

<p>Aanwezig: Voorzitter Mevrouw S. Maarseveen</p> <p>Raadsleden: De heer E.G.T. Braam De heer D. Cupedo De heer D.F.A. van Dam De heer M. van het Eind De heer S. Geleijnse Mevrouw B.M.B.T. de Haan-Niesen De heer M.T.F. Kaffa (v.a. 21.20 uur) Mevrouw P.G. Kames De heer M. El Majjaoui De heer R. Nunnikhoven (v.a. 21.20 uur) Mevrouw L. Oude Alink De heer U.H. Oelen</p> <p>Mevrouw S. Schwenck De heer E. van der Veer Mevrouw W. van der Weij</p>	<p>Fractieassistenten: De heer J.D. Stam De heer M. Stuijzand</p> <p>Insprekers Voor agendapunt 9: De heer. E. Beenen De heer R. van Onselen De heer A. Bartels Mevrouw J. Weststeijn Mevrouw T. Sterk Mevrouw Bus De heer Nahuis De heer W. van Kempen</p> <p>Voor agendapunt 10: Mevrouw M. Hofstede Mevrouw Y. Watterz Mevrouw W. Beekenkamp</p> <p>Over het onderwerp Pasgeld West: Mevrouw E. Koole</p>
<p>Aanwezige portefeuillehouders: Wethouder, de heer A. van de Laar Wethouder, de heer M. Wit</p>	<p>Griffie: Forumgriffier: De heer S.A. Manuel (verslag)</p>

1. Opening

De voorzitter: Wil de publieke tribune gaan zitten en zijn mond dichthouden? Nou, nogmaals welkom aan iedereen die hier in de zaal zit, aan de insprekers op de publieke tribune, aan de bezoekers op de publieke tribune, aan de ambtenaren en de mensen die thuis meekijken. Welkom bij de Forumvergadering 16 mei 2023. Voordat we beginnen, u krijgt nu een traktatie uitgereikt van Jan Dirk Stam vanwege het heugelijke feit dat hij vader is geworden. En de koeken zijn roze dus ik neem aan dat het een meisje is. Gefeliciteerd. En dan gaan we nu verder naar agendapunt 2, dat is het algemeen inspreekrecht van de inwoners

2. Algemeen inspreekrecht

De voorzitter: Nou ja, u heeft al gemerkt aan de gezelligheid in de zaal dat er heel veel insprekers zijn. Er zijn er dertien in totaal. Er zijn negen insprekers voor agendapunt 9, het voorstel inzake vaststelling Masterplan Bereikbaarheid CID. Er zijn drie insprekers voor agendapunt 10, de hernieuwde analyse van de ontsluiting Hofstede. En er zijn er nog twee over onderwerpen los van de agenda. Nou wilde ik voorstellen want eigenlijk

volgens het reglement kunnen maar drie, nee, dank je wel, kunnen maar drie insprekers per agendapunt komen inspreken. Maar ja, als raad horen we natuurlijk wel graag wat er speelt en leeft bij de inwoners. Dus het voorstel is om de insprekers voor agendapunt 9 en 10 in te laten spreken voor behandeling van de onderwerpen, zodat het Forum de input meteen kan meenemen in de beraadslaging en dan eventueel ook nog vragen kan stellen. En we vragen de sprekers om hun tekst ook naar de griffie te mailen zodat ze, nou ja, dat iedereen deze ook nog even na kan lezen. En we verzoeken iedereen dan ook zeg maar om zo kort en bondig mogelijk te zijn en niet uit te weiden dus het motto van vanavond wordt, kort en bondig. En ja, kunt u als Forum akkoord gaan met dit voorstel? Ja. Mijnheer Braam.

De heer Braam (Beter voor Rijswijk): Ik heb daar geen enkele moeite mee van dat alle negen de mensen voor het CID in dit geval het woord voeren. Alleen, ja, ik mag aannemen dat we de vergadering ook als het even kan zo'n beetje rond twaalf uur richting een einde willen loodsen. Dus ik zou met name in uw richting willen vragen van, wellicht zou u in ieder geval aan de bewoners kunnen vragen om te kijken of ze hun verhaal enigszins kunnen inkorten tot noem het dan maar even de hoofdpunten, zodat ze wellicht er gemiddeld met zo'n tweeënhalve minuut hun verhaal kunnen doen. Want ik krijg een voorzichtig vermoeden dat er veel overlappingen zullen zijn. Dus maar geen moeite dus dat er negen insprekers het woord doen.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Braam. We hebben alle insprekers verzocht in elk geval kort en bondig en inderdaad, wat u ook zegt, daar heeft u helemaal gelijk in, geen dubbeling te doen dus elkaar niet te gaan herhalen. Dus als ik ook merk dat er herhalingen komen dan zal ik ook ingrijpen. Dus zoals gezegd, het motto van vanavond is kort en bondig. Dan ga ik nu mevrouw Kolen het woord geven, die gaat inspreken namens de werkgroep pas geld over het onderwerp Pasgeld-West. Mevrouw Koole, nou, de floor is yours.

Mevrouw Koole: Beste leden van de raad. Gezien uw ook vandaag weer erg drukke agenda zal ik het heel kort houden. Ik wil u namelijk hartelijk bedanken voor uw moties, uw vragen en uw volharding om echte antwoorden te krijgen als het gaat om de borging van kernwaarde zoals inheemse biodiversiteit en de kwaliteit en kwantiteit van groen. Geen vanzelfsprekendheid omdat bij beslissingen in het licht van de grote groeiambitie en de huidige lastige financiële omstandigheden de langere termijnevolgen vaak uit het oog worden verloren. En het zijn juist deze essentiële waardes die we meetbaar hoog moeten houden om Rijswijk in de toekomst leefbaar te houden. In ditzelfde kader ondersteunen we dan ook van harte de inhoud van de brief en zienswijze aan u van de Contactgroep Rijswijk-Zuid, zie lijst van ingekomen stukken. De brief waarin zij aandacht vraagt voor het bestemmingsplan Pasgeld-West. Ik citeer uit de goed onderbouwde samenvatting. Het plan heeft een negatief effect op de aspecten groen, water, verkeersveiligheid, verkeerscirculatie, luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Ik zou u willen vragen om ondanks de toch al enorme hoeveelheid documenten die op uw bureau krijgt, zich in alle zienswijzen die zijn ingediend met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan Pasgeld-West te verdiepen. En u dus niet alleen te beperken tot de samenvatting die u daarvan waarschijnlijk zult krijgen. De zienswijze, ze zullen u ondersteunen in het onderbouwen van de beslissingen die u neemt en zult nemen ten aanzien van een evenwichtige groei van Rijswijk. Een groei die nooit ten koste mag gaan van de leefbaarheid van Rijswijk voor al haar huidige en toekomstige inwoners maar integendeel, juist tastbare verbeteringen moeten brengen voor mens en voor milieu. Tegen het bestemmingsplan voor Pasgeld-West dat Rijswijk in een negatieve spiraal zet en in vele aspecten onomkeerbaar zal verarmen kunt u gelukkig ook nee zeggen. We denken graag met u mee over gezonde alternatieven. Dank u wel voor de verantwoordelijkheid die u neemt en het feit dat wij u daarop mogen aanspreken. Waardering daarvoor is zeker op zijn plaats. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Koole. Is er nog iemand uit het Forum die iets wil vragen aan mevrouw Koole? Nee?

4. Vaststelling agenda

De voorzitter: Dan gaan we verder naar het volgende agendapunt, vaststelling van de agenda. Een paar opmerkingen. De RA 23030 van mijnheer Bartels van de lijst van ingekomen stukken over tramlijn 1 en de stop Geestbrugweg is bij agendapunt 9 geplaatst om zo mee te kunnen gaan in de behandeling daarvan. En nogmaals, wat mijnheer Braam net ook al zei, het is een hele volle agenda. We hebben geen uitwijkmogelijkheid naar komende donderdag dus we moeten proberen zo efficiënt mogelijk te vergaderen. En rond elf uur kijken we even bij welk agendapunt we zijn en dan kunnen we eventueel de antwoorden voor het, kijken of we de antwoorden voor het vragenuur schriftelijk kunnen terugkoppelen. Maar hopelijk zijn we al voor elf uur klaar maar we gaan het zien.

5. Mededelingen college

De voorzitter: Nou, dan gaan we naar agendapunt 5, mededelingen van het college. En wethouder Wit heeft een mededeling.

De heer Wit: Ja, dank u wel, voorzitter. Vandaag heeft u als het goed is van de griffie een uitnodiging gekregen voor een excursie van het Netwerk Afvalwaterketen Delfland. Mij is gevraagd om daar nog even extra aandacht voor te vragen. Dit betreft een excursie in het kader van het tienjarig bestaan van het NAD richting de productielocatie van Dunea in Scheveningen. Het is op 21 juni, is van drie uur 's middags tot het einde van de middag. Ik denk een hele interessante wijze om inzicht te krijgen in de wijze waarop wij met drinkwater omgaan. En daarom zou ik u van harte willen aanraden om u daarvoor aan te melden. U moet zich wel aanmelden wilt u daar toegang krijgen. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter: Oké, dank u wel, wethouder Wit. Dan gaan we verder naar agendapunt 6, de terugkoppeling gemeenschappelijke regelingen. O, mijnheer Geleijnse.

3. Lijst van ingekomen stukken: vaststelling wijze van afdoening

De heer Geleijnse (CDA): Voorzitter, ik had eigenlijk nog een verzoek bij agendapunt 3 maar misschien heeft u een andere volgorde in gedachten? Ingekomen stukken.

De voorzitter: O, ja, inderdaad. U heeft helemaal gelijk, die heb ik gewoon helemaal overgeslagen. Wilt u iets zeggen over de ingekomen stukken?

De heer Geleijnse (CDA): Dat klopt, voorzitter. Nee, mijn fractie heeft een verzoek om een raadsinformatiebrief over verkoop buitenplaats De Voorde en Hofrust te agenderen voor het volgend Forum.

De voorzitter: Oké. Is er een andere fractie die daarin meegaat? Oké. Nou, yes. En kunt u nog één keer het nummer noemen voor de griffie?

De heer Geleijnse (CDA): Zeker, raadsinformatiebrief 23041.

De voorzitter: Ja, dank u wel.

6. Terugkoppeling gemeenschappelijke regelingen

De voorzitter: Even kijken, nou, dan gaan we van 3 weer verder naar 6, terugkoppeling gemeenschappelijke regelingen. Is daar een mededeling over of wil iemand daar iets over zeggen? Nee? Nou, mooi.

7. Overzicht toezeggingen en moties

De voorzitter: Dan gaan we door naar agendapunt 7, overzicht toezeggingen en moties. Ja, mevrouw Kames.

Mevrouw Kames (Rijswijks Belang): Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag over onze motie van 8-11 betreffende het aanpassen van de aanbiedtijden van de Avalex. Ik weet dat de motie is aangenomen alleen hij staat nog niet op de site met die datum van eerder zeg maar ophalen. Dus ik wil vragen of de wethouder dit zo snel mogelijk op de website wil, tenminste, of degene die dat doet wil veranderen? Dat de mensen het wel weten, de aanbiedtijden.

De voorzitter: Oké, wethouder Wit.

De heer Wit: Ja, de verordening daarvoor is onlangs wel gepubliceerd, dat is zeer kortgeleden dus we zullen dit ook op de website aanpassen. Zeker.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Wit. We hebben een toezegging over de toezegging dus dat is helemaal mooi dat die gepubliceerd gaat worden.

8. Vaststellen verslag forum 4 april 2023

De voorzitter: Dan gaan we door naar agendapunt 8, het vaststellen van het Forumverslag van de vorige Forumvergadering. Zijn daar op- of aanmerkingen bij? Nee? Nou mooi.

9. Raadsvoorstel herinrichting Geestbrugweg– Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst (RV 23-034)

De voorzitter: Dan gaan we nu door naar agendapunt 9. Tot nu toe gaat het lekker rap maar we gaan zien hoe het verder gaat. Raadsvoorstel herinrichting Geestbrugweg masterplan bereikbaar CID-Binckhorst RV 23-034. Er is gisteren nog een bijlage toegevoegd zoals u hopelijk ook uit de notificatie heeft begrepen. Zoals net ook gezegd, de RA 23-030 van mijnheer Bartels is hier ook aan toegevoegd. Nou, er komen dadelijk een groot aantal sprekers aan het woord. Ik wil de sprekers verzoeken om niet in herhaling te vatten maar om elkaar aan te vullen. En u kunt uw tekst mailen naar de griffie zodat iedereen het nog even rustig kan doorlezen. En, nou ja, zoals net ook al gezegd, zo kort mogelijk kort en bondig, niet te veel uitweiden, niet in herhaling vallen. En we laten dadelijk eerst alle insprekers spreken en daarna kunt u als Forum nog vragen stellen aan de insprekers. En dan wil ik beginnen met mijnheer Beenen van de HTM. Mijnheer Beenen, gaat uw gang.

De heer Beenen: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik spoed mij natuurlijk direct naar de microfoon. Geachte raadsleden, mijn naam is Erik Beenen, ik ben lid van het directieteam van HTM. En wij willen graag inspreken over dit mooie onderwerp. Graag maken we daarvoor van de gelegenheid gebruik. Wij vinden het belangrijk om toe te lichten hoe HTM heeft geadviseerd over OV-verbindingen die zijn afgestemd op de inwoners van de regio. En zoals u weet vindt in de Binckhorst de komende jaren veel woningbouw plaats en wordt er volop werkgelegenheid gecreëerd. Goed en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer is in onze optiek de basis om onze regio leefbaar te houden en bovenal bereikbaar om mensen van en naar hun werk in de regio te voeren

naar hun woning, voor dagjes uit naar familie of vrienden. Wij verwachten veel reizigers van en naar de Binckhorst, gezien het aantal woningen dat daar wordt gebouwd en de verwachte toename van de werkgelegenheid. Daar past hoogwaardig openbaar vervoer bij. Om de Binckhorst goed te kunnen ontsluiten zijn er in het Masterplan Bereikbaarheid twee tramverbindingen opgenomen die ervoor gaan zorgen dat het gebied vanuit alle richtingen goed bereikbaar wordt. Het gaat om de bestaande tramlijn 1 en de aanleg van een nieuwe tramlijn. Zo'n 90 jaar geleden werd de eerste interlokale tramlijn via Rijswijk naar station Voorburg in gebruik genomen, met sporen in de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan. Met het voorgestelde tracé verbinden we de bestaande tramlijn 1 met Delft, Rijswijk, Voorburg en Den Haag/Scheveningen. Dat traject loopt via de Geestbrugweg, de Prinses Mariannelaan en een nieuw aan te leggen spoor in de Binckhorstlaan richting Den Haag Centraal en verder. Daardoor worden op een hoogwaardige manier sociale en economische kernen met elkaar verbonden waardoor de economische structuur verder wordt versterkt. Lijn 1 is een hoogwaardige tramlijn die tussen Scheveningen en Delft voor het overgrote gedeelte op de vrije baan rijdt. De verkeersdruk op de Geestbrugweg is groot en bij een toename van het verkeer kan het snel vastlopen. Zonder maatregelen is te verwachten dat de Geestbrugweg flink drukker wordt als de Binckhorst wordt ontwikkeld. Maatregelen in combinatie met een herinrichting van de Geestbrugweg is echt nodig om de leefbaarheid te vergroten. Overigens gaan we onder leiding van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en samen met de betrokken gemeenten onderzoeken om een deel van de huidige verbinding vanuit Delft en Rijswijk richting het station Holland Spoor en het centrum van Den Haag in stand te houden, om ook te voorzien aan een behoefte die leeft in Delft en Rijswijk. Hoe die lijnvoering er definitief uit komt te zien wordt onderdeel van de volgende fase van het MIRT-proces, de planning en de studiefase. Uiteraard houden we rekening met de wensen die in de verschillende gemeenten leven, uiteraard en vooral ook in Rijswijk. Er komt een nieuwe tramlijn waarvan de route dus voert vanaf station Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan, de Maanweg naar het station Voorburg. Een eerste deel van de zogenaamde Koningscorridor die in de toekomst doorgetrokken kan worden in de richting van de internationale zone of de andere kant, Zoetermeer, Delft. Met het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst spelen we samen met de gemeente, vervoersautoriteiten en bovenal inwoners van onze mooie regio in op de verwachte bevolkingsgroei en werkgelegenheid. Hoogwaardig openbaar vervoer afgestemd op de inwoners en bedrijven. HTM vindt dat de ontwikkeling van de Binckhorst een voorbeeld is hoe je met woningbouw, economische groei en openbaar vervoer hand in hand kunt ontwikkelen om de leefbaarheid en bereikbaarheid voor bewoners ook in de toekomst te kunnen garanderen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Beenen. Dan wil ik nu het woord geven aan mijnheer Van Onselen. En ook mijnheer Van Onselen geldt, graag kort en bondig, niet te veel uitweiden.

De heer Van Onselen: Ik zal in elk geval niet in herhalingen vallen met de vorige spreker. Aan de leden van de gemeenteraadscommissie Forum in Rijswijk. Zeer geachte leden, in het MIRT-overleg tussen het Rijk, Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk is onlangs overeenstemming bereikt over de voorlopige vaststelling van de HOV -tracé in CID-Binckhorst, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk. Hoewel de lijnvoering nog moet worden bepaald is wel duidelijk dat aangestuurd wordt op de verlegging van lijn 1 naar vernoemd tracé. De verlegging van lijn 15 blijkt ook nadelen te hebben. Dat kan niet anders betekenen dat eerst een vervoerkundig onderzoek naar deze en andere lijnvoeringen moet worden ingesteld. Daarna kan men pas dit railtracé na afweging definitief vaststellen. Dit wordt u door MRDH echter niet geadviseerd. Daarmee ontstaat onduidelijkheid wat dan wel in 2025 wordt voorgesteld. Waarom wordt sowieso deze ingrijpende lijnwijziging voorgesteld? Bestudering van het MRDH-beleid wijst uit dat de start met twee drukke tramlijnen kennelijk de uitwerking is van het zogenaamde knooppuntenbeleid, meer overstappen en minder directe tramverbindingen. Zo heeft dit voorstel ook ingrijpende gevolgen voor tramlijn 9 die zuidwest Den Haag via

centrum CS met Scheveningen verbindt. De beide lijnen zijn door MRDH door elkaar verknoopt. De Haagse gemeenteraad heeft in het verleden altijd gepleit voor deze bestaande verbinding via CS en het koopcentrum. De verlegging van lijn 1 heeft dan ook een grotere impact op het tramlijnnet dan louter een routewijziging. Lijn 1 is een directe snelle regionale lijn Delft-Rijswijk en in Den Haag een snelle verbinding via centra en sub centra met talrijke belangrijke bestemmingen zonder overstap. Ook ontwikkelingen in CID Laak en de locatie Megastores waar in totaal 9000 woningen worden gebouwd. Goed en intensief gebruikte studentenlijn 1 naar de Mondriaanopleiding in Delft. Binckhorst is bepaald geen HOV-tracé, alleen al twee brugopeningen voor lijn 1 is verre van HOV waardig. Het op te plussen Mercurius bedrijventerrein aan de Binckhorstlaan genereert in de spits enig vervoer. Daarbuiten is het beperkt en het al langer zwakke gebruik op de Prinses Mariannelaan, de Geestbrug is bekend. De vervoerswaarde is onvoldoende aangetoond. Volstaan kan worden met een tramlijn Den Haag CS, Voorburg Station, mits deze vanaf CS wordt doorgetrokken in de stad Den Haag. Dan sla ik even iets over om binnen de tijd te blijven. Zoals u weet stuurt het Rijk aan op een milieutransitie om OV en fiets te versterken. In dit geval betekent dat ook dat extra CitySprinter, denk bijvoorbeeld aan Rijswijk Buiten, als nieuw station in 2029 beslist nodig zijn. Maar niet als vervanging voor lijn 1 dan maar als uitbreiding. De vele directe verbindingen die lijn 1 in deze regio biedt, maken een paar sprinters meer of minder niet doorslaggevend om deze lijn als drager van de forse behoefte de niet aan de treinstations gelegen bestemmingen nu tot een suboptimale variant te marginaliseren. Dan zit ik er bijna op. Afrondend, waarom moet uw raad voor het zomerreces al een gefundeerd advies uitbrengen? Over ruim anderhalf jaar in 2025 beslist MRDH al over de lijnvoering. Waarom dan nu deze onherroepelijke tracévaststelling zonder lijnvoering? U en wij kennen vrijwel niets over de opzet en achtergronden van dit ontransparante voorstel. Conclusie, adviseren niet het CID voorkeurstracé definitief vast te stellen, maak eerst duidelijk waarom dit voorstel nodig is, geef de opzet van de complete integrale lijnenpatroon voor de regio met het tramnet, betrek hierbij uitdrukkelijk ook nu B&W en de gemeenteraad van Delft. Deze gemeente onderhoudt met de gemeente '...' tot 1887 deze tramverbinding. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Onselen. Dan wil ik nu graag het woord geven aan mijnheer Bartels.

De heer Bartels: Dank u wel, voorzitter. Leden van de commissie, leden van het college. Ik ben een groot voorstander van het openbaar vervoer. Dat wil ik van tevoren even zeggen. Maar ik heb niet zo'n goed gevoel bij het voorstel wat op tafel ligt en het gaat met name over de omlegging van lijn 1. Ik heb daar een uitgebreide brief over geschreven. Ik ga dat niet allemaal meer herhalen, u kunt dat lezen nog alsnog. Er zijn een paar belangrijke kernpunten in mijn redenering. De huidige route van lijn 1 heeft een hoge vervoerswaarde en die gaat voor een belangrijk gedeelte verloren als die wordt omgelegd. Dat geeft ook de rapportage van De Binckhorst aan. Dat is eigenlijk zonde want dat betekent gewoon exploitatieverlies. Het omleggen van tramlijn 1 over de Geestbrugweg is ook niet nodig voor de ontsluiting van de Binckhorst. Als we een hele hoogwaardige voorziening aanleggen van Voorburg naar Den Haag Centraal en dan nog wat verder weg, dan kan dat prima dienen voor de ontsluiting van De Binckhorst. Dus daar is die omlegging van lijn 1 niet voor nodig. Het is niet aangetoond dat het omleggen van lijn 1 nuttig en noodzakelijk is. En dat was een voorwaarde van de raad destijds bij de intentieovereenkomst. Ik help de raad daar nog even aan herinneren maar dat weten ze ongetwijfeld zelf ook wel. Het omleggen van lijn 1 en wat vervangen dan ook is behoorlijk nadelig voor onze buurgemeente Delft. Die maken nu behoorlijk gebruik van die lijn of met name de reiziger heeft er ook veel nadeel van. En ik vind, daar moeten we wel rekening mee houden. Een heel belangrijk punt, en dat vind ik voor openbaar vervoer belangrijk, is dat de lijn over de Geestbrugweg en de Mariannelaan geen HOV-lijn kan worden. Hij kan niet in een vrije baan want dat moet gewoon tussen het verkeer. Voorzitter, met alle respect maar dat is niet meer van deze tijd. Wij leggen tegenwoordig trambanen aan in een vrije baan. Er zijn nog wel wat bijkomende punten. Ik ga er even snel doorheen. De kosten is een belangrijk punt. Ik heb in

mijn brief aangegeven dat het niet moet worden onderschat als je de Geestbrugweg en de Mariannelaan en de bruggen gaat gereedmaken voor de brede trams. Dat je in principe praat over aanleg van een nieuwe traminfrastructuur. Ik zal u niet met de bedragen om de oren smijten maar dat kost heel veel geld. Ik weet niet waar dat uit wordt betaald, er staat niet bij het potje van de HTM in het kader van het gereedmaken van tramlijnen. Dus het moet waarschijnlijk uit de MIRT komen. En als het uit het Rijswijkse deel komt van de MIRT dan zijn de centen ongeveer op. Dat kan ik u verzekeren en valt er aan de wegen niks meer te verbeteren voor dat geld. We hebben nog een apart punt, als u zou besluiten om toch mee te gaan dan hebben we de hinder voor de aanwonende inwoners. Ja, als het moet hè dan is dat niet anders maar ik vind dat het niet noodzakelijk is dat die tramlijn wordt omgelegd. En dan moet je, kun je daaraan voorbijstappen maar als je toch beslist, ja, dan daag ik u uit om een oplossing te bedenken voor trams die door de bocht gaan en daar veel geluid organiseren. Nou, ik geef u op een briefje, dat gaat u niet lukken. Samenvattend, voorzitter en leden van de commissie, ik adviseer u om niet akkoord te gaan met het voorstel om lijn 1 om te leggen maar wel akkoord te gaan met de HOV-verbinding Voorburg en Den Haag Centraal.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Bartels.

De heer Bartels: Ik ben nog niet helemaal klaar, ik heb nog twee kleine opmerkingen. Ik heb, want ik ben nog niet door mijn tijd heen, met alle respect, voorzitter. Ik heb in mijn brief ook nog een tip gegeven hoe je van het probleem, het eventuele probleem van een stop af kunt komen bij de Geestbrug. Daar had ik eerder ook al een brief over geschreven aan B&W. Ik zou zeggen, neem het mee. Als het zeg maar als het te complex is om de Geestbrug af te sluiten, dan is dit volgens mij een heel goed alternatief. Tot slot nog een kleine opmerking over de rotonde. Ik heb uw raad daar eerder over geïnformeerd, zowel schriftelijk als mondeling. Er is toen, hebben wij ...

De voorzitter: Wilt u gaan afronden, mijnheer Bartels?

De heer Bartels: Ik ga afronden. Er is toen toegezegd dat er een nader onderzoek zou komen. Dat onderzoek, dat is niet verschenen, het zit niet bij de stukken. Dat is zeer spijtig, ik kan daar dus niet op ingaan. Ik vind het wel opmerkelijk dat het college nu al een conclusie trekt terwijl het onderzoek nog niet eens klaar is. Het college maakt ook nog een verkeerde inschatting. Die zegt dat het voorstel voor de rotonde minder goed is voor het groen. Nou, dan heeft het college het voorstel niet goed bestudeerd. In het getoonde voorstel zit meer groen in dan in de '...'.

De voorzitter: Ja, dank u wel, mijnheer Bartels.

De heer Bartels: Dat was het. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Ja. Mevrouw Niesen.

Mevrouw Niesen (Rijswijks Belang): Dank u wel, voorzitter. Even een puntje van de orde, mijnheer Bartels was niet te verstaan aan het einde.

De voorzitter: Nee, ik zal even vragen of iemand even naar die microfoon wil kijken. En dan als er naar de microfoon is gekeken dan kan mevrouw Weststeijn inspreken. Zij spreekt in namens de Fietsersbond afdeling Rijswijk. Zodra de microfoon goed is, kunt u beginnen, mevrouw Weststeijn.

Mevrouw Weststeijn: Ja, ik had eigenlijk wat langer stukje voorbereid maar ik zal het inkorten.

De voorzitter: Yes, kort en bondig.

Mevrouw Westeijn: Ik heb, ja, het gaat dan voornamelijk over de herinrichtingsplannen voor de Geestbrugweg. Ik heb intensief meegedacht en meegesproken over die plannen en met name gezien wat al gemeld is. Dat er de komende jaren heel veel woningen gebouwd gaan worden in De Binckhorst is het heel belangrijk dat wij de, dat er op de Geestbrugweg, dat die niet helemaal gaat vastlopen. En ja, alle bewoners uit De Binckhorst die zullen toch op de een of andere manier uit die wijk moeten komen om voor werk, voor sport, voor winkelen en dergelijke. En als er nu geen maatregelen getroffen worden op de Geestbrugweg dan gaat het verkeer daar helemaal vastlopen. En dat zal ook effect hebben op de omliggende wijken en daar zal het sluisverkeer dan zeker toenemen. Dus het plan, sowieso het plan wat er nu voorligt voor de Geestbrugweg met de vrij liggende fietspaden, dat is natuurlijk, dat willen wij al heel lang dus daar zijn we heel blij mee. Het is wel jammer dat daar bomen voor weg moeten maar dat is niet anders. Die vrij liggende fietspaden die moeten er sowieso komen omdat er heel veel scholieren langs die route fietsen. En ook zullen de oversteken veiliger worden en dat komt dan weer ten goede aan de basisschooljeugd. En wij juichen wel de geplande stop toe op de Geestbrug omdat wij denken dat de Geestbrugweg daardoor enigszins autolouwer gaat worden en misschien alleen voor bestemmingsverkeer gebruikt gaat worden. Ja, de tramverbinding, daar is al het een en ander over gezegd. Ik denk, ik vind het in ieder geval heel, ik vind OV heel erg belangrijk en ik denk dat er sowieso een hele goede ontsluiting vanuit De Binckhorst moet komen. En hoe dat er precies uit moet zien, dat ... Ja, gezien de vorige sprekers, wat ik allemaal nu weer aan extra informatie heb gehoord, weet ik nog niet hoe dat eruit moet gaan zien. En ik denk dat daar dan toch nog wat meer onderzoek voor nodig is. Of lijn 1 inderdaad moet worden omgeleid of dat er andere mogelijkheden zijn om De Binckhorst qua openbaar vervoer te ontsluiten. De Fietsersbond en ik zijn positief over de voorliggende plannen. En Andries Bartels heeft net iets over de rotonde aangemerkt. Ook de Fietsersbond zou wel, is wel voorstander van de mogelijkheid om een onderzoek te doen naar de mogelijkheid van een rotonde op de Geestbrugweg, Haagweg, Herenstraat. Omdat dat nu de verkeerslichten op deze kruising zijn voor fietsers en voetgangers en drama qua wachttijd en de kruising voldoet dus ook absoluut niet aan het STOMP-principe waar de raad ooit mee heeft ingestemd. Dank voor uw aandacht.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Westeijn. Mevrouw Sterk, u bent de volgende, gaat uw gang.

Mevrouw Sterk: Geachte voorzitter, leden van het Forum. 18 april heeft het college ingestemd met het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Een onlogisch, onbegrijpelijk en onzorgvuldig besluit voor Rijswijk. Het omleggen van tramlijn 1 over de Geestbrugweg biedt Rijswijkers geen lusten, wel grote lasten. En dat terwijl nut en noodzaak van het omleggen niet zijn aangetoond. Veel toekomstige bewoners van de Haagse Binckhorst zouden de tram naar Delft nemen. Waarop deze aanname is gebaseerd wordt echter niet duidelijk gemaakt. Dit zou blijken uit de modellen. Er zijn oneindig veel voorbeelden waaruit blijkt dat tekentafelmodellen in de praktijk volledig anders uitpakken. Denk bijvoorbeeld aan de Victory Boogie Woogietunnel. De bewoners van de Geestbrugweg voorzien lege trams die zeven dagen in de week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat zorgen voor heel veel geluidsoverlast en schade door trillingen. Hoezo leefbaarheid? Uitgangspunt van het Masterplan is dat De Binckhorst leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar is. Maar de leefbaarheid en bereikbaarheid voor de inwoners van Rijswijk en ook Voorburg doen er kennelijk niet toe. Er wordt gesproken over het verminderen van verkeer op drukke punten in de regio maar er worden alleen Haagse voorbeelden zoals het Rijswijkseplein en de Binckhorstlaan genoemd. Geen woord over het kruispunt Haagweg-Geestbrugweg. De verkeersdrukke is daar nu al enorm en met het omleggen van lijn 1 zal die alleen maar toenemen. Want stelt u zich eens voor, naast de vele auto's, tram 15 en bus 23 komt daar ook nog 24 keer per uur in beide richtingen iedere vijf minuten een afslaande tram bij. Dit zal de doorstroming en

de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers er niet beter op maken. Bij informatieavonden werd op de zorgen van de omwonenden niet ingegaan. Belangrijk is dat het Rijswijkseplein wordt ontlast, ongeacht de gevolgen voor Rijswijk. Het omleggen van lijn 1 levert niet alleen voor die directe omgeving veel nadelen op, de effecten zullen door vele Rijswijkers gevoeld worden. De rechtstreekse OV-verbinding met onder andere ROC Mondriaan en met name Holland Spoor zal verdwijnen. Het aantal trams naar de binnenstad wordt gehalveerd en dat terwijl zowel lijn 15 als lijn 1 nu vaak al overvol zijn. De capaciteit van alleen lijn 15 kan nooit toereikend zijn voor al deze reizigers. En is er überhaupt over nagedacht dat grote aantallen reizigers op de Haagweg zullen moeten overstappen van lijn 1 op lijn 15 en vice versa. Past dit wel op de perrons? Er worden nu opeens oplossingen genoemd, zoals het splitsen van lijn 1 in een A- en B-lijn of zelfs toevoegen van een extra lijn. Maar deze varianten zijn nooit eerder genoemd, pas na opmerkingen van de bewoners over de gevolgen voor ons OV. Wederom bewijs dat er niet is nagedacht over de consequenties voor Rijswijk. Daarnaast is helemaal niet zeker dat deze oplossingen er ooit zullen komen. De problemen met de exploitatie die de HTM nu al ondervindt waardoor haltes worden opgeheven, zijn u toch ook bekend? Een extra tramlijn ligt dan sowieso niet voor de hand maar zou bovendien de overlast alleen maar doen toenemen. Veel bewoners maken zich terecht grote zorgen over geluidsoverlast en trillingen. Ik woon op de Geestbrugweg en kan thuis horen en voelen of 50 meter verderop lijn 1 of lijn 15 op de Haagweg rijdt. Ik hoor tram 1 maar als de veel zwaardere tram 15 voorbijrijdt voel ik ook de tafel en mijn bed trillen. De nieuwe trams voor lijn 1 zijn zelfs nog een derde langer en dus nog zwaarder dan tram 15. Tijdens de recente afsluiting van de Hoornbrug werd lijn 1 omgeleid over de Geestbrugweg en hebben we als bewoners al een voorproefje gekregen van wat ons straks te wachten staat. Toch wordt er pas onderzoek naar de geluids- en trillingseffecten gedaan als het voorkeurs tracé al is vastgesteld. Eerst wordt bepaald waar de tram komt te rijden, daarna wordt pas gekeken of die daar ook kan rijden. Gelet op het Haagse belang, wat denkt u dat deze onderzoeken zullen laten zien? U wordt gevraagd op 1 juni in te stemmen met een plan dat zeer ingrijpende gevolgen zal hebben voor de Rijswijkers. En dat terwijl er nog zoveel niet duidelijk is. We op zoveel vragen nog geen antwoord hebben gekregen anders dan, dat moet in de volgende fase onderzocht worden. Vragen over de technische inpassing, aanpassingen aan rails en Geestbrug, effecten met betrekking tot geluid en trillingen, frequentie van de tram, alternatieve tracés, et cetera. Waarom dan nu ...

De voorzitter: Oké, wilt u gaan afronden?

Mevrouw Sterk: Ik ga naar mijn afronding. Waarom dan nu al instemmen met een plan met zoveel open einden waarvan de gevolgen helemaal niet te overzien zijn? U geeft de regie uit handen om als Rijswijks bestuur een besluit te nemen dat alleen maar nadelen heeft voor de Rijswijkers. Nu instemmen is ontijdig, onlogisch en onzorgvuldig. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Sterk. Mevrouw Bus.

Mevrouw Bus: Goedenavond. Ik heb sterk getwijfeld of ik moest inspreken en wat ik dan moest zeggen. Want heeft inspreken nut en zo ja, welk nut dan? Ik heb besloten om hier toch te staan om mijn stem als bewoner van de Geestbrugweg te laten horen. Het voelt een beetje als speak now or forever hold your peace. Als bewoners aan de Geestbrugweg zit het dossier rondom de herinrichting en de doorkoppeling van de tram vanuit De Binckhorst mij erg hoog. Ik merk dat het een steeds sterker polariserende discussie wordt. Nu het project steeds meer vorm begint te krijgen gaat het voor meer bewoners in de wijken rondom de Geestbrugweg ook leven. Toen het alleen nog om de Geestbrugweg ging was het prima, maar nu de omliggende wijken het ook dreigt te raken worden mensen wakker en nemen de stelling in, leuk, maar niet in mijn achtertuin. Meerdere vraagstukken met betrekking tot de Geestbrugweg liggen vandaag voor u. Stukken

met onderlinge samenhang die een grote invloed hebben op de toekomst van de bewoners. Enerzijds praten we over een herinrichting van de Geestbrugweg, die onder andere te druk, vervuilend en onveilig is. Anderzijds ligt er een vraagstuk van de doorkoppeling van een OV-verbinding vanuit De Binckhorst naar Rijswijk. Mede door u als raad zijn er uitgangspunten opgesteld, zoals het STOMP-principe en de intentieverklaring. Uitgangspunten die voor ons bewoners klinken alsof ze ten bate komen voor onze veiligheid en leefbaarheid, die links- of rechtsom vertaald moeten worden in een concreet plan voor de nieuwe inrichting. Over één ding zijn we het denk ik allemaal eens, de huidige situatie is nu al niet houdbaar, laat staan op de langere termijn. Dat is wat u vandaag bij het maken van de keuze die voorligt dan ook in acht moet nemen, de veiligheid en leefbaarheid van de Geestbrugweg. Hoe dat er precies uit komt te zien, dat is van latere zorg. Het is vandaag niet de keuze wel of niet afsluiten van de Geestbrugweg of het laten verdwijnen van auto's in de straat, u maakt vandaag een keuze welke uitgangspunten meegenomen dienen te worden in het plan. Het plan en de uitvoering daarvan is geen exercitie voor slechts een paar jaar maar voor de komende tientallen jaren. Laten we daarom niet alleen kijken naar de wensen, effecten en behoeften die er vandaag de dag zijn, maar ook toekomstige wensen en behoeften in ogenschouw nemen. Ik ben me er terdege van bewust dat de keuze die voorligt een hele moeilijke keuze is. Immers, iedereen het naar de zin maken, dat is niet mogelijk. De bewoners in de wijk willen graag gebruik blijven maken van een brug om snel op bestemming te zijn, de bewoners van de Geestbrugweg willen graag veilig wonen zonder om de haverklap een ambulance in de straat te zien. Er komen steeds meer gezinnen met jonge kinderen in de wijk wonen, een hele mooie ontwikkeling. Maar je moet er toch niet aan denken dat die ambulance daar voor jouw kind staat omdat zoon of dochter de bus niet zag die tegen het verkeer inreed omdat de straat volstaat met auto's om zijn dienstregeling toch te kunnen halen. En ik zie u bijna denken, dat gebeurt toch niet? Nou, ik kan u met de hand op mijn hart zeggen dat dit meerdere keren per week gebeurt. Bussen die tegen het verkeer in een file voorbijrijden om op tijd bij de halte te kunnen komen. Oftewel, ik begrijp de complexiteit van het vraagstuk, laten we alleen alstublieft niet vergeten hoe we ook dit stuk van Rijswijk leefbaarder, veiliger, beter en mooier kunnen maken. Daarom mijn oproep aan u allemaal vandaag, kijk naar de Geestbrugweg en wat daar nodig is om echt iets te doen aan de leefbaarheid en veiligheid van de straat. Blijf weg van een politieke discussie, stem in met de uitgangspunten die zijn opgesteld en maak daarna een plan wat gebaseerd is op feiten en verkeerskundige berekeningen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Bus. Mijnheer Nahuis.

De heer Nahuis: Dank u wel voor deze gelegenheid om in te spreken. Ik woon nu ook op de Geestbrugweg, ik woon daar zo'n 14 jaar met veel plezier. Toen ik daar kwam wonen was de verkeersplannen lieten zien dat de verkeersdruk zou halveren door de Rotterdamsebaan. Dat beeld is een beetje achterhaald denk ik. Ik geloof dat we nu in een andere situatie zitten. Ik neem eigenlijk, maar ik weet niet of dat helemaal terecht is, lijn 1 een beetje als gegeven dat die door de Geestbrugweg komt. Ik neem ook als gegeven dat we woningbouw moeten realiseren, er is een woningtekort dus dat nam ik als gegeven. Maar dat brengt wel dat je extra drukte krijgt op de Geestbrugweg en ik maak me daar wel zorgen over. Ik zie net als mijn vorige spreker zie ik regelmatig ambulances op de Geestbrugweg. Dat geldt zeker voor de laatste paar jaren want ik werk vaker thuis dus kijk ik vanuit mijn zolderkamer zo e Geestbrugweg op. En om de zoveel tijd zie ik toch weer een bijna of een ongeluk of een bijna-ongeluk. En dat zit bijvoorbeeld omdat de fietsers in die tramgoot fietsen omdat ze moeten uitwijken voor een AH-bezorger of een Picnic-busje of weet ik veel hoe al die bezorgers heten. Vervolgens komt er een auto aan, die moeten uitwijken dus ik vind dat echt wel een kritieke situatie. Botsingen gebeuren voornamelijk vanuit auto's die de zijstraten komen vanuit Leeuwendaal tussen auto en fietsers en het is druk met schoolgaande kinderen aldaar. Dus ik vrees wel eens, joh, moeten we nou echt wachten tot het een keer echt misgaat? Het is er ook niet echt veiliger op geworden. In rustige tijden tijdens

corona wordt het ... Zien sommigen de Geestbrugweg als Circuit van Zandvoort, er wordt erg hard gereden af en toe. Ik geloof dat de gemeente een keer metingen heeft gedaan en daar kwam dan uit dat het gemiddelde over de Geestbrugweg 50 kilometer per uur was. Nou, dat zal wel meevallen maar 50 kilometer per uur betekent dat de helft te hard rijdt. Dat is namelijk een gemiddelde, bij een normale verdeling maar dat is dan weer heel technisch. In drukke tijden, mijn vorige spreker zei het ook al, zie je ook enge situaties. Toen de Hoornbrug eruit lag heb ik een aantal keren gezien dat de bus van de HTM-mijnheer inderdaad aan de linkerkant van de weg ging inhalen terwijl daar allemaal fietsers tegemoetkomen. Ja, dat gaat misschien wel een keer mis dus ik hoop dat we dat echt daar wel maatregelen mee nemen. Dus ik ben eigenlijk wel heel erg, ik was wel blij eigenlijk toen ik op een gegeven moment de plannen zag. De invoering, het hanteren van het STOMP-principe oftewel zoals ik begrijp eerst de voetganger dan de fietser, dan OV en dan pas de auto. Dus dat lijkt mij op zich een goede invulling. Lijkt me ook goed, ja, weet je, je zou de Geestbrugwegbrug kunnen afsluiten. Moet ik wat omrijden als ik naar Scheveningen wil of naar Voorburg maar ja, dat heb ik er wel voor over. Je zou misschien ook wel andere maatregelen kunnen doen. Wat mij altijd wel opvalt is dat er vanuit de Cromvliet zijn dat allemaal eenrichtingsverkeer vanuit Leeuwendaal is het, komt het van twee kanten het verkeer de wijk in en uit. Nou, misschien kun je daar wat aan doen, wat minder van die zijwegen. Nou, al met al, ik probeer ook af te ronden in een korte tijd, we hebben meer woningen nodig. De HOV-verbinding lijkt mij een feit, dat zijn een hoop trams maar dan moet je wel maatregelen nemen dus dan moeten er minder auto's komen. Dus ik hoop en verwacht dat zo'n, als je daartoe besluit, dat STOMP-principe ook dan serieus wordt meegenomen. En ja, ik vertrouw politici maar om de vier jaar worden ze weer herkozen en dan zitten er weer nieuwe. Dus ik zou wel graag willen dat die besluitvorming een beetje aan elkaar gekoppeld is. Ik dank u zeer.

De voorzitter: Ja, dank u wel, mijnheer Nahuis. Mijnheer Van Kempen.

De heer Van Kempen: Ja. Geachte voorzitter, beste raadsleden. Mijn naam is Wybren Van Kempen, ik ben bestuurslid van Rover Den Haag en omgeving maar ik ben ook expert dienstregeling en netwerkontwikkeling. Maar bovenal ben ik bewoner van Cromvliet. Vandaag ligt het raadsvoorstel waar we het nu al een tijdje over hebben ligt aan u voor. Om even de cijfers erbij te pakken, in opdracht de gemeente Den Haag ontwikkelt in opdracht mede van ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening dus inderdaad 25.000 woningen en 30.000 banen erbij. Als buurgemeente heeft dat natuurlijk dit onvermijdelijk effect op ons. Wij vormen daar eenmaal samen één hele grote agglomeratie. Zonder aanpassingen zal dit onder andere tot 45 procent verkeerstoename op de Geestbrugweg gaan leiden. Een weg die belangrijk is voor de ontsluiting van Cromvliet en Leeuwendaal maar die ook al veelvuldig gebruikt wordt door doorgaand sluijverkeer. En dit op een zeer verkeersonveilige weg die misschien nog net aan de normen van de jaren 70 voldoet. Iedere herinrichting is dus een verbetering. Om te voorkomen dat we allemaal straks vast komen te staan, het leefklimaat en de verkeersveiligheid nog verder achteruitgaat is het belangrijk dat we dit voor zijn en dat we nu al iets doen. Verleidt mensen om voor andere vormen van vervoer te kiezen, zoals lopen, fietsen of inderdaad het openbaar vervoer. Met het voorliggende plan worden daarin grote stappen gezet, vooral voor doorgaand autoverkeer dat enkel door onze gemeente gaat zonder hier überhaupt een bestemming te hebben. Ik bedoel, we hebben toch een hele mooie Rotterdamsebaan. Breng ze erheen. Daarnaast wordt het een stuk aantrekkelijker de wijk, een stuk, hoe minder autoverkeer, hoe aantrekkelijker de wijk over het algemeen is. Voor fietsers en voetgangers wordt het vele malen veiliger en wat mij betreft het tramnetwerk wordt veel aantrekkelijker en robuuster. En om even te reageren op spreker 2 en 3, volgens mij die tramverbinding op ze aller, aller, aller vroegst, als we heel erg opschieten, is die er in 2030. Als ik nu het tramnetwerk van 2030 ga voorspellen, dat is een illusie. Dus ik zou niet te veel richten op hoe de lijntjes getrokken zijn in het plan, ik zou hem vooral richten op, iets moet ontsloten worden. Zal iedereen 100 procent blij zijn met dit plan? Nee, natuurlijk niet. Zo zullen sommige buurtbewoners inderdaad, de vorige spreker zei het al, een stukje om

moeten rijden. Maar eerlijk gezegd, ik rij liever een stukje om dan dat ik inderdaad met die grote massa in de file stilsta. Want we willen toch kunnen rijden en niet met zijn allen stilstaan. Het afsluiten van de Geestbrug die voorligt, en ja, dat moet natuurlijk in samenwerking met de buurgemeente Voorburg, maar die zorgt wel voor een afname van verkeersdruk van 50 procent. Ik heb liever die afname dan hetzelfde percentage in toename. Het zorgt voor een enorme verbetering verkeersveiligheid en leefbaarheid. En als lokale reiziger, en ik ben een keuzereiziger die kiest tussen lopen, fietsen, het openbaar vervoer en inderdaad, ik heb ook een eigen auto, ik kies liever voor een stukje omrijden. Nee, sorry, ik zeg het verkeerd. Ik pleit er dan ook voor om in grote lijnen in te stemmen met de voorliggende voorstellen. Het blijft van belang om in de definitieve uitwerkingen ook die van de buurgemeente voor het oog te houden en ervoor te zorgen dat we met zijn allen tot een gedegen plan komen die voor iedereen zo aanvaardbaar mogelijk is. Nogmaals, als we niks doen komen we inderdaad met de shit van de buurgemeente te zitten. Als we wel iets doen en samenwerken, dan kunnen we grote winsten behalen uit deze ontwikkelingen tegen, let wel, zeer geringe kosten voor Rijswijk. Want Rijswijk betaalt naar verhouding minimaal voor hele grote baten. Ik dank u zeer voor uw aandacht vanuit Rover maar vooral als bewoner. Dank u.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Van Kempen. En dan is er ook nog een tekst van mijnheer Hofstra en die zal de griffie voorlezen bij afwezigheid van mijnheer Hofstra.

De heer Manuel: Dat klopt. De tekst is eerder doorgestuurd naar de griffie, hij wordt ook of is geplaatst bij de agenda. Gezien het aantal insprekers wil ik het houden bij de samenvatting en het slot. De heer Hofstra spreekt namens een aantal Geestbrugwegbewoners, de namen staan in de lijst. Ik wil afsluiten met samenvattend namens de heer Hofstra. Als bewoners van de Geestbrug maken wij ons nog steeds zorgen over de komst van de HOV-lijn, verkeersveiligheid, leefbaarheid en trillingen blijven een zorg. Ook in de plannen zoals deze nu voorliggen. Het feit dat essentiële vragen over verkeersvolumes, verkeersveiligheid en gevolgen van afsluitingen nog niet zijn beantwoord, vinden wij onbegrijpelijk. Zonder deze kennis kan er simpelweg geen goed onderbouwde tracé gemaakt worden. Het is de verkeerde volgorde deze onderzoeken door te schuiven naar de detailontwerpfase. Tot slot, als de raad echter besluit het HOV-voorkeustracé goed te keuren, dan roepen wij u op ook de beloftes uit de intentieverklaring waar te maken. Natuurlijk, een herinrichting van de straat waarbij veiligheid en leefbaarheid verbeteren. Het weren van doorgaand autoverkeer en het inrichten van de straat volgens het STOMP-principe zoals momenteel voorgesteld zijn daarvoor absoluut noodzakelijk. Namens Geestbrugwegbewoners en de heer Hofstra.

De voorzitter: Oké, dank u wel, insprekers. Dank u wel voor de tijd en moeite die u heeft genomen om hier in te komen spreken want is toch altijd best eng voor een grote groep mensen. Zijn er nog mensen die vragen willen stellen aan een van de insprekers? Ja, even kijken hoor, mijnheer Stam.

De heer Stam (CU): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Beenen van de directie van HTM. Want in een bijzin kwam voorbij dat het onderzoek naar de lijn, dat er een onderzoek wordt gedaan naar de lijn zowel naar HS als naar Centraal. Dus 1A en 1B, eigenlijk wat ook al eerder ter sprake kwam bij de insprekers. En ik was eigenlijk benieuwd of u daar iets meer over wilt vertellen over het onderzoek, of dat gaande is en ook natuurlijk belangrijk wat er wat de HTM betreft, wat er uit het onderzoek moet komen om zo'n, om voor die variant te gaan? Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Stam. Mijnheer Beenen.

De heer Beenen: Ja, dat onderzoek zal aanvagen in de volgende fase van dit MIRT-proces. En ja, wij hebben eigenlijk geen voorkeur behalve het feit dat er onderzoek moet worden gedaan en dat we op basis van de feiten daarnaar moeten kijken. En met zijn allen, maar vooral MRDH dan, een afweging moeten maken. Wij zullen daarin advies uitbrengen, dat zullen we op basis van de feiten doen. En natuurlijk ook samen met de gemeente Rijswijk.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Beenen. Is uw vraag voldoende beantwoord, mijnheer Stam?

De heer Stam: Ja, niet helemaal want het is, ik kan me wel voorstellen dat er dus voor de HTM bepaalde voorwaarden zijn waar zo'n, waar het aan moet voldoen. En daar vroeg ik eigenlijk naar. Ik begrijp wel dat u geen voorkeur heeft maar welke voorwaarden zijn er dan voor zo'n lijn 1A en 1B en kunt u daar iets meer over zeggen? Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Stam. Mijnheer Beenen.

De heer Beenen: Nou, er zijn een heel aantal voorwaarden die belangrijk zijn maar een van de belangrijkste is de zogenaamde vervoerswaarde. In hoeverre neemt de vervoerswaarde toe of af in een bepaalde variant? Daar kijken we met name naar. Maar we kijken ook naar bepaalde maatschappelijke zaken die kunnen spelen als het gaat om de lijnvoering die niet zozeer in vervoerswaarde zijn uit te drukken. Maar het is inderdaad in die volgorde en genuanceerd.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Beenen. Ik zag net ook een hand van mijnheer Oelen.

De heer Oelen (VVD): Dank u, voorzitter. Ja, ik had een vraag voor mevrouw Sterk. Ik hoorde een aantal sprekers uit de wijk zeggen van die knip op de Geestbrug, dat zien wij wel. Ik ben ook benieuwd hoe andere sprekers en ik, nou ja, in ieder geval ook mevrouw Sterk daarover denkt?

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

Mevrouw Sterk: Voor een harde knip omdat ik denk dat het enorm veel gevolgen gaat hebben voor de wijken Cromvliet en Leeuwendaal en nog veel meer voor de Haagweg. Dat je een klein stukje om zou moeten rijden, daar ben ik het persoonlijk ook niet mee eens. Ik denk, het zou voor ons betekenen als ik naar Voorburg wil dat ik of via de Haagweg en dan de Hoornbrug en de Westvlietweg zou moeten rijden. De Westvlietweg, daar staan nu plannen voor om daar een fietsstraat van te maken dus ik denk ook niet dat dat dan de meest aangewezen route is voor het doorgaande verkeer dat wij tegen willen gaan houden. Of de andere kant op weer via diezelfde Haagweg, die ook al drukker wordt door trams. En dan komen we op de Neherkade uit. De Neherkade is nu ook al zo druk dat de enkele automobilist die de Victory Boogie Woogietunnel wel weet te vinden momenteel bij de ingang wordt tegengehouden want het verkeer moet gedoseerd naar de Neherkade worden geleid. Dus ik denk dat er heel veel onderzoek naar moet worden gedaan om tot zo'n knip te besluiten. Ik denk ook dat er meerdere varianten mogelijk zijn. Ook, mevrouw heeft ook al genoemd over alleen voor bestemmingsverkeer. Je zou ook nog kunnen denken aan de spitstijden want dan met name is de drukte heel erg groot. En wat mijzelf eigenlijk nog een betere optie lijkt is de knip verplaatsen naar de grens tussen Voorburg en Den Haag. Dat zou voor de inwoners van Voorburg ook minder consequenties hebben omdat die toch vrij gemakkelijk via de Prinses Mariannelaan naar de Maanweg kunnen rijden en dan blijft toch die doorstroming zeker voor de buurgemeenten beter. Ik heb ook verhalen gelezen van mensen die bijvoorbeeld mantelzorger zijn of die moeten oppassen, dus het heeft best wel consequenties voor de twee buurgemeenten.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mevrouw Sterk. Mijnheer Oelen, is de vraag zo voldoende beantwoord?

De heer Oelen (VVD): Zeker, met veel dank.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Oelen. Zijn er nog verder vragen aan de insprekers? Nee? Nou, dan gaan we verder. Dan wilde ik vragen wie ik het woord mag geven van Beter Voor Rijswijk? Mijnheer Braam.

De heer Braam (Beter voor Rijswijk): Dank u wel, voorzitter. Nou, het is sinds jaren weer een bijzonder belangrijk onderwerp wat op de agenda staat van de raad. Er zijn best wel wat andere voorstellen die soms wat geld kosten maar die geven dan wat minder rumoer dan dat dit onderwerp doet. En wat Beter Voor Rijswijk betreft zelfs terecht. Ook in onze achterban hebben we behoorlijk wat mailberichten, sms-berichten, appjes en andere digitaal verkeer gekregen. En dat verrast ons feitelijk niet want ook in een van de vorige vergaderingen waar dit onderwerp op de agenda stond hebben we dus ook al vanuit onze partij de diverse bedenkingen aangegeven. Zeker als het gaat om de toename van het aantal inwoners, niet alleen op De Binckhorst maar gewoon heel breed net over de grens in Den Haag. De Megastores niet te vergeten, alles rondom Moerwijk niet te vergeten. Dat komt er ook allemaal nog bij. Dus we praten al gauw over tussen de 50 en de 100.000 woningen die er alleen al op Haags grondgebied erbij komen. Maar aan de kant van Rijswijk wordt er eigenlijk feitelijk niks gedaan om dus de verkeersbewegingen goed te managen. Sterker nog, de boel op slot. Dat is eigenlijk de boodschap die nu in dit voorstel wordt meegegeven aan de kant van Voorburg. En wat ik net van mevrouw Sterk, volgens mij ook trouwens een, ze had raadslid geloof ik kunnen zijn maar goed, in ieder geval, dat doet er niet toe. Maar in ieder geval, ik begrijp haar. Alleen om op een gegeven moment feitelijk het probleem van de stop Geestbrugweg, om die dan weer te verplaatsen naar Voorburg, om dan weer een stop op waar de Binckhorstlaan min of meer begint te verplaatsen, lijkt ons ook niet echt ideaal. Want hoe je het ook wendt of keert, verkeer is net als water, het zoekt uiteindelijk de meest handige en snelle weg die men kan vinden. Dat is het eerste waar ik mee wil beginnen. Dus op zich het STOMP-principe, ik begrijp het. We staan er ook best achter want ik denk dat we straks wanneer de step er is, dat best wel veel mensen ook op de step hun weg zullen zien vinden. Maar er zijn heel veel tegens. Ik noem er maar even eentje, als ik naar Diaconessenziekenhuis wil dan kan ik dus gewoon straks niet met de auto naar het Diaconessenhuis want via de Westvlietweg is straks ondoenlijk. We weten allemaal hoe druk het nu al is, laat staan als dat straks de enige logische omweg is om daar te komen. Dus dat is best wel een dingetje. Dan een ander punt wat niet onbelangrijk is, is als we afspraken maken dan moeten we die ook nakomen. Dus op het moment als er parkeerplekken in de beelden zoals die geschetst zijn worden weggehaald, dan moet ik ze op een andere plek ook weer terug laten komen. Dat gebeurt niet dus daar heeft Beter Voor Rijswijk een behoorlijk bezwaar tegen. Er worden al behoorlijk wat plekken weggenomen door de deelauto's onder andere en nu ook de stekkerauto's, de elektrische auto's. Er zijn ook behoorlijk wat plekken die inmiddels in beslag zijn genomen. En daar worden dus nu nog meer parkeerplekken weggehaald om dus die variant zoals die nu voorligt, die waar gemeente Rijswijk voor zou moeten kiezen. Dan, ja, uiteindelijk betekent dat weer de 90 procent plus waar we nu al last van hebben richting de 100 procent gaat. Nou, dat kan niet waar zijn. Het autogebruik neemt alleen maar toe en niet af, dat zal de komende 20, 30 jaar niet anders zijn. Dan zitten we nog met een ander punt. De afspraak die door een van de vorige wethouders gemaakt is, is dat we twee vliegen in één klap zouden doen. Geestbrugweg en aanpak van de Herenstraat, de entree van de Herenstraat. Daar is nu geen sprake van. De gelden die feitelijk daarvoor bedoeld waren, die hierin gereserveerd zijn, die zijn daaraan onttrokken en die worden dus nu in één keer gebruikt voor de Geestbrugweg. Het gedeelte Herenstraat wordt in zijn geheel nu terzijde geschoven. Dat is tegen de afspraken in dus daar wil Beter Voor Rijswijk ook van weten van wat de gedachte daarvan is? Want feitelijk zouden we gelijktijdig met dit voorstel een voorstel krijgen van, wat gaan we dus doen met de gehele entree van de Herenstraat? En ik kom die niet

op de agenda tegen en ik heb het voorzichtig vermoeden dat die ook niet op korte termijn op de agenda staat. Dan de wijze waarop wordt omgegaan met de afschrijvingslasten, voorzitter. Ik vind het jammer dat de wethouder financiën niet is maar de wethouder financiën moet het aanspreken als ik zeg dat structurele lasten niet in mindering worden gebracht van reserves. Structurele lasten horen thuis in de exploitatie en horen niet thuis op de balans. Dus punt 5 in de besluiten, in te stemmen met de dekking van de afschrijvingslasten van het reizigersaandeel uit de parkeerservice, is natuurlijk uit den boze. Dus daar wil Beter Voor Rijswijk graag een reactie op hebben waarom hiervoor gekozen is? Want u begrijpt het, dat is niet in lijn van de afspraken die we hier gemaakt hebben. Ja, dan ook denk ik het allerbelangrijkste, openbaar vervoer aan sich. Er zijn wel bewegingen in de directe omgeving, denk onder andere aan de lijn 40 minuten rondje Haaglanden, dan praat ik over de lijn die vooral door de NS gebruikt gaat worden. Op die manier is het de bedoeling dat vrijwel alle gemeentes in 40 minuten tijd bereikt gaan worden. Dus dat betekent dat een TU Delft dan makkelijk te bereiken is op Delft Zuid, dat Rijswijk een extra stationnetje mogelijk er straks bij krijgt. Maar ook aan de andere kant Zoetermeer, Voorburg, de B-driehoek, noem maar op, die zijn allemaal straks prima te bereiken met de trein. Daarnaast hebben we natuurlijk die prachtige tunnel die ook best nog wel wat optimaler gebruikt zou kunnen worden. Dus om dan een extra tramlijn aan te leggen, want zo zie ik het toch. Want je trekt een gedeelte langs de Haagweg weg en dat ga je dan op een andere manier weer invullen. Stukje lijn 10 wellicht dan op een andere manier terugbrengen. Maar dat brengt, nog even los van het feit van dat je extra tramverkeer gaat krijgen op die manier, ook nog maar de grote vraag met zich mee van, als we straks die mooie rondweg hebben door heel Haaglanden, of die drukte op het openbaar vervoer nog gaat toenemen? En dan heb ik het nog niet over het aantal keer dat de tram gaat rijden. Kijk wat er op dit moment met het openbaar vervoer gebeurt, we lopen alleen maar te snijden in het openbaar vervoer. Niet alleen in aantallen haltes wat al een drama is maar ook als het gaat om het aantal minuten dat we moeten wachten op het volgende bezoekje van auto, bus of tram. Dat is een groot drama, nu al. En ik voorspel u, dat zal de komende paar jaar niet veranderen tenzij het Rijk of de Metropoolregio fors geld eraan toe gaat voegen. Om dus daarvoor te zorgen dat de HTM de extra minuutjes gaat inlopen zoals die in het verleden zijn onttrokken en het aantal haltes weer gaat toevoegen. En zeker ook de haltes die weggenomen zijn uit Rijswijk. Voorzitter, ik heb het maar niet over de inhoud van de nota van antwoord want daar heb ik ook nog wel zo mijn bedenkingen over. Er zijn behoorlijk wat puntjes die op de i zullen moeten worden gezet, wil je überhaupt al met de ontwerputgangspunten die hier worden voorgesteld akkoord zou kunnen gaan. Ik kan, maar zeker gelet op de, als ik het goed had gelezen, duizenden steunbetuigingen om het vooral niet te doen en de 700 bezwaren die er zijn ingediend, me niet voorstellen van dat we hier zomaar stappen gaan zetten om een op dit moment blijkbaar toch niet gewenst alternatief door deze raad heen te laten sluizen. Voorzitter, dit is mijn eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Braam. GroenLinks, mevrouw Oude Alink.

Mevrouw Oude Alink (GroenLinks): Ja, dank u wel, voorzitter. Ja, het is GroenLinks wel duidelijk dat we belangrijke keuzes moeten maken want een goed OV en een gezonde leefomgeving, die kunnen niet langer samengaan met het autoverkeer zoals het nu is. We kunnen vrees ik niet allebei hebben, daar is de regio te dichtbevolkt en verdicht voor en dat wordt de komende jaren erger. Het zal ook geen verrassing zijn dat GroenLinks voor het blok gezet liever kiest voor OV-fiets en voetganger. Dus een HOV-verbinding in de vorm van een tram kan er wat ons betreft komen. Wel hebben wij als voorwaarde dat deze investering een serieuze verbetering moet zijn voor het OV- en fietsverkeer. Ook moet Rijswijk samen met omliggende gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg inzetten op een afname van het bestemmingsverkeer per auto. De Haagweg moet niet verder belast worden, hier moet het verkeer anders verdeeld worden en zoveel mogelijk gestuurd worden richting Rotterdamsebaan, wat nu onvoldoende gebeurt. Ook moet de herinrichting van de

**orum stad 16 mei 2023**

Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan gericht zijn op de verbetering van het fietsverkeer en de verkeersveiligheid. We hebben een aantal vragen over deze plannen. Als eerste, waarop waren de eerder gepresenteerde alternatieven Neherkade en Rotterdamsebaan gebaseerd? Want het voelde voor GroenLinks toen aan als het verleggen van een probleem en we vragen ons af hoe het college hier nu op terugkijkt? En hoe gaat het college de opdracht '...' vanaf dit punt aanpakken, ook gezien de lange en ingewikkelde aanloop naar dit voorstel. Het huidige voorstel lijkt zich te beperken tot het herinrichten van de Geestbrugweg, zoals ook al eerder genoemd, binnen het MIRT-pakket. Rijswijk betaalt mee met 2,7 miljoen en hoeveel kunnen wij hiermee realiseren? Zouden er ook mogelijkheden zijn voor extra's, zoals een hogere kwaliteit van de straat en bijvoorbeeld meer fietsvoorzieningen bij haltes? Voor Rijswijk was een eis, geen negatieve gevolgen voor het OV in onze stad. En met deze nieuwe hoogfrequente verbindingen erbij lijkt GroenLinks dat ook onwaarschijnlijk dat dat zal gebeuren, waar komt dat uitgangspunt vandaan? Met een herinrichting van het OV kan het zijn dat we moeten schuiven met bestaande haltes voor zowel tram als bus. Bijvoorbeeld bus 23 verleggen in ruil voor de tram, die is dan immers niet meer per se nodig. Maar dan willen we wel dat deze haltes van betere kwaliteit gaan zijn en op beloofbare afstand liggen en we zien het heel graag terugkomen in de volgende fase. Ook zal er waarschijnlijk een zwaardere tram komen dan eerder en wij vragen ons net als een van de insprekers af wie dan de kosten draagt voor de vervanging van de trambaan? En klopt het dat dit niet specifiek in de stukken genoemd staat? Een belangrijke vraag voor ons is ook, hoe gaan we de Geestbrugweg en de Haagweg autoluwer maken? Veel van die vraagstukken die liggen nu niet voor maar toch. Hoe staat het met het overleg tussen Rijswijk en Leidschendam-Voorburg en Den Haag hierover? Kan het college goed onderzoeken hoe het zit met het bestemmingsverkeer tussen de gemeenten. Want deze informatie hebben wij als raad heel hard nodig voor het vervolg. Denk aan de locatie voor een eventuele stop of knip voor het autoverkeer. Weten wij niet waar het verkeer vandaan komt, dan kunnen we geen goede beslissing maken over waar die precies moet komen. Wij verwachten van al die colleges een zorgvuldige afweging over deze verkeersstromen. Gekoppeld aan het hele plan is ook de herinrichting van het kruispunt aan de Haagweg, mijnheer Braam noemde het net al. Hoe gaan we nu verder met het ontsluiten van Oud Rijswijk? Welke stappen worden en nu genomen en wanneer kunnen wij als raad bijsturen? En we hadden ook nog de opmerking dat er niet alleen een CID-Binckhorst is maar ook een CID Laak nog in ontwikkeling en hoe is de samenhang met dit project? Want ook dit zal invloed gaan hebben op Rijswijk en hoe gaan we hierop anticiperen en inspelen? Het voorstel gaat er ook vanuit dat het OV-netwerk flink gaat groeien en als wij kijken naar Haagse ambities voor een autoluwe Binckhorst lijkt dat ook wel waarschijnlijk. Maar de situatie na corona is natuurlijk niet zoals voorheen, er zijn veel personeelstekorten en er zijn minder reizigers. In het collegeakkoord staat het plan om een goede visie op het OV te maken voor zowel Rijswijk als in de hele regio in samenhang met woningbouwontwikkeling in de hele omgeving. Hoe staat het met deze ambitie en onderschrijft het college het belang om in de volgende fase aan tafel te zitten om hierover mee te kunnen beslissen? Laatste punt voor ons is de participatie want GroenLinks begrijpt heel goed dat bewoners zich vooral te laat gehoord voelden. En hoe gaan we dit de volgende keer beter aanpakken? Voor de inrichting van de Geestbrugweg wordt nu verwezen naar de volgende fase en naar co-creatie, ook door de bewoners. En wij vragen ons af wat dit precies betekent? Want het uitgangspunt voor ons is ook wel dat niet alles meer op dezelfde manier en op dezelfde plaats kan plaatsvinden. In ieder geval niet tegelijk. Als wij meer ruimte moeten maken voor bredere trams dan is er een gegeven dat een minder parkeerruimte beschikbaar zal zijn dan nu het geval is. Dus niet alles kan. En ook bij co-creatie niet dus wij vinden wel dat het eerlijke verhaal moet worden verteld en onderschrijft het college dit? Ja, lastig in deze zaak is dat veel zaken nog onbekend zijn. Wij verwachten dan ook een zorgvuldige uitwerking van de genoemde onderwerpen in de volgende fase. En dat was de eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Oude Alink. Mijnheer Geleijnse van het CDA.



De heer Geleijnse (CDA): Dank u wel, voorzitter. En allereerst namens mijn fractie, dank aan alle sprekers. Het is een belangrijk voorstel met flinke gevolgen voor onze stad. En ik begrijp heel goed dat dat veel impact heeft op u als aanwonenden en omwonenden in de buurten. Het CDA heeft al heel veel informatie, net als de collega's, denk ik gezien en gelezen en gehoord. Niet alleen op papier de afgelopen tijd maar ook bijeenkomsten in andere gemeenten heb ik af en toe de videotjes even kort bekeken. Er is heel veel en ik beperk me dan ook tot een aantal vragen, voorzitter. Het motto was niet voor niets kort en bondig. We werken samen in de regio maar niet altijd blij met de gevolgen, is een van de quotes in het raadsvoorstel. En ik ben eigenlijk gewoon benieuwd, waar is deze wethouder niet blij mee? En het herinrichten van de Geestbrugweg. Er is geen discussie over de noodzaak en in het voorstel staat dat het onlosmakelijk verbonden is aan het project CID Binckhorst. Is dat niet wat te voorbarig, voorzitter? Er komt nog een studie naar effectieve lijnvoering, tram 1 of toch een andere lijn. En het is wel van belang en we weten het nog niet. Los zand noemde de heer Bartels het. De heer Van Onselen had het er ook over. En gelijk hebben ze. En we hebben er straks als raad niets meer over te vertellen. Helemaal niets. Want welke mogelijkheden zijn er straks om vanuit Rijswijk te reizen naar welke omgeving zonder overstap? En ook net genoemd door mevrouw Oude Alink, welke rol spelen de financiën van OV-bedrijven, personeelstekort en de nu toch wat achterblijvende aantallen reizigers? En kunnen we wel zover in de toekomst kijken op het gebied van OV? We hebben het over 2030, 2035 hoorde ik volgens mij al iemand fluisteren, voordat het uiteindelijk gerealiseerd is. En is de nieuwe lightrailverbinding op de oude lijn in combinatie met een tram van Den Haag Centraal Station en Voorburg niet voldoende? Ook eerder genoemd vandaag en voor het CDA ook een punt om goed over na te denken. Uiteindelijk bleek de tram de beste oplossing. Kan de wethouder nog eens toelichten waarom bijvoorbeeld een bus over de Rotterdamsebaan geen optie is? Ik heb het ook al in de media gelezen van de collega's van Wij Ruiswijk. En die Rotterdamsebaan met die tunnel, ik hoor het elke keer, hij wordt gewoon onvoldoende gebruikt. Zo'n enorm kostbaar infrastructureel project, hoe kunnen we in vredesnaam samen met andere gemeenten er toch voor zorgen dat dat meer en effectiever gebruikt wordt? Elk idee is welkom. Omwonenden maken zich vooral zorgen over de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid, en dat snap ik. Ook in de wijken Cromvliet en Leeuwendaal. In dat kader komt de beroemde knip ter sprake om het doorgaande verkeer tegen te gaan. Zijn er andere opties of kan die knip niet wat opschuiven richting de grens met Den Haag zodat wijken verbonden blijven. Ik hoorde mevrouw Sterk daar ook zinnige dingen over zeggen. Of verlaagt dat de intensiteit niet voldoende, vraag ik aan de wethouder? Voorzitter, hoe moeten we de passage beoordelen uit het Masterplan op pagina 23. Voor mensen die toch een eigen auto hebben of voor bezoekers die met de auto komen in De Binckhorst zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Los van de andere voorzieningen, hoe gaat Den Haag ervoor zorgen dat de nieuwe bewoners daar ook echt niet voor de auto kiezen? Alleen een auto mogelijk als je kan aantonen als je bezit over een parkeerplaats of anderszins? En met steeds meer duurzame auto's op komst, dat juichen we ook allemaal toe, hebben we echt zicht op het aantal auto's en de bewegingen. Kan de wethouder al meer vertellen over de gevolgen voor het winkelcentrum Oud Rijswijk en hoe we de ondernemers daar kunnen ontzien tijdens de werkzaamheden bij de herinrichting van de Geestbrugweg? En ik sluit me aan bij de opmerkingen van de heer Braam van Beter Voor Rijswijk als het gaat om de herinrichting van de Herenstraat. Voorzitter, ik noemde al effectieve lijnvoering, onderzoek volgt, geluid en trillingen, onderzoek volgt, sluipverkeer op de parallelweg Haagweg, nader onderzoek, de knip, nader onderzoek. En dan ben ik nog niet volledig, voorzitter. Veel onderzoek terwijl we binnenkort moeten besluiten. En ik heb nagedacht of ik deze zin wilde uitspreken maar toch ga ik het doen, ik heb het gevoel dat we toch een fuik in zwemmen. Kunnen we straks gewoon nog terug? En waarom nu? Of is er toch voldoende tijd en ruimte om in te vullen? Maar ik voel persoonlijk de hete adem van de omliggende gemeenten, in het bijzonder de gemeente in Den Haag. En ik begrijp ze maar zij moeten ook begrip hebben voor ons en voor onze positie als Rijswijk als aanpalende gemeente. Voorzitter, ik ga

afronden. En dan nog een onderzoek, kan de wethouder meer vertellen over het genoemde onderzoek naar het gemeentebrede effect op de verkeersstromen? En voorzitter, in dat kader herinner ik het college en de collega's graag aan een motie van eind 2022 ondertekend door de VVD, Rijswijks Belang, Wij. Rijswijk, onze fractie en met steun van enkele raadsleden van Beter Voor Rijswijk is de betreffende motie net niet aangenomen. Maar het verzoek in die motie leeft breed, heel breed. We vroegen daarin om een integrale en regionale mobiliteitsvisie te formuleren met als uitgangspunt dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van alle gemeenten hierin geborgd is. En we verzochten om geen enkel voorstel voor te bereiden over het verleggen van tramverbindingen, zolang de gevolgen van het autoverkeer door Rijswijk niet op een serieuze manier door de regio zijn onderkend blijkens de bereidheid om te komen tot die bedoelde mobiliteitsvisie. Voorzitter, tot zover de eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Geleijnse. Wie mag ik van de PvdA het woord geven? Mijnheer Van der Veer?

De heer Van der Veer (PvdA): Ja, dank u wel, voorzitter. Voorzitter, er is al veel gezegd en zoals mijn collega's ook al zeiden, het leeft echt. En het lijkt wel of je straks bijna niet goed het niet iedereen naar zijn zin kan maken. Welke keuze wij ook maken, er zal altijd onvrede zijn over de genomen keuze. Er zijn al veel vragen zijn er gesteld die ook bij ons leven. Het ziet ernaar uit dat er wordt gestreefd naar een OV-verbinding over de Geestbrug. Nou, als we daarvan uitgaan, dat zou kunnen betekenen dat wij gaan zorgen dat het gemotoriseerde verkeer veel beter terug te dringen is. Dat heeft positieve effecten op de leefomgeving, de verkeersveiligheid en onze gezondheid. We kunnen de Geestbrugweg verbeteren door de veilige fietsroutes en dergelijke wat heel belangrijk is. De vraag is, Rijswijk in de regio zoals in ons coalitieakkoord staat, heeft Rijswijk in dit geval de regie en de visie op de OV en komt dat de wensen van Rijswijk tegemoet. Wordt er met dit een passende oplossing gevonden met de bereikbaarheid van Rijswijk naar Binckhorst en is de nut en noodzaak wel degelijk goed onderzocht om lijn 1 te verleggen over de Geestbrug? Even kijken, dan de knip. Het is ook door insprekers genoemd, als we gaan werken met een knip, doen we dat in samenspraak met onze buurgemeentes. Want de buurgemeentes die hebben vorige week al aangegeven wat een knip in Rijswijk zou betekenen voor hun als gemeente. Dus wordt daar op dit gebied goed samengewerkt zodat voor eenieder, want we werken in de regio samen, tot de juiste oplossing komen. Is er nagedacht als we met een knip gaan werken om met spijtijden te gaan werken. Het zou wellicht onderzocht moeten worden, spijtijden tussen 7 en 9 bijvoorbeeld en 's avonds. En de rest van de Geestbrugweg een fietsstraat met auto te gast waardoor de wijken, waar onze inwoners groot belang aan hechten, bereikbaar blijven en ook de wegen richting Voorburg en omstreken bereikbaar zijn om Rijswijk te verlaten. Dan de rotonde. De rotonde, die is heel even aan de orde geweest weer. Bij de vorige Forumvergadering hebben we aangedrongen op een tweede onderzoek maar eigenlijk hebben we alleen een kort briefje gehad dat er een volledig onderzoek niet heeft plaatsgevonden. En het is eigenlijk een bevestiging van wat in het eerste rapport staat, niet doen, onveilig en wij adviseren daar geen rotonde. Het is jammer dat daar dus niet uitgebreider naar is gekeken. Dan alles wat wij doen op de Geestbrugweg heeft te maken met de kruising Haagweg, Herenstraat, vice versa. We hadden een plan in combinatie met de herinrichting, eenrichtingsverkeer Willemstraat, Herenstraat. Dat schijnt nu losgekoppeld te zijn want de participatie is verlengd tot heel 2023. Het is ook al door de andere partijen genoemd, hoe gaan we daarmee om? Even kijken. Ik denk dat dit even eerste termijn is, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Veer. VVD, mijnheer Oelen.

De heer Oelen (VVD): Ja, dank voorzitter. Dank insprekers, dank college voor het raadsvoorstel. Ja, laat ik vooropstellen, VVD Rijswijk begrijpt natuurlijk de enorme regionale opgave ten aanzien van woningbouw en

mobiliteit. En daar willen we natuurlijk ook graag oog voor hebben. Daar moeten we ook oog voor hebben. Maar feit is wel dat we ook moeten kijken naar welke impact dit heeft voor Rijswijk. Want ja, met dat mandaat zitten we hier in deze raad, met het Rijswijkse mandaat. En als ik naar deze stukken kijk en nadenk over wat er in de afgelopen periode over het onderwerp is gewisseld, eerder is gewisseld, dan kom ik eigenlijk tot, kan ik niet tot een andere conclusie komen dat er, ja, een beetje onparlementair gezegd, er geen ene mallemoer oer anders is geworden dan wat er geschreven is in de intentieovereenkomst. En ik herinner de collega's en het college eraan dat de VVD daarop tegen was. Maar goed, dat zijn misschien wat politieke beschouwingen, die moet ik misschien wel voor de raadsbehandeling laten. Voor nu dan een aantal vragen en ik ga toch wel wat echoën al, ja, met wat collega's al hebben gezegd. Maar ik vind het ook wel belangrijk om ook de positie van de VVD daarin wel duidelijk te hebben. Allereerst lijn 1, of welke lijn dat ook maar mogen gaan worden, het tracé over de Geestbrugweg. Dat zou het beste komen uit de bus vanwege laagste kosten, beste kosten baten verhoudingen, milieueffecten. Dat zijn allemaal hele rationele overwegingen maar is er nou ook daadwerkelijk gekeken naar nut en noodzaak, anders dan het gebruik van de algemene modellen? En is er gekeken naar de vervoerwaarde? De insprekers refereerde er ook al naar. Waaronder de inspreker van de HTM die zegt, ja, dat moet in de late fase eigenlijk allemaal nog maar blijken. Is er ook gekeken naar de effecten op de omwonenden? Geluidsoverlast door zwaardere trams die door de bocht gaan, schade mogelijkerwijs aan woningen, waardedalingen, hoe ziet dat er dan uit? Welke voorzieningen zijn getroffen, worden getroffen als bewoners planschade gaan claimen? Het antwoord hoor ik graag van de wethouder maar ik vermoed eerlijk gezegd, naar al deze stukken kijken, dat het gaat worden, dat gaan we in de tweede fase onderzoeken. Met het verleggen van lijn 1 is station Den Haag HS in het idee zoals het er nu voor lijkt te liggen, niet meer goed bereikbaar voor een belangrijk deel van Rijswijk. Immers, lijn 15 stopt niet bij station HS, die stopt een heel stuk verderop. Is dat dan niet een verschraving van het OV voor de bewoners van Rijswijk, vraag ik de wethouder? We horen dat de lijnenkaart, dat dat allemaal nog wordt bestudeerd maar inderdaad, op die tweede fase. Dat staat ook in de stukken. Op bladzijde 34 in het voorstel staat dat de lijnvoering nog niet zeker is. Dus we weten gewoon helemaal niet wat dit allemaal gaat betekenen voor de bereikbaarheid van Rijswijk. Maar ook niet naar bijvoorbeeld CS of het centrum Den Haag of Scheveningen, misschien wordt dat ook wel allemaal aangepast. We hebben geen idee. De knip op de Geestbrug. Los van de vraag of er een tram over de Geestbrugweg zou moeten lopen. Kijk, dat er maatregelen worden getroffen om verkeer uit De Binckhorst te weren, en ik zeg met name uit De Binckhorst te weren, dat is denken wij op zich goed. Maar, en dat is ook al door anderen gememoreerd, een knip op de Geestbrug betekent ook dat er heel veel lokaal verkeer niet meer vanuit Rijswijk Voorburg in kan en vice versa. Een knip op de Binckhorstlaan, mevrouw Sterk refereerde er al aan en ook de collega's van de VVD in Leidschendam-Voorburg hebben dit als suggestie geopperd, dat lijkt veel logischer en efficiënter te zijn. Waarom is die variant niet onderzocht en is de wethouder bereid om zich daar alsnog hard voor te maken? Die knip op de Geestbrug betekent dat er veel verkeer via de Haagweg gaat, de wijk uit. Levert dus nog meer congestie op. Dus aan de insprekers die zeggen, ik heb er wel wat voor over om iets langer dan om te rijden. Ik denk dat u echt er veel langer over gaat doen omdat die files op de Haagweg en eromheen de wijk uit nog veel erger zullen zijn dan over de Geestbrug wat u nu al gewend bent. Hoe ziet de wethouder dat? Immers, er zijn geen goed uitgevoerde studies op dit vlak. En als verkeer naar Voorburg wil, gaat het dan via de Westvlietweg, die door de provincie omgevormd gaat worden tot fietsstraat. En waarbij we ook al weten dat Voorburg zegt, nou, daar bij het oude Diaconessenziekenhuis, daar zetten wij dan wel een poller in die brug want we hebben natuurlijk geen zin in allerlei sluipverkeer. Hoe ziet de wethouder dit in het licht tot een regionale visie op mobiliteit? Sluipverkeer in de omliggende wijken, hoe gaat de wethouder dit willen voorkomen? In de stukken wordt gesproken over minder parkeren in het gebied. Is dat dan in het gebied De Binckhorst of verdwijnen er ook parkeerplekken in Rijswijk? De heer Braam vroeg er ook al naar maar goed, de wethouder zou dit kunnen toezeggen dat er geen sprake is van het verdwijnen van

parkeerplekken. Er wordt gesproken in de stukken over een toename van het autoverkeer op de Haagweg in 2040. Het is nu al een weg die enorm vol en enorm druk is. Nog meer congestie op de Haagweg, dat is natuurlijk onwenselijk. Welke maatregelen worden er getroffen om dit te voorkomen, welke gesprekken worden er gevoerd met de omliggende gemeenten, met Den Haag, dat die maatregelen daadwerkelijk worden getroffen? Geestbrugweg, locaties van haltes zijn nog voorwerp van onderzoek. De situatie van de kruising met de Haagweg. Er wordt gezegd, het verdient nog speciale aandacht. Kortom, het probleem wordt onderkend maar de oplossing is er nog niet. En wat als die oplossing niet wordt gevonden en we hebben nu al tegen een Masterplan ja gezegd, kunnen wij dan nog terug? Als raad is ons steeds voorgehouden dat ook voorstellen rondom de herinrichting van de Geestbrugweg met of zonder tram, sterker nog, twee varianten, met tram en zonder tram, tegelijkertijd met dit raadsvoorstel zouden worden voorgelegd. Dat is nu niet het geval, behalve dan wat algemene kretologie als uitgangspunten in het raadsvoorstel waar je eigenlijk niet op tegen kunt zijn. Waarom is het uitgewerkte voorstel niet voorgelegd? Wat heeft dat nou voor betekenis? Idem voor de entree van de Herenstraat, zoals ook al aan werd gerefereerd. In de bestuursovereenkomst wordt een bedrag genoemd dat Rijswijk moet gaan bijdragen, dat is exclusief externe interne projectkosten. Kan de wethouder daar een indicatie op geven op waar we op uitkomen? En de heer Braam die zei ook al terecht, waarom moet dat eigenlijk ten laste komen van de parkeerreserves? Dat is niet helemaal waar wij overeenstemming met zijn allen hier over hadden. En er staat ook iets in dat het voorstel voor Rijswijk zou kunnen betekenen dat we gronden, et cetera, ter beschikking moeten stellen. Dat is best wel een vrij algemeen statement waarvan ik best wel graag zou willen weten wat dat zou kunnen inhouden. Nou, een detailvraagje, er wordt verwezen naar een bestuursovereenkomst. In die bestuursovereenkomst die bij de stukken zit wordt verwezen naar allerlei bijlagen. Ik weet wel dat wij niet hoeven in te stemmen met die bestuursovereenkomst maar dat we daar kennis van moeten nemen. Maar kom, kom, dat er niet allerlei bijlagen dan worden meegestuurd, hoe moeten wij er dan goed kennis van kunnen nemen? Voorzitter, ik ga afronden. Ik zie dat er gewoon ontzettend veel onzekerheden zijn die in dit plan zitten die aan dit plan verbonden zijn. De lijnvoering van de HTM, de plek waar de haltes van de Geestbrugweg, op de Geestbrugweg zouden moeten komen, de knip op de Geestbrug, de aansluiting van de Haagweg, trillingen, geluidsoverlast, afwikkeling verkeer uit de wijken, congestie in de wegen eromheen. Allereerst cruciale zaken voor Rijswijk, voor heel Rijswijk. Waarom zouden we nu al moeten besluiten? Geleijnse die zei het al, en hij had enige schroom, ik heb totaal hier geen enkele schroom over. We zwemmen hier een fuik in waar we niet meer uitkomen. Want wat kunnen we als we hier ja tegen zeggen en als alle verdere onderzoeken negatief uitpakken? Dan hebben we hier al ja tegen gezegd. Waarom wordt er nu een incompleet besluit aan ons voorgelegd, wethouder? Ik zie dat echt niet. Ik snap het ook niet. En tot slot de laatste vraag, heeft de wethouder een noodremscenario voor de situatie dat die onderzoeken allemaal tot negatieve situaties leiden? En als dat niet zo is, waarom zouden wij hier als raad op dit moment hier dan nog ja tegen moeten zeggen? Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

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

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank aan de insprekers. Een belangrijk onderwerp vandaag op de agenda. En er leven nog veel vragen en we hoorden ook zorgen, zorgen over nut en noodzaak en zorgen over onderzoeken. Veel onzekerheden nog. En begrijp ik dat we ons allemaal op zijn minst een beetje druk maken. D66 Rijswijk is blij te zien dat er geïnvesteerd wordt in het OV en dit gebeurt vanuit een breder plaatje, van Den Haag tot Delft en Zoetermeer. Echter, we hebben ook nog een aantal vragen en daar beperk ik mij bij deze inbreng ook even op. Allereerst, wat levert het op voor Rijswijk, wat is het voordeel voor Rijswijk? Kunt u dat verder toelichten? Het lijkt alsof we kansen krijgen om de Geestbrugweg en de Herenstraat beter te maken. Kunt u dat bevestigen? Beter in principe van STOMP, wat ook al eerder genoemd werd vandaag. D66 Rijswijk bedoelt veiliger, groener en tevens een goede doorstroming want stilstaand

verkeer is voor niemand goed, niet voor de veiligheid en niet voor de luchtkwaliteit. We vragen ons ook af over de knip. Is de plek van de knip definitief? Zijn er opties, zijn er alternatieven? En er werden al een paar genoemd, de Maanweg bij de Binckhorstlaan. En misschien zoals ook de PvdA al zei, wij noemen het tijdsvensters maar er werd ook spitstijden genoemd. Misschien kunnen we wel iets doen aan het verkeer, aan het autoluwer maken door middel van tijdsvensters. In bepaalde richtingen op bepaalde tijden rijden, tijdblokken. Ik wil hier niet alle suggesties hier wekken dat ik de oplossing heb maar ik ben wel benieuwd wat er bekeken is en welke mogelijkheden er zijn en welke mogelijkheden er in de toekomst nog zijn. Dan over de Boogie Woogietunnel. Er is al veel gesproken over die Boogie Woogietunnel en we horen natuurlijk dat er gedoseerd wordt, dat er niet genoeg bereden wordt. De vraag is, kan De Binckhorst daar niet meer op aansluiten? Kunnen we niet zorgen dat die voller komt, dat die meer gebruikt wordt en dat de auto's wat meer weg blijven waar er geen plek voor ze is? We zijn benieuwd hoe het daarmee staat en over daarmee in gesprek met Leidschendam-Voorburg. Want ook wij hebben ook hun nodig, zowel voor die Boogie Woogietunnel maar als ook voor de knip. Want de knip inderdaad, misschien is het dan een betere suggestie om op een andere plek neer te leggen. We horen graag hoe u erin zit en welke discussie daar nu loopt. En als laatste wil ik ook mijn zorg nog uiten over de bewoners aan de Geestbrugweg en de trillingen. We hebben al gehoord dat er zwaardere trams komen, zwaardere voertuigen. In Den Haag is dat niet altijd een succes gebleken met verzakkingen en dergelijke tot gevolg. Kunt u iets over zeggen, wat kunnen we voor voorwaarden stellen voor de uitvoering en voor het gebruik maken van de latere routes? Dit zijn onze vragen voor tot nu toe. Dank u wel. De eerste inbreng.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Van der Weij. Wij.Rijswijk, wie mag ik het woord geven?

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Ja, mij. Bedankt, voorzitter. En ik zou willen beginnen ook met de dank uit te spreken naar de inwoners die vanavond hun best hebben gedaan om een mooie inbreng te leveren. Waarvoor dank. Waar ook blijkt dat het onderwerp enorm leeft, niet alleen bij ons maar ook in de wijken zelf. En dat hebben we gemerkt de afgelopen week toen wij zelf met onze koffiekar op Da Costaplein stonden en heel veel van deze inwoners hebben gesproken. En ook van de week nog heel veel aan de telefoon hebben gehad en via de mail vragen en inbrengen hebben ontvangen. Naar aanleiding van al die gesprekken en het gelezen te hebben van alle stukken zou ik mijn vragen toch in drie onderdelen willen inrichten om een klein beetje het overzicht te bewaren. Ten eerste, de herinrichting van de Geestbrugweg zelf, ten tweede de tram en dan als hekkensluiter de knip bij de Geestbrugweg. Te beginnen bij de herinrichting van de Geestbrugweg an sich. Ik denk dat daar op dat punt van dit plan denk ik best wel veel mensen hetzelfde erover denken namelijk best wel positief. Veel van de voorstellen die wij als raad hebben gehad, maar ook de wensen van de inwoners zijn denk ik vertaald naar de herinrichting. Het wordt een stuk veiliger. Toch denk ik dat ik nog een drietal vragen heb die ik aan de wethouder zou willen stellen. Te beginnen met de geluidsdemping. Het werd al door een van de of meerdere van de insprekers gezegd. Al jarenlang klagen inwoners over het geluid en de trillingen die in de huizen te voelen zijn en te horen zijn. En nu het plan hier ligt staat er enkel dat we gaan onderzoeken hoe die trillingen eventueel zouden kunnen opgelost worden of hoe hard die trillingen zijn. En dat geeft toch, nou, vanuit mijn perspectief niet heel veel zekerheid dat dat daadwerkelijk aangepakt gaat worden. Dus ik vroeg me af of we een bevestiging kunnen krijgen of daar inderdaad echt de intentie voor is om daar een oplossing voor te verzinnen. Dan het tweede punt, we verliezen, ja, het is al eerder gezegd maar net als de heer Oelen ga ik toch een paar keer in herhaling vallen ben ik bang, we verliezen rond de dertig parkeerplekken door de veranderingen op de Geestbrugweg. En dat is in een wijk die al een van de grootste, de hoogste parkeerdruk heeft van Rijswijk. Desalniettemin omdat de inwoners zelf best wel veel auto's hebben, maar dat neemt niet weg dat het een, dat we het probleem verder uitbreiden qua parkeerplekken. Dus ik vroeg me af of het college ook kijkt naar een eventuele oplossing daarvoor, zeker gezien we in de toekomst nog meer parkeerplekken



gaan verliezen aan elektrisch parkeren en deelauto's. Een aantal inwoners die zijn naar ons toegekomen en die gaven zelf al oplossingen aan door aan de Cromvlietkade of Cromvlietweg zelf al parkeerplekken aan te duiden. Dus ik zou graag willen weten in hoeverre het college daar al naar heeft gekeken. Dan de laatste vraag over de inrichting. We zien ook dat een fietssnelweg staat ingetekend of althans, dat daar plannen voor zijn. Die zie ik nog niet heel veel terug in de huidige stukken dus ik vroeg me af wanneer die fietssnelweg dan wel komt en wanneer die daar wat meer duidelijkheid over is? Aangezien dat heel veel effect ook heeft op het kruispunt bij de Geestbrug zelf. Tot zover de herinrichting. Dan zou ik het graag willen hebben over de tram zelf. Want we gaan een tram laten lopen over een weg die nu al ontzettend druk is. En dan is mijn eerste vraag, waarom doen we dat? En dan kom je bij heel veel verschillende stukken en rapportages. En uiteindelijk heb ik in het nationale markt- en capaciteitsanalyse gevonden dat het Rijswijkseplein in Den Haag overbelast zou zijn. En nou, de enige manier om dat blijkbaar te ontlasten is door een tram over de Geestbrugweg te laten lopen. Want dat zou betekenen dat de tram over de Geestbrugweg loopt en eentje minder over het Rijswijkseplein in Den Haag. Dan is mijn vraag, het Rijswijkseplein is straks ontlast maar veroorzaken we daardoor niet een overbelasting op de Geestbrugweg en de Haagweg door die tram door Rijswijk te laten rijden? En dat lijkt me toch een rare situatie aangezien we hier in de raad Van Rijswijk zitten en een Haags plan moeten goedkeuren dat toch niet de juiste effecten op onze eigen grondgebieden lijkt te hebben. Dus ik zou daar graag wat meer van horen vanuit het college. Dan wat is er nu gebeurd met het amendement dat is ingediend ten tijde van de ondertekening van de intentieverklaring? Want een van de drie punten, hoofdpunten daarin was dat we een onderzoek zouden toevoegen naar de bus die eventueel door de Rotterdamsebaan zou lopen als alternatief voor de tram over de Geestbrugweg. Ik zie deze optie niet meer terug in de onderzoeksresultaten dus ik vraag me af wat daarmee gebeurd is, aangezien dat wel een voorwaarde was voor Rijswijk om aan te sluiten aan de onderhandelingen. Dan, wat doet die tram nou daadwerkelijk met het verkeer op de Geestbrugweg en vooral op de Haagweg? Wat voor effect heeft die tram op de verkeersstromen die er nu al zijn? En ik vraag dat omdat in de eerste plaats we al hebben gezien een aantal weken geleden wat een tram teweeg kan brengen op die weg. Een aantal weken geleden reed er namelijk ten tijde van de aanpassingen op de Hoornbrug een tram over de Geestbrugweg die na drie weken gereden te hebben eigenlijk weer spontaan verdween omdat de tram letterlijk niet vooruitkwam vanwege het verkeer op diezelfde weg. Ja, en als dat een voorbode is, en het werd al gezegd door de sprekers, dan houd ik mijn hand op het hart op wat er komen gaat. Dus ik hoop dat de wethouder mij zorgen weg kan nemen en kan aangeven welke studie of welke verkeersanalyse de informatie kan geven die aanduidt dat de tram gewoon door kan rijden zonder al te veel herrie te schoppen op diezelfde Geestbrugweg of zonder extra verkeersopstoppingen te veroorzaken. Nou, dan een derde onderwerp is de knip op de Geestbrugweg zelf. En hoewel ik snap dat we iets moeten ondernemen om die enorme toename aan het verkeer aan onze kant te verhelpen, zie ik weinig verkeersonderzoeken die deze maatregel onderbouwen. En vandaar heb ik nog een aantal vragen want in het geval dat er een knip komt, wat is dan het effect van het autoverkeer dat direct vanuit De Binckhorst naar de Haagweg gaat? Omdat ze nu voornamelijk via de Geestbrugweg zullen gaan maar als dat niet meer kan, gaan ze direct naar de Haagweg en wat voor effect is dat zeg maar op diezelfde Haagweg? En wat gebeurt er op diezelfde Haagweg op het moment dat we de inwoners dus niet meer de vanuit de Geestbrugweg weg kunnen. Ze hebben straks nog maar één uitgangspunt uit de wijk en dat is vanuit de wijken zelf de Haagweg op, maar hoe ... Wat brengt dat voor situaties? Die zou ik ook nog graag willen weten. En welke maatregelen gaan wij dan nemen als Rijswijk om dat autoverkeer in goede banen te leiden op de Haagweg zelf ten tijde van zo'n knip? Wat voor effecten heeft de maatregel op Voorburg? Want ook hebben we gesproken met een aantal inwoners in Voorburg die ook schrikken van deze maatregel. En het is een regionaal probleem dus ik neem aan dat we ook hebben gepraat met deze gemeente over deze maatregel dus ik zou graag willen weten wat de reactie vanuit die kant was? Ja, en ik dacht dat wij hadden afgesproken,

en dat stond in een van de voorstellen die we aan de onderhandelingstafels hebben laten zien, dat we in geen enkele situatie ... Veranderingen op de Geestbrugweg mochten in geen enkele situatie effect hebben of verslechterend effect hebben op de Haagweg. En dat zie ik nu toch wel gebeuren dus ik vraag me af of we niet met deze aanpassing van de knip op de Geestbrug ons eigen, onszelf tegenspreken. Dat is een van de uitgangspunten geweest dus ik ben ook nog benieuwd naar hoe dat staat? Ja, goed, en om aan te sluiten eigenlijk op voorgaande sprekers, er zijn zoveel onduidelijkheden in deze planvorming dat ik me afvraag hoe wij nu een goede keuze kunnen gaan maken met goedkeuring of afkeuring voor dit plan in zijn totaliteit? En om heel even naar de geschiedenis te kijken. We hebben destijds een intentieverklaring ondertekend en ingediend. Daarvan zei iedereen van, dat hebben we nodig om aan tafel te gaan zitten. Maar wat er in de toekomst is gebeurd is dat diezelfde intentieverklaring tegen ons gebruikt is. Omdat iedereen heeft gezegd van, joh, jullie hebben de intentieverklaring getekend dus jullie zijn positief tegenover deze plannen en hier met die tram. En ik ben bang dat op het moment dat wij straks akkoord geven voor dit Masterplan, dat hetzelfde gaat gebeuren. En dan kom ik eigenlijk terug op de vraag van mijn vorige sprekers, kunnen wij straks nog terug? En ik denk dat het antwoord daarop nee is. En ik zou dat ook nog uitgelegd willen krijgen van het college. En daarbij laat ik het voor mijn eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Dam. Wie mag ik het woord geven van de fractie van Rijswijks Belang? Mevrouw Niesen. Gaat uw gang.

Mevrouw Niesen (Rijswijks Belang): Dank u wel, voorzitter. Dank u wel, insprekers. Ik ga nog even een klein stukje verder terug de geschiedenis in. In 2021 hebben VVD en Rijswijks Belang via een motie ervoor gezorgd dat Rijswijk aan de onderhandelingstafel kwam inzake CID-Binckhorst. En wanneer deze partijen dit niet hadden bewerkstelligd dan was waarschijnlijk het einde in dit Masterplan zoek geweest. Vandaag 16 mei 2023, ruim twee jaar later, ligt er een raadsvoorstel voor ons waarvan de fractie van Rijswijks Belang denkt dat dit eigenlijk ook weer een dossier is wat beklonken is. Met andere woorden, er is geen weg meer terug. Een raadsvoorstel waarop we een beslissing moeten nemen maar ook een raadsvoorstel waarin wordt geschreven dat er nog verdere studies, onderzoeken en overleggen nodig zijn. Hoe kunnen wij dan als raad een goede beslissing nemen? Bijna een uur aan insprekende inwoners geeft ook een signaal af en dat betekent voor Rijswijks Belang dat dit raadsvoorstel nog geen akkoordstuk is. We nemen het weer mee terug naar onze fractie. Er wordt geschreven in het raadsvoorstel dat de afhankelijkheid van ons openbaar vervoer een nieuwe ontwikkeling is in de vervoerswereld. Waar kan ik dat terugvinden? Dat er iets aan de infrastructuur moet gebeuren, dat snappen wij als fractie ook wel, maar dit gaat niet ten koste van onze inwoners. We zien liever terug dat alle onderzoeken, studies en overleggen met buurgemeentes eerst worden uitgevoerd zodat we dan als raad een juiste beslissing in deze kunnen nemen. Dit was voor mijn eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Niesen. Partij voor Gelijkheid & Rechtvaardigheid, mijnheer El Majjaoui.

De heer El Majjaoui (Partij voor Gelijkheid & Rechtvaardigheid): Ja, dank u wel, voorzitter voor het woord. En dank ook de insprekers voor hun woorden zojuist. Nou, voorliggende raadsvoorstel, inderdaad, behelst onderzoeken, voorkeursvarianten en nog studiefases. Aan de indruk kan ik niet onttrekken dat dat meer voor ons als Rijswijk een beetje paniekoetbal is. Wij proberen dan de grote jongens, de gemeente Den Haag in dit geval, tegemoet te komen van dat probleem die, ik zeg niet die door hun veroorzaakt is want ja, goed, werkgelegenheid en woningnood is an sich en dat moet opgelost worden. Maar ik vind het laaghangend fruit ligt daar en ik vind dat wij als onafhankelijk autonome gemeente kunnen tegen de gemeente zeggen, los uw probleem eerst op alvorens wij in beeld komen. En de vragen die wij hebben als fractie, vooral als dat over de nieuwe tram gaat die wat zwaarder weegt dan nu het geval is. De Geestbrugweg is al een gevoelige weg. Die

komt, die zal dan behoorlijk wat trillingen en geluidsoverlast veroorzaken, dan zijn we nog verder weg. Is er niet nagedacht over een bus eventueel die als we spreken over 2030, 2035 dat pas in werking treedt, komen er wellicht elektrische bussen die nagenoeg ook heel stil zijn. En hoe gaat de wethouder of het college de zorgen van onze inwoners wegnemen? In de ruimste zin van het woord. Uiteraard, CID-Binckhorst, dat is nu onvermijdelijk, dat komt er. Maar wij moeten voor onze inwoners opkomen en dat betekent dat wij de leefbaarheid en verkeersveiligheid met name moeten blijven borgen. Het moet niet ten koste gaan van onze inwoners. En over de knip gesproken, waarom wordt er niet gekozen of onderzocht of er een semiknip kan plaatsvinden dat uitsluitend bestemmingsverkeer erdoor kan in plaats dat er gewoon een soort van vluchtroute wordt bewerkstelligd. Is dat ook onderzocht? En met dit besluit vrees ik dat we een soort blanco cheque geven aan Den Haag en dat zij toch met gerust hart die 25.000 woningen gaan realiseren, gepaard gaat met die 30.000 werkgelegenheden. En ik vrees dat wij dicht gaan slippen. Alvorens wij een beslissing willen nemen willen we zekerheid en duidelijkheid ook ten opzichte van de gemeente Den Haag in dit geval. En de laatste vraag die ik wilde stellen want ja, goed, Geestbrugweg is inderdaad verouderd. En daarbij moet die, wordt die onderworpen aan vernieuwing. Maar stel voor in theorie dat er geen sprake was van CID-Binckhorst ontwikkelingen, gaat het college dan ook dezelfde weg of de omgeving hier inrichten zodanig? Tot zover, voorzitter.

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

De heer Stam (CU): Ja, dank u wel, voorzitter. Ook wij hebben met grote interesse het raadsvoorstel gelezen. Het is een belangrijk onderwerp waarover veel zorgen leven bijvoorbeeld over de trillingen en die zorgen zijn gegrond. Ik dank ook de insprekers, de bewoners en de betrokkenen voor hun aanwezigheid vandaag en ook aan het college voor het werk wat erin zit. In coronatijd gebruikte het kabinet vaak de uitdrukking, sturen in de mist. En dat is ook een, die uitdrukking, die bekwam ons, dat gevoel bekwam ons bij het lezen van de stukken. Dus dat wilde ik in ieder geval meegeven. Er is veel gezegd en al voorbijgekomen waar we ons bij aansluiten. We zijn blij met de plannen voor de herinrichting van de Geestbrugweg, dat is hard nodig. Dat kwam ook al voorbij. Het kwam ook voorbij bij de inbreng van één inspreker en wat ons betreft zou het nog mooier zijn als de weg bijvoorbeeld een fietsstraat wordt of dat er alleen bestemmingsverkeer toegelaten wordt. Ik heb vragen over drie punten, de knip, de participatie en de tram. Allereerst de mogelijke knip op de Geestbrugweg. Er is extra onderzoek nodig, dat lezen we, maar waar zijn de doorberekeningen in het huidige raadsvoorstel op gebaseerd vragen wij ons af? Pagina 9. Waar is in dat onderzoek de knip geplaatst? En het voorstel kwam ook al voorbij vanuit de VVD Leidschendam-Voorburg, is het niet beter om de knip ter hoogte van de Broeksloot aan te brengen aan het begin van de Binckhorstlaan? Nou, daar hebben we al even, daar zijn al meerdere partijen hebben daar vragen over gesteld en daar sluiten wij ons bij aan. Worden de gesprekken daarover gevoerd? Ten tweede, de participatie, dat is voor de ChristenUnie altijd een belangrijk thema en dat is voor de wethouder ook bekend. Uit de brief krijgt onze fractie binnen dat er een uitgebreid participatietraject is gevolgd, maar toch lezen we dat de deelnemers teleurgesteld waren over het traject. Waar zat de onvrede precies? En hoe had het voorkomen kunnen worden? Had de gemeente beter aan verwachtingsmanagement moeten doen? Ten derde, de tram en de verschillende tramlijnen. Wij delen daar grotendeels de zorgen van onder andere de heer Bartels die insprak en ik stelde ook al een vraag aan de vertegenwoordiger van HTM. Tram 1 is een goedlopende lijn die veel gebruikt wordt. Onze zusterpartij in Delft, de ChristenUnie Delft, maakt zich onder andere zorgen over de forensen die vanuit Delft de tram pakken naar de Haagse Hogeschool. En wij maken ons daar ook zorgen over voor de Rijswijkse inwoners. Dus het is zeker nodig om te onderzoeken of er bijvoorbeeld gewerkt kan worden met een tram 1A en een tram 1B als ze besluiten tot de tram over de Geestbrugweg, waarbij de ene tram dus de ene route volgt en de andere tram de huidige route. Het is lastig om over dit voorstel te besluiten als dat nog niet duidelijk is. En ik sluit me ook

aan bij de vragen over of een tram van Den Haag Centraal naar Voorburg of dat niet voldoende is? En is er nou goed onderzocht hoeveel mensen er gebruik willen maken van een tram in De Binckhorst? Ook omdat de bus volgens de stukken tot 10.000 mensen kan vervoeren. En wat zijn de prognoses ook voor 2030? Werd ook al eerder ter sprake gebracht, dat we dan pas de realisatie van het project hebben bereikt in het licht van de dalende reizigers in het OV en de opkomst van deelmobiliteit zoals deelscooters. Daar zijn we benieuwd naar. En inderdaad, de laatste opmerking die ik wil maken sluit ik mij aan bij de vragen die gesteld zijn over de samenhang met de herinrichting van Oud Rijswijk. Ja, wat ons betreft moeten we ook daar onderzoeken of dat gedeelte van Oud Rijswijk bijvoorbeeld autoluw of autovrij kan worden gemaakt. En dat kan toch niet los gezien worden van de herinrichting van de Geestbrugweg en het kruispunt met de Haagweg. Nou, de vragen daarover zijn gesteld en daar sluiten wij ons met het oog op de tijd bij aan. En ik kijk uit naar de beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Stam. Geef ik nu het woord aan wethouder Van de Laar met ook het verzoek gezien, nou of gezien of ondanks dit grote aantal vragen om het ook kort en bondig te houden en niet al te veel uit te weiden. Wethouder Van de Laar, gaat uw gang.

De heer Van de Laar: Voor participatie beginnen we met het stellen van de juiste verwachting en ik denk dat ik dat ook nu moet doen. Ik denk dat ik zeker wel 25 minuten onderweg ben met deze hoeveelheid, voorzitter. Dat denkt u ook neem ik aan.

De voorzitter: Ja.

De heer Van de Laar: Nou, dan hebben we dat alvast geregeld. Nee, ik zal mijn best doen. Ik had een heel verhaal in thema's maar de vragen zijn zo verschillend dat ik toch gewoon per partij de vragen ga beantwoorden. Maar eerst even een algemene introductie die ik ook zoveel to the point mogelijk al veel voorbijkomt. Het is een groot onderwerp op de CID-Binckhorst, de bereikbaarheid daarvan. Het is de bereikbaarheid niet alleen van dat gebied maar ook het omliggende gebied, zoals de gemeente Leidschendam-Voorburg waar vanavond ook exact dezelfde stukken in de commissie worden behandeld en onze eigen mooie gemeente, de gemeente Rijswijk. Het is een groot onderwerp ook in aantal pagina's. Ik heb de afgelopen vijf jaar nog nooit zoveel pagina's naar de raad gestuurd om iets te besluiten. En dat geeft weer dat wij in een proces zitten en in een project waarbij we zijn betrokken dat zeer zorgvuldig gaat, durf ik toch wel te zeggen. Waar ongelooflijk veel onderzoeken worden gedaan, waar iedereen bij wordt betrokken. Waar heel veel vragen worden gesteld, 700, zoals u in de nota van antwoord heeft gelezen en die ook allemaal een voor een worden beantwoord. In de algemene stukken maar ook nog eens een voor een, dat heeft u allemaal kunnen zien. En dat leidt dus tot stukken van honderden pagina's en hoe zorgvuldig dat ook is, ik kan me heel goed voorstellen dat dat overweldigend is. En zoals ChristenUnie het al zegt, zitten we in een mist of het lijkt wel of het een mist is en ja, dat staat eigenlijk op spanning. Tot in het detail worden vragen gesteld en tot in het detail vinden wij als projectorganisatie ook dat we ze moeten beantwoorden. Maar in zijn geheel omdat het zo groot wordt, wordt het dan ook wel enorm. En dan rijst de vraag natuurlijk, waar staan we vanavond? Waar gaat het hier nou werkelijk om? Wat wordt van ons gevraagd? En als je dat platslaat dan is dat eigenlijk best wel vrij overzichtelijk. We hoeven ons niet bezig te houden met het spoor in De Binckhorst of met de voetgangerspaden, et cetera, daar houdt Den Haag zich bezig. Die duizenden huizen die worden gebouwd, daar hoeven we ons ook niet bezig mee te houden vanavond. Die banen die komen er. En al die inwoners en banen die leveren per definitie allemaal een enorme grote verkeersbehoefte en daarmee ook gewoon verkeersbewegingen op. En dat zijn de feiten waar we ons toe moeten verhouden. En het gaat er dus vanavond over dat wij, over de vraag hoe wij omgaan met de impact op Rijswijk van die feiten? Het gaat over



de vraag ook hoe wij het belang van de inwoners waarborgen? En heel concreet, als er weer een tram gaat rijden over de tramsporen in de Geestbrugweg, wat betekent dat dan voor de inwoners? En hoe kunnen we ervoor zorgen dat daar zo min mogelijk last van wordt ervaren? Past dit eigenlijk wel bij de Geestbrugweg? En dit vraagstuk komt op een moment dat wij zelf ook grote investeringen wilden doen in de Geestbrugweg omdat de insprekers hebben dat heel duidelijk verwoord, de situatie op dit moment ook zonder al die huizen eigenlijk onacceptabel is. Verkeersveiligheid, leefbaarheid, de manier waarop het daar is georganiseerd. Wij moeten daar sowieso al op gaan investeren. Dus die vragen komen samen en dan is de vraag daarbij ook, kan iemand anders nog meebetalen aan die herinrichting van de Geestbrugweg? Om die vragen te beantwoorden zijn we aan tafel gaan zitten bij de projectorganisatie. Maar daar zaten we niet, zoals mevrouw Niesen heel terecht suggereerde. Het project is begonnen, of niet suggereerde, zei, het project is in 2018 begonnen, toen zaten we niet aan tafel. Toen kwamen er allemaal brieven werden verspreid zonder logo van Rijswijk. En toen zegt u terecht, waarom is Rijswijk daar niet bij? Dat gaat een enorme impact hebben op de gemeente Rijswijk en op haar inwoners, wij moeten aan tafel. En ik vond de omschrijving van mevrouw Niesen wel heel aardig, als we er niet aan tafel hadden gezeten was het einde helemaal zoek geweest. Nou, dat zal ik nooit zo bestuurlijk zeggen maar ik vond het wel een terechte constatering. Want wij moeten daar aan tafel zitten omdat ik geloof, en het college, in regionale samenwerking maar ik denk ook dat we de belangen van de inwoners het beste behartigen op het moment dat we aan tafel zitten. En dat is ook een beetje de keus natuurlijk vanavond, blijven we aan tafel zitten, ja of nee? Het kent een hele geschiedenis eigenlijk. We hebben inderdaad in april 2022 in de raad nog gesproken over die intentieverklaring, werd over gesproken en naar verwezen. En waar we op moesten letten in een verkenningsfase. Nou, dat staat in het raadsvoorstel wat daarmee gebeurd is al die tijd. In de afgelopen zomer in '22 hebben we met de raad nog een presentatie gehad met de projectleider. Toen werd een heel duidelijk antwoord gegeven op de vraag van de heer Oelen, wat, hoe zitten we erin, gaat dit door? Nou, daar bleek heel erg uit dat dit project gewoon doorgaat zoals dat voor ogen is door de opdrachtgevers. En op 1 november 2022 hebben we ook nog een bijeenkomst gehad voorafgaand aan de besluiten voor de voorkeursvarianten. Dus er waren allerlei varianten waar de tram zou kunnen rijden en op 10 november hebben we daar bestuurlijk een klap op gegeven en op 1 november zaten we hier in de raad. En 11 april jongstleden hebben we ook weer een avond gehad ook weer voorafgaand aan de besluitvorming in het college over, waar stonden we nou? Om te horen wat uw vragen waren en hoe we daarin stonden. Kortom, een hele geschiedenis ook hier in de raad. En dat verhaal gaat door, ook nadat dit besluit wel of niet genomen was want we gaan met dit besluit de volgende fase in van het project, dat is de planning- en uitwerkingsfase. We komen nu, we zitten eigenlijk nu nog in de verkenningsfase. En dat is een hele MIRT-systematiek, het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. En dat heet zo, dat is van het Rijk en het heeft een hele vaste systematiek waarbij er in iedere periode eigenlijk een startfase is, een verkenningsfase is, een uitwerkingsfase. En iedere periode wordt gekenmerkt door een bepaald type onderzoeken. En in de verkenningsfase zijn er heel veel onderzoeken geweest, die zijn u op 10 november ook allemaal bekendgemaakt. Over de vervoerswaarde bijvoorbeeld, et cetera. En in de uitwerkingsfase waar we nu in gaan zijn weer allerlei nieuwe onderzoeken, bijvoorbeeld over trillingen, om maar eens wat te noemen. Als we, het zou anders heel gek zijn dat als we alles tegelijk zouden doen, dat we ook voor al die varianten die al zijn afgevallen, ook met onze second opinion overigens die we op uw verzoek hebben laten uitvoeren, dat we daar ook nog onderzoek naar trillingen zouden moeten doen. Maar dat zou natuurlijk gek zijn terwijl dat een variant is die al is afgevallen. Dus we hebben een variant gekozen en als we dan nu daar een klap op geven dan gaan vervolgens dieper onderzoeken naar heel veel van uw vragen die u gesteld heeft. Dus dat is geen iets om je mee af te maken, dat zit gewoon ingebakken in de systematiek omdat het zo'n gigantisch project is. En het is fijn dat we in dat hele MIRT, in die molen systematiek meedraaien want dat betekent dat het Rijk meebetaalt. En dat ziet u ook heel duidelijk terug in de stukken, ik zal er zo meteen nog iets over zeggen. Dit is

dus niet het finale besluit wat we nemen, dit is een besluit tussen de verkenningsfase en de uitwerkingsfase en in 2025 komt er nog een projectbesluit. En dat is wel echt het finale besluit, daarna start de realisatiefase en dan gaan we gewoon, dan gaat het van start. Nou, dat kost ook nog weer jaren en het werd ook al door een inspreker gezegd, op zijn vroegst, als alles goed gaat, gaat er pas een tram rijden in 2030 omdat er zoveel nog moet worden uitgezocht en moet worden gepland in die realisatiefase. Een belangrijk moment. Ik ga naar de dus ook in 2025 wat er nog aankomt. En dat zou je kunnen zien als een noodrem maar wellicht dat we nog andere afspraken moeten maken stel dat wij als Rijswijk hiermee doorgaan over hoe de raad hier meer betrokken bij zou zijn in die periode van twee jaar. We hebben bijvoorbeeld bij andere grote projecten een grote projectenrapportage. Ik kan me zomaar voorstellen dat regelmatig iets inplannen om op de hoogte te zijn van de voortgang. BVR, afspraken over parkeerplekken. Er werd eerder gezegd dat er dertig parkeerplekken worden verdwenen maar door een herinrichting moeten we ook een nieuwe normering toepassen. En een nieuwe normering betekent grotere parkeerplekken, dat betekent minder parkeerplekken op de bestaande parkeerplekken. Dat zijn dus niet dertig, dat zijn er negen. Maar daar is nog geen klap op gegeven natuurlijk. En daar zal ik zo iets over zeggen omdat die, vandaag gaat het over de ontwerpuitgangspunten en niet over het definitieve verhaal, het civieltechnisch ontwerp. De afspraak was dat we twee vliegen in één klap zouden doen, namelijk de Herenstraat er ook bij. Ik heb dat, en de heer Oelen vraagt dat ook van, waarom is die herinrichting en dat functioneel ontwerp niet ook naar de raad gestuurd? Want dat heb ik inderdaad een aantal keren gezegd. We zijn eerste vraag, we hebben drie participatiesporen gehad zou je kunnen zeggen maar er waren verschillende avonden. Dat was over de Geestbrugweg, dat was over de kruising en dat was over de Herenstraat. En overal spelen namelijk, dat is één gebied maar overal spelen echt wel aparte vraagstukken. En ik vind dat de Herenstraat, de herinrichting daarvan, zo'n unieke vraagstukken leveren zoals de parkeeroplossing, zoals het eenrichtingsverkeer, de betrokkenheid van de ondernemers, de horeca en retail visie die vandaag door het college is vastgesteld en naar de raad toe wordt gezonden. Dat verdient echt een avond op zichzelf en een aparte benadering. En dit is al veel en ik denk als we ook nog tien sprekers van de ondernemerskant erbij, ik denk, dan wordt het echt te ingewikkeld. Dus daarom heb ik dat losgetrokken maar financieel hebben wij dat wel voor een deel weten in te varen in het project. Het project begon namelijk, wie betaalt, was een vraag aan mijn rechterzijde, wie betaalt voor het aanpassen van die tramsporen? Dat was mevrouw Van der Weij meen ik. Dat is opgenomen in een begroting. Oorspronkelijk was het idee dat alleen de aanpassing van die tramsporen betaald zouden worden door het Rijk en sinds we aan tafel zitten hebben we gezegd, nee, daar gaan wij niet mee akkoord. We moeten de leefbaarheid van de bewoners waarborgen en we hebben dat weten op te rekken. We hebben dat weten, die begroting ook weten op te rekken. En steeds meer dingen en onderwerpen hebben we op die begroting gezet, zoals de herinrichting van de Geestbrugweg, zoals het groen, zoals de fietspaden, zoals het kruispunt. En ook zijn we erin geslaagd om de entree van de Herenstraat te betrekken bij dit project. In totaal komt dat uit op 13, 13,5 miljoen. Nou ja, dan moet je zelf ook iets betalen. Een hele verdeelsleutel ligt daaraan ten grondslag. Maar waar het op neerkomt is dat 10 miljoen wordt vrijgemaakt, dat is voor die drie onderdelen om die door derden, om die te financieren. En dan moeten wij zelf nog een deel vrijmaken voor omdat we dat sowieso ook al van plan waren. Dus dat wat betreft de twee vliegen in één klap. Hoe gaat het daarmee verder? Ik zal gelijk de vragen die daarover waren beantwoorden. De Herenstraat krijgt dan verder zijn eigen dynamiek. Daar zijn heel veel vragen en daar verwees iemand hier ook al naar, de communicatie daarover is geweest, daar komen ... Dat wordt een participatieproces, dat gaat verder. De afschrijving '...' over de parkeerreserve. Over de parkeerreserve is afgesproken ik meen in 2020 dat die breed mag worden ingezet voor mobiliteitsinvesteringen. En bij de begroting is toen een lijstje meegezonden van investeringsprojecten waarvan de kapitaallasten afgeschreven mogen worden of mogen gedekt worden uit de parkeerreserve. En het voorstel is vanavond om aangezien het ook over herinrichting en deels parkeren gaat maar ook andere

mobilitieitsoplossingen, om die kapitaallasten ook te dekken uit de parkeerreserve. Dat hoeft niet, dat is een besluit in de begroting, maar het past wel bij de afspraak die we daarover hebben gemaakt. De parkeerreserve heb ik het idee van dat die lichtjes groeit en dus kunnen we steeds weer iets nieuws erbij doen. En er zijn natuurlijk ook projecten die afvallen. Maar bij de begroting krijgt u daar gewoon transparant inzicht over wat er allemaal wordt afgeschreven vanuit en gedekt door de parkeerreserve. Het openbaar vervoer. Ja, meerdere mensen hebben daar iets over gevraagd van, wat zijn de prognoses daarover en gaan er nou wel veel mensen uiteindelijk met de trein en of met die tram? En as good as it gets hebben we vervoersmodellen. En voor de rest hebben we eigenlijk alleen maar meningen of een model. Een model is, bestaat uit heel veel aannames maar daar wordt heel goed over nagedacht over wat er allemaal gebeurt ten aanzien van verkeersstromen, et cetera. En in die modellen wordt ook berekend hoe het zit per over de vervoerswaarde. Ik geloof dat de heer Oelen vroeg, is er gekeken naar de vervoerswaarde? Nou, er is bijna alleen maar onderzoek gedaan naar de vervoerswaarde. Er is per halte uitgesplitst hoeveel mensen er in- en uitstappers worden verwacht. En ja, dan is het, vind ik niet aan mij om te zeggen hoeveel, of dat voor de HTM winstgevend is. Indirect niveau in de betrokkenheid van de MRDH is dat wel mijn ding, maar ik ga ervan uit dat HTM alleen maar lijnen wil hebben die rendabel zijn. Dat zien we nu ook wel in de discussies ten aanzien van de corona. En de prognoses die we hebben voor het openbaar vervoer, die lopen wat uiteen. We komen uit een vreemde periode omdat ineens heel scherp daalde. Het ging heel snel, de groei van het openbaar vervoer voor corona. Maar toen kwam corona, toen daalde het enorm, kwamen we in de financiële problemen, de vervoersbedrijven, en zijn haltes opgegeven. Maar de verwachting is dat er, zonder dat we iets doen, zonder dat we huizen bouwen, de groei weer toe gaat nemen. In Rotterdam wordt gerekend met 3 procent maar binnen de MRDH denken we eigenlijk dat dat meer is. En er komen hier ook nog eens heel veel mensen bij. Nou, openbaar vervoer, trein, lightrail, tram, bus, alles hebben we denk ik nodig om iedereen te kunnen vervoeren en ik denk dat ze prima vol zitten. Dus daar wat dat betreft heb ik wel goede moed. GroenLinks, u geeft een duidelijke visie over waar u staat ten aanzien van onder andere de herinrichting en de mobiliteitskeuzes en ten aanzien van het STOMP. Eens even kijken, hoe kijkt het college, misschien dat we in de tweede termijn, ik heb hier ook nog de vraag maar u had heel veel vragen gesteld. Ik ga die gewoon na. Ja. Geestbrugweg, vraagt u naar 2,7 miljoen. Daar heb ik al uitgelegd hoe dat zit met de financiën. Het ... Ik zie dat iemand anders betere aantekeningen heeft gemaakt dan ik. Waarop waren de eerdere alternatieven voor de Neherkade onder anderen gebaseerd of de alternatieven? We hebben op 10 november een keuze gemaakt tussen verschillende varianten. We hebben zelf nog een second opinion laten uitvoeren naar onder andere de Neherkade, of die op basis van goede alternatieven eerder is afgefallen. En nou, waar zijn die varianten op gebaseerd? Het zijn gewoon alle mogelijke varianten denkbaar langs de lat gelegd van een aantal criteria en dat heet dan zeef 1. En daar kwam uiteindelijk dit tracé als het beste uit. En dan is er gekozen of gekeken op verschillende manieren, dan geef ik ook gelijk antwoord op de vraag van de heer Majaoui, is er gekeken naar de bus? Ja. Is er gekeken naar een tram? Ja. Is er gekeken naar een lightrail die net zoals de Netkous bij de Prinses Beatrixlaan op een viaduct staat? Daar is ook naar gekeken. Zo'n viaduct over de hele lengte, dat is echt heel erg duur maar ook zeer onplezierig, zeker ook voor onze eigen inwoners. Een bus heeft te weinig vervoerswaarde, te weinig capaciteit als die over hetzelfde tracé zou rijden. En dan kom je uit bij de tram die kostenefficiënt en op basis van de vervoerswaarde en nog een aantal andere zaken echt het beste alternatief zou zijn en ook het beste inpasbaar dus. GroenLinks, u vraagt ook naar betere kwaliteit van de haltes. Dat is zeker het geval. En naar de haltes voor de bus die er, waar u het ook over heeft, die is een autonome ontwikkeling zou ik willen zeggen binnen de MRDH dat de kwaliteit van de bus ervaring, om het zo te zeggen, ook beter moet worden. Dus er komen betere bussen, er komen als het al niet het geval is elektrische bussen met een betere instap. En ook dat voor mensen die moeilijk door een handicap of moeilijk toegang hebben tot een bus en liever met een tram reizen, maar we hebben toch ook bussen, dat wordt verbeterd. Maar dat is een autonome ontwikkeling, dat staat los



eigenlijk van het onderwerp van vanavond. U vroeg, mevrouw, over de kosten van de trambaan. Daar heb ik een antwoord op gegeven, die zitten dus in de begroting. De Geestbrugweg, hoe autoluw wordt die gemaakt? Ja, dat is de, en kan die worden, dat is dus de grote vraag eigenlijk. Wat we wel zeker ook samen met de inwoners hebben geconstateerd, het kan niet samen. Al die auto's en een tram en fietsers en veilig oversteken voetgangers, dat kan niet samen. En dus dan is het kijken inderdaad, hoe kunnen de auto's daar als er gekozen wordt voor de tram, want alleen auto's lijkt geen oplossing te zijn omdat dat de capaciteit echt niet aankan, dan kom je dus uit op een knip. Zal ik gelijk dat onderwerp waar veel mensen een vraag over hebben gesteld bespreken. Een knip ligt vanavond niet voor. Een inspreker die zei het al. En het is wel een oplossing en misschien wel een noodzakelijke oplossing maar de plek van die knip, dat is nog niet bepaald. Voor de meeste impact voor Rijswijk is op de Geestbrug. Want dan, nou ja, dat heeft, dat hoeft ik verder denk ik niet toe te lichten, voor Rijswijk de meeste impact. Er is ook al voorzichtig onderzocht van qua autoverkeer onder andere wat er zou gebeuren als je een knip zou maken op de Binckhorstlaan. En die zou, ja, dan is de impact minder groot hè, dan krijg je meer auto's op de Prinses of op de Geestbrugweg maar ook op de Prinses Mariannelaan. Nou, ik wil niet in technische details vervallen maar ik wil wel zeggen, die locatie staat niet vast, dat moet nog onderzocht worden en dat moeten we niet in ons eentje doen. Dus Rijswijk gaat niet bepalen voor Den Haag en Leidschendam-Voorburg waar een knip moet komen maar omgekeerd zeker ook niet. En wij moeten gezamenlijk staan voor de leefbaarheid en doorstroming en de verkeersveiligheid. En vanuit die belangen, en dan specifiek de belangen van de bewoners op die wegen die daar zijn, de Binckhorstlaan in Voorburg, de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg, dat in ogenschouw nemen moeten wij gezamenlijk tot een oplossing komen. Is dat overleg goed? Hebben meerdere mensen gevraagd. Zeker want we zitten samen in een projectorganisatie, we spreken elkaar geregeld en daar zit een enorme ambtelijke organisatie achter die al deze dingen ook afstemt. Dat was ook gelijk een antwoord op de vraag die u stelde over hoe het staat met het overleg tussen die drie gemeenten. Ten aanzien van het kruispunt van de Haagweg. Daar hebben we inderdaad een studie naar gedaan van, ja, wat moet dat dan ongeveer worden? Daar gaan ook de uitgangspunten over, dat in ieder geval de doorstroming bevorderd moet worden. De heer Van der Veer maakt nog een opmerking of een vraag over de rotonde, hoe zit het daarmee? Er is vanavond inderdaad bij de stukken alleen een voorlopige conclusie toegevoegd. U zegt, er is niets gedaan. Nou ja, jawel, er is een hele second opinion of een vervolgrapport uitgevraagd maar dat rapport is nog niet klaar. Maar de conclusies, de puntjes op de i van het rapport, moeten nog gezet worden maar de voorlopige conclusies die kunnen wel gedeeld worden. En dat is gedaan door dat stuk, dat briefje toe te voegen aan de stukken waarbij wordt geconcludeerd, een rotonde kan op basis, een eenbaansrotonde op basis van de CROW-normen zelfs, daar is ruimte voor. Maar zodra er een trampassage erin moet, dan wordt het een heel moeilijk punt. En dan heb je en niet meer het gedrag van de verkeersdeelnemers in de klauwen om het zo te zeggen. En dan ontstaat er zeer waarschijnlijk ook een opstopping op de Haagweg en dat is ook iets wat we niet willen. Maar zodra dat rapport in zijn volledigheid klaar is, dan kunnen we dat natuurlijk prima delen. Ik zal checken en er zorg voor dragen, ja, ik schrijf het rapport niet zelf maar toch zeer benadrukken dat het voor 1 juni naar de raad gestuurd zou moeten worden. CID Laak, hoe zit het daarmee? Dat is een ander groot onderwerp wat niet ter tafel van de CID-Binckhorst staat en ook niet mee is genomen. Maar waar we in de regio of in Den Haag wel van hebben gezegd gewoon, ook van alle woningbouwontwikkelingen zoals de heer Braam dat schetst, dat we samen met de MRDH een verkeersanalyse maken van alle verkeersmodaliteiten en de interactie daartussen om een beeld te krijgen van de hele regio en van alle gevolgen van de woningbouwontwikkelingen. De participatie, hoe verder? Nou, dat zijn dus ook weer verschillende onderwerpen. De participatie bij de Herenstraat, dat kent dus zijn eigen dynamiek. De participatie met de Geestbrugweg. Stel, 1 juni, dit wordt, u keurt dit, u gaat akkoord met het stuk, dan kunnen we die participatie oppakken. Wij zijn al heel erg ver aan Rijswijkse zijde over het functioneel ontwerp. En hoe heeft die participatie plaatsvonden? U kunt zich

misschien als u aanwezig was bij de presentatie op 11 april, de foto's nog zien dat de inwoners met de begeleiders daadwerkelijk met stripjes zaten over fietspaden, et cetera. Dat vond ik toch wel aardig in de buurt komen van een definitie van co-creatie. Het ging over de herinrichting van onze eigen Geestbrugweg. We hebben het functioneel ontwerp vanavond niet willen voorleggen omdat we dat niet aardig vonden om het zo te zeggen richting Leidschendam-Voorburg omdat we, omdat zij nog niet zover zijn met een functioneel ontwerp. En als, we willen dat wel één weg laten worden natuurlijk of die hele beleving moet wel hetzelfde zijn. Dat geldt voor fietsers, dat geldt voor die knip. Dus er zijn gewoon een aantal punten waarvan we nog niet kunnen zeggen van, o, dit wordt het. Dus we hebben ervoor gekozen om dat functioneel ook nog niet ter vaststelling voor te leggen. Dat is natuurlijk wel het geval op het moment dat we echt definitief een klap erop gaan geven. Ik ben pas bij het CDA maar ik heb heel veel vragen beantwoord. Als u, hopelijk heeft u dat gevoel ook. Is het voorbarig om nou dit besluit te nemen? Het is niet voorbarig. Dit besluit is precies wat we nu moeten nemen in de systematiek van het MIRT. Dus ja, er moeten nog heel veel onderzoeken komen, dat past juist bij die fase van uitwerking en punt. En is het voorbarig om nu een besluit te maken over het tracé terwijl er nog een onderzoek moet gaande, uitgevoerd moet worden naar de lijnvoering? En het tracé is nodig om dat nu te besluiten omdat al die onderzoeken naar trillingen et cetera uitgevoerd moeten worden. Maar het onderzoek naar de lijnvoering, zoals ook eerder vanavond door de HTM is gezegd, zal zich ook vooral spitsen op de totale lijnen. Dus ook zeker waar ze uiteindelijk eindigen en wat, hoe die lijnen in zijn totaliteit eruitzien. Maar niet zozeer op het stuk tussen Centraal Station en Rijswijk. Dus daarvan, wat daar uiteindelijk overheen gaat rijden, welk nummer het gaat hebben weet ik niet. Maar het idee is wel dat voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst maar ook onze regio en Rijswijk, het nodig is om die tram daar te maken. Hoofdstuk 4.2 van nota van antwoord gaat ook verder over de nut en noodzaak. Het is zo'n grote ontwikkeling, die vereist, wat ik al eerder zei, alle mogelijke manieren van het openbaar vervoer. We hebben er niets over te vertellen. We hebben er inderdaad niets over te vertellen op het moment dat we niet aan tafel zitten of als we daar niet, als we niet zeer actief en alert meedoen. Nogmaals, in het kader of om de belangen van de bewoners te behartigen. Ik denk dat we als we aan tafel zitten er zeker wel iets over te vertellen hebben maar we hebben wel een zekerheid, we hebben inderdaad niets te vertellen over de woningbouw die doorgaat en de banen die daar worden gecreëerd. Dus dan wil ik wel graag eigenlijk aan tafel om mee te, wel iets te vertellen hebben over de impact van Rijswijk en te waarborgen dat we daar iets uithalen, zoals we hebben gedaan. Hoe zit het met de financiën van de OV-bedrijven? Nou, het gaat hier onder andere over 2030 maar we hebben de financiën om nu gaan steeds beter zou ik willen zeggen. In Rotterdam is het misschien een iets ander verhaal zoals u wellicht weet, over de energiekosten is moeilijk maar de aantallen die komen langzamerhand toch wel aardig terug. Dus wij verwachten dat die financiën prima zijn. Maar meerdere mensen, en de heer Bartels heeft dat ook als spreker gezien, wie gaat dat betalen? Ja, er moet echt fors, fors geld worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer. En dat is op 10 November ook gedaan, 4,8 miljard in onze regio, dat is ontzettend veel geld. Wij zouden zelf nooit een station halte Rijswijk Buiten hebben kunnen betalen. Dat zeg ik als we al kijken naar onze andere investeringen. Dus het Rijk is heel fijn dat die daar dat betalen. Wat is het effect van de oude lijn en de lightrail die er komt met de tram? Dat is toch ook een verbinding tussen Den Haag Centraal en Delft, die lightrail die dan langs Rijswijk Buiten komt. Ja, een totaal ander type vervoer zou ik wel willen zeggen, dat is een metroachtige verbinding. Toch ook een andere, een tram gaat niet van het ene eindstation naar het andere eindstation. Tram 1 gaat nu van Wateringen naar Scheveningen-Noord maar ik denk dat mensen die iedere dag van Wateringen naar Scheveningen-Noord op één hand te tellen zijn of nog minder. Inherent aan een tram is dat ze van A, B, C, D, E, F, G tussen A en Z alle mensen ophalen en ook de mensen naar Rijswijk brengen natuurlijk. Dus dat is een noodzakelijke verbinding zoals is geconcludeerd in de onderzoeken. Rotterdamsebaan, groot onderwerp. Waarom is een bus geen optie? Om de reden zoals ik daarnet aangeef. En waarom, hoe kunnen we ervoor zorgen dat de Rotterdamsebaan meer gebruikt wordt?

En CDA vroeg mij, waarom ... Is er ook nog iets waar ik niet blij mee ben? Ja, '...'. Maar dit is een van de punten waar ik eigenlijk niet zo blij mee ben. We hebben hier wel iets over gezegd in, als u ergens het in de stukken vindt, maar ik vind dat we veel concretere afspraken moeten maken. En die toezegging krijgen we ook wel steeds van Den Haag van de verschillende kanten. Want zij vinden zelf natuurlijk ook dat het verkeer beter toe geleid moet worden naar de Rotterdamsebaan. Maar ik vind dat we daar echt concreet in de praktijk te weinig terugzien. En daar blijven ook de heer Keus en ik op hameren en ik wil daar eigenlijk op korte termijn echt een concrete afspraak over.

De voorzitter: Wethouder Van de Laar, een klein punt van de orde want bent u bijna aan het einde van het beantwoorden van de vragen? Want u zei 25 minuten, daar zijn we al overheen.

De heer Van de Laar: Ja, ik zie het, ja. Ik denk het, nou, ja.

De voorzitter: Ja? Nog even.

De heer Van de Laar: Nog even, ja. Veel is al geweest, anders laat ik het naar de tweede termijn, dan kunt u aangeven wat u nog per se wil horen. En ik zal ook een beetje een keuze maken over wat echt heel belangrijk is en wat ik al heb gehad. PvdA zegt ook, duidelijk niet iedereen naar de zin maken Dat is natuurlijk wel altijd het streven. Maar inderdaad, we moeten wel keuzes maken omdat de ruimte beperkt is en die keuzes pakken niet voor iedereen altijd even goed uit. U schetst ook allerlei kansen voor de leefbaarheid en de fiets. Dat is heel mooi geschetst. En hebben wij regie op het OV? Nee. Wij spelen heel actief onze rol. Het OV is per definitie een regionaal onderwerp en wij moeten ad rem zijn en op die manier hebben wij wel grip op de situatie. Ik zou het eigenlijk bestuurlijk zo nog het meest willen omschrijven, de ontwikkelingen zijn gigantisch die om ons heen gebeuren maar ook in Rijswijk zelf natuurlijk hè. We bouwen ook 10.000 huizen. En het gaat erom dat we grip hebben op al die ontwikkelingen en dat wij onze rol als Rijswijk daar pakken. Nogmaals, voor de inwoners van Rijswijk. En dat we, het is een samenspel en dat we dat spel goed spelen. En ik denk dat we dat in deze zaak, en daar heeft u vrij weinig aan maar er zijn mensen die ons daarvoor complimenteren. Knip met de buurgemeenten, daar heb ik denk erg goed over gezegd. Spitsstijden is niet uitgezocht, zou wel kunnen. Ronde, voldoende denk ik over gezegd anders hoor ik dat in tweede termijn. Planschade voor de VVD. Ja, daar gaf u zelf al het antwoord op, daar hebben we nu geen onderzoek voor of een antwoord op. Maar de planschade wordt altijd verhaald op de initiatiefnemer en ik zou niet weten waarom dat hier anders zou zijn. Station HS. Ja, tram 15 die gaat natuurlijk wel naar station HS maar die komt niet op het voorplein. En dat is een van de dingen waar de heer Beenen een antwoord op gaf, dat om te kijken of dat wel gewaarborgd wordt, dat die vervoerswaarde goed blijven. En ja, dat onze eigen toegankelijkheid van dat soort voorzieningen als station HS goed blijven. Knip parkeerplaatsen. Ik heb verschillende vragen al beantwoord. Ik kom zo terug op kunnen we nog terug. Parkeerreserve. De bestuursovereenkomst, nou ja, als u akkoord gaat met het stuk dan is het college wat de bestuursovereenkomst tekent. Daar staan de zaken die u in de intentieverklaring heeft aangegeven voor een deel ook in gewaarborgd. Waarom nu? Heb ik denk ik wel gezegd. Noodremscenario, ik denk dat dat, zou u kunnen beschouwen dat uiteindelijk het projectbesluit wat in 2025 genomen moet worden zou je als noodrem kunnen zien. Wat is het voordeel voor Rijswijk? Kort opknippen dan toch in twee dingen denk ik. Als we kijken naar de CID-Binckhorst, daar heeft GroenLinks en PvdA een en ander dingen over gezegd. Het is goed voor de werkgelegenheid. Ik denk echt wel als je kijkt op de zaterdagmarkt hoeveel Hagenezen daar rondlopen. Zeker met zo in de nabijheid, De Binckhorst is echt heel dichtbij, dat daar de ondernemers van Oud Rijswijk plezier van zullen hebben. En ook omgekeerd hebben wij een bruisend gebied erbij, ik denk alleen al aan de Kompaan waar ik op zich '...' zou hebben. Maar dat is een onwijs leuk gebied, daar hebben wij natuurlijk ook iets aan. Dus dat is over die ontwikkeling. Wat hebben wij iets aan, wat zijn de

voordelen van dat stuk wat vanavond voorligt? Nou, dat zijn onder andere 10 miljoen en het feit dat die leefbaarheid gewaarborgd wordt voor de inwoners. Als wij niet aan tafel zaten, dan was er echt wel iets heel anders uit gekomen. Herenstraat, en heb ik iets over gezegd. STOMP-principe, dat is gewoon wat er, als u kijkt ook naar de STOMP-principe is de basis waar we de herinrichting op doen. Knip en Rotterdamsebaan, genoeg over gezegd en de trillingen ook. Fijn, Wij. Rijswijk best wel positief over de herinrichting. De geluidsdemping, iets over gezegd. Parkeerplekken, niet dertig maar negen. En de fiets heeft de inspreker van de Fietsersbond ook al enthousiast iets over gezegd. Het ontlasten van het Rijswijkseplein. Ja, een van de drie doelstellingen van de MIRT-verkenning, een verkenningfase waar we nu uitkomen, was de verstedelijking faciliteren, het openbaar vervoer in de regio een stimulans geven en de knelpunten in de regio niet meer belasten dan ze al belast zijn. Dat is eigenlijk heel scherp gezegd wat eigenlijk de bedoeling is. Want men verwacht in Den Haag echt niet dat het rustiger gaat worden op het Rijswijkseplein maar het gaat er vooral om dat wat al een knelpunt is niet nog meer een knelpunt te laten zijn door meer verkeer daar te laten toenemen. Maar u vraagt heel terecht, creëren we hier nog zo'n knelpunt? Dat zou natuurlijk ontzettend onplezierig zijn. Maar dat antwoord is, ja, zonder maatregelen. Antwoord is, nee, met maatregelen zoals we die voorstellen. Effect op de verkeersstromen van die knip, dat zit dus echt in de uitwerkingsfase. En de situatie op de Hoornbrug heeft inderdaad aangetoond hoe ellendig de situatie op de Geestbrugweg is als je geen maatregelen neemt. Dus en dat is een voorbeeld van wat ik net in het begin zei wat we met de bewoners hebben geconstateerd, beide kan het niet. Dus er moet als er een tram komt, dan moeten er maatregelen worden genomen dat die inderdaad door kan rijden anders heeft dat geen zin.

De voorzitter: Mag ik voorstellen dat we verder gaan met tweede termijn?

De heer Van de Laar: O, ik ben echt op mijn laatste ...

De voorzitter: Ja? Oké, één minuut.

De heer Van de Laar: O. Ik zeg even niks dan want ik neem aan dat de teller alleen loopt als ik iets zeg. Nee, ik heb al die vragen al beantwoord. Maar de basisvraag van u was ook, kunnen we nog terug? En de vraag is eigenlijk, wat definieert u als terug? En dit zijn echt maar drie zinnen en dan kunnen we naar de tweede termijn, wat definieert u als terug? En we hebben heel veel onzekerheden. Dat klopt, er moet heel veel nog worden uitgezocht maar we hebben ook heel veel zekerheden. En de zekerheden zijn dat die bouwontwikkeling doorgaat, die zekerheden zijn ook dat die leefbaarheid, als wij niks doen en als wij niet ad rem zijn, dat die voor de inwoners ongelooflijk op achteruit gaat. En de vraag is hoe wij ons verhouden vanavond tot die zekerheden? Voorzitter, eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Van De Laar. Mijnheer Braam, wilt u reactie geven in tweede termijn?

De heer Braam (Beter voor Rijswijk): Voorzitter, dank u wel. Een golf van antwoorden die we gekregen hebben. Maar ja, ik zeg er heel eerlijk bij, niet geheel naar tevredenheid. En dat heeft met een aantal dingen te maken. Het lijkt erop alsof we vanuit de gemeente in ieder geval nog alle ruimte hebben om dus te praten over alle mogelijkheden die er zijn en nog niet echt over alle varianten het eens zijn. Maar als je de stukken gewoon goed bestudeert dan is feitelijk alles erop ingezet vanuit de gemeente Rijswijk om de Geestbrugweg verkeersluw te maken met een knip op de Geestbrugweg. Dat ruik je, dat beleef je als je gewoon die stukken leest en Beter Voor Rijswijk ziet dat niet anders. Dat is één. U geeft zelf al aan van dat er mogelijk een stijging is van 3 procent van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer in het gebied. Nou, dat zou natuurlijk hartstikke mooi zijn maar het sluit inderdaad aardig aan met wat er ook gebeurt op de weg, het autovervoer.

De automobilisten, dat aantal, neemt ook in diezelfde termijn met tussen de 3 en de 5 procent toe. Het aantal, als we alleen even kijken naar de 25.000 woningen die er gerealiseerd worden, daar worden ongeveer zo'n 8000 a 9000 parkeerplekken op de Binckhorst gerealiseerd voor de woningen aldaar. En dat betekent dus dat feitelijk je mag aannemen dat die auto's toch laten we zeggen, al is het maar de helft, hun weg zal gaan vinden zowel heen als terug, overdag, iedere dag weer. Dat zijn dus met het grootste gemak zo'n 4000 a 5000 verkeersbewegingen per beweging, dus 10.000 per dag. Nou, dat zijn er nogal wat. Dat is alleen maar dat stukje wat we richten, wat we focussen op De Binckhorst. En dan hebben we het natuurlijk niet over van wat dat voor een directe consequenties heeft op de rest van de omgeving. Dus ik durf vanuit onze partij Beter Voor Rijswijk zelfs te stellen dat die verkeersmodellen zoals die nu gebruikt worden, onbruikbaar zijn voor de middellange termijn. Dat al die verkeersmodellen met alle verschillende parameters, aannames, zoals u ze ook zo terecht noemt, dat die aannames mankgaan. Op het moment als je knip één toepast dan betekent dat automatisch dat wanneer je daar geen knip toepast, dat de situatie weer heel anders is dan wanneer je op allebei de plekken knippen toepast of juist weer op allebei de plekken geen knippen toepast. Dat heeft zoveel bewegingen wat dat met zich meebrengt waar je echt serieus, voorzitter, grote vraagtekens bij mag zetten of dat wel kan worden toegepast voor de ideeën, de wensen, de wensrichting. Het zijn er tig waarmee wordt gewerkt. En ja, je zou bijna kunnen zeggen, we zitten hier nu al in een redelijk onwerkbaar situatie. Dan, ja, de rest van het verloop, u geeft aan over parkeervoorzieningen, negen parkeerplekken. Lijkt weinig maar het is een wijk waar we bijna op 100 procent zitten als het gaat om de bezetting van het aantal parkeerplekken. En we hebben een afspraak gemaakt, dat is dat zodra we boven de 90 procent zitten, dat ten alle tijden de parkeerbalans moet worden bewaakt. En dat daar dus dan, daar waar het nodig is, zelfs verbetering moet worden aangebracht. Dus negen parkeerplekken weg, moeten er minimaal ook weer negen, ook al zijn ze groter, moeten gewoon negen plekken weer voor terugkomen. Voorzitter, dat is waar Beter Voor Rijswijk voor staat en dat willen ook graag zo houden. Onze fractie heeft in de achterban heel veel geluiden gehoord. Als het gaat om nog even terug te komen op de knips en dan denk ik dat ik voor deze vergadering het daar een beetje bij laat. Onze achterban is tegen een knip maar ziet eerder een alternatief door het verkeersluw maken wel van de Geestbrugweg maar dan in de sfeer van een soort auto te gast achtige situatie. Dus de auto, prima als die eroverheen gaat maar laat die maar inderdaad dan wat minder snel rijden. Dus rem het verkeer op die plekken vooral af maar ga vooral niet de boel op slot gooien. En dat geldt zowel voor de mensen die vanuit Voorburg naar Rijswijk willen maar ook andersom, van Rijswijk naar Voorburg willen. Zorg dat die doorstroming mogelijk blijft. Er hoeft maar één klein dingetje te gebeuren op het Haagweg en we hebben gewoon serieus een probleem in Rijswijk. En dat kunnen we dan met ook alle hulpdiensten die ingeschakeld moeten worden, niet oplossen. Voorzitter, daar wil ik het graag bij laten in tweede termijn en uiteraard zult u begrijpen dat ongeacht de beantwoording we graag het stuk verder willen bespreken in de raad.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Braam. Mevrouw Oude Alink en het verzoek is om niet dezelfde vragen te stellen en kort en bondig. Dank u wel.

Mevrouw Oude Alink (GroenLinks): Ja, dank u wel, voorzitter. Moet lukken. Er is veel uitgelegd en verhelderd door de wethouder, heel veel dank daarvoor. Wij zijn blij met de acties die worden genomen wat beter de Rotterdamsebaan en ook blij met de toezegging dat er met alle drie de gemeenten samen overlegd gaat worden over de toekomstige verkeersstromen. We begrijpen ook hoe de procedure loopt en dat veel zaken, zoals hoe de lijnen komen te liggen en waar de knip eventueel zou moeten komen, nog niet aan de orde zijn nu. Maar wel is een van onze voorwaarden dat dit tracé echt een verbetering moet zijn voor het OV-netwerk en hiervoor moet nog wel wat bepaald worden, zoals de bereikbaarheid van de haltes die er gaan komen. Wij gaan in ieder geval ervan uit dat een HOV-verbinding een van de oplossingen is voor de grote knelpunten waar we binnenkort voor staan dus we zijn blij dat dit plan er ligt. Ik hou het even hierbij.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Oude Alink. Mijnheer Geleijnse, zelfde verzoek, graag aanvullende vragen en niet in herhaling vallen. Dank u wel.

De heer Geleijnse (CDA): Dank, voorzitter. En dank aan de wethouder voor alle antwoorden. Enkele collega's zeiden het al en ook de wethouder benoemde het, dit gaat over de gevolgen voor Rijswijk en Rijswijkers en zo is het. Wat mij opviel in de bijdrage van de wethouder, we moeten wel erg blij zijn met de financiële middelen en alle zaken die wij op de begroting hebben kunnen zetten. Net iets te nadrukkelijk wat mij betreft. Ik moet dat echt even op me in laten werken, voorzitter. Wat betreft de Herenstraat, de wethouder geeft aan een eigen dynamiek zou nu te veel zijn. Tsjá, dat is nou net een belangrijk punt voor Rijswijk en ook afgesproken. De wethouder heeft verder goede moed als het gaat om de noodzaak van alle verbindingen, goede moed. Dat is mooi. Ik ben gewoon nog niet overtuigd, voorzitter. Ik zie ook echt nog wel alternatieven. Ik hoorde ook, in de praktijk zien we te weinig terug over de toezeggingen inzake gebruik Rotterdamsebaan. Collega Oude Alink had het er net ook over. Ik, tenminste, de wethouder wil binnenkort naar echte afspraken. Ik vraag dan maar, wanneer en kunnen we dat dan ook noteren als toezegging? Niet alles kan samen, er moet iets gebeuren aan de verkeersintensiteit. De locatie van de knip staat niet vast, moeten we samendoen. Is allemaal waar. Maar stel dat we er dan niet uitkomen, welke opties zijn er dan nog voor Rijswijk en zijn alternatieven dan ook nog mogelijk? Tot slot, nog twee zaken uit eerste termijn waar geen reactie op is gegeven. De passage op pagina 23 uit het Masterplan over inzetten Den Haag om zo weinig mogelijk auto's te hebben bij de nieuwe woningen Binckhorst en richting werkgevers. En het gemeentebrede onderzoek zoals genoemd bij punt 6 van het raadsvoorstel bij kanttekeningen, welke reikwijdte heeft dat onderzoek? Tot slot, uit ons verkiezingsprogramma van het CDA, deze herinrichting wordt pas definitief als de afstemming met Den Haag en Leidschendam-Voorburg over de ontsluiting van de Binckhorst tot een bevredigende oplossing is gekomen. Einde citaat. Bevredigend? Nee, niet op dit moment, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Geleijnse. Mijnheer Van der Veer, ook graag kort en bondig en alleen aanvullende vragen.

De heer Van der Veer (PvdA): Dank u wel, voorzitter. Wethouder, bedankt voor de overvloed aan antwoorden op de vele vragen die zijn gesteld. We gaan dit rustig op ons laten inwerken en we wachten nog de reacties in de tweede termijn af. En, nou, we hopen tot iets, tot een definitief oordeel als dat er moet komen bij de volgende raadsvergadering.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Veer. Mijnheer Oelen, ook graag kort en bondig.

De heer Oelen (VVD): Zeker, voorzitter, zo kent u mij. Echt. Ah joh, een beetje zelfspot. Eén vraag en dat gaat toch echt over die noodrem. U zegt, het project besluit in 2025, dat zou je kunnen definiëren als noodrem. A, heb ik dat goed begrepen? En B, betekent dat dan daadwerkelijk dat als dan het projectbesluit genomen moet worden op basis van alle onderzoeken die in de komende periode worden uitgevoerd naar lijnvoering, naar de aansluiting met de Haagweg, naar trillingen, naar geluidsoverlast, naar de afwikkeling van het verkeer uit de wijken, naar de congestie in de wegen eromheen, als dat plaatje niet goed voor Rijswijk uitpakt, betekent dat daadwerkelijk dat we dan nee kunnen zeggen tegen het projectbesluit en dat we dan feitelijk staan waar we vandaag ook staan? Op die vraag zou ik graag een heel concreet antwoord van de wethouder willen hebben.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Oelen. Mevrouw Van der Weij, ook graag kort en bondig.

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank u wel, voorzitter. En met dezelfde zelfsport, ik denk dat het wel gaat lukken. Bedankt voor alle beantwoording van alle vragen. Ik heb nog één kleine aanvullende vraag want er werd gezegd dat de Herenstraat en de ontsluiting daarvan of de inrichting daarvan later komt. We zouden graag nog willen kijken of het meegenomen kan worden om de tunnel, dan wel die er nu nog ligt en niet gebruikt wordt, om te kijken wat er ondergronds kan op dat gebied? Of er nog ondergrondse mogelijkheden zijn voor de tram of auto en als dat niet kan misschien voor parkeren, voor fietsparkeren. We zouden graag willen zien en horen van de wethouder of dat meegenomen zou kunnen worden. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Van der Weij. Mijnheer Van Dam, ook graag kort en bondig alstublieft.

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Ja, dank. Ja, heel veel antwoorden, ook heel veel antwoorden niet. En ik denk dat daarin zeg maar wel een beetje de crux van het verhaal zit waarom ik nog mijn twijfels heb over dit plan. Dat is op het feit dat we nu naar een uitvoeringsfase gaan, wordt aangegeven. Maar de vragen die dus niet beantwoord kunnen worden is, wat doet nou daadwerkelijk zo'n knip voor Rijswijk? Wat heeft dat nou voor effect op onze Haagweg, op onze Geestbrugweg? Wat doet dat met de ontsluiting van de twee wijken? Kunnen inwoners straks nog hun wijk uit of staan ze zeg maar tegen een muur aan auto's die zich opstapelt op de Haagweg? En dat zijn blijkbaar vragen waar nu geen antwoord op kan worden gegeven omdat die tot en met 2025 nog beantwoord moeten worden. En ik snap ergens dat je niet alle onderzoeken op dit moment op tafel kan hebben. Alleen het wringt omdat het nu lijkt alsof alle oplossingen voor De Binckhorst en voor Den Haag zijn onderzocht en alles, alle problemen naar ons deel van de stad wordt verplaatst. En daarvoor zijn nog geen oplossingen want die worden pas doorgeschoven naar 2025. En dat wringt omdat wij straks wel ja of nee moeten gaan zeggen tegen de plannen die voorliggen. Dus aan de ene kant heb je Den Haag waar eigenlijk de grootste veranderingen en de grote baten bij zitten en wij krijgen alle gevolgen daarvan en daar hebben we geen inzicht in. En ik vind dat beangstigend eigenlijk als ik heel eerlijk ben. Ja, dan wordt er gezegd van, veroorzaken we nu een overbelasting op ons eigen grondgebied? Ja, als er geen maatregelen worden genomen. Nee, op het moment dat we wel maatregelen nemen. Daar zou ik nog heel even op terug willen komen omdat ook die maatregelen voor Rijswijk vind ik nog minimaal. Want we hebben het over een knip maar tegelijkertijd wordt aangegeven, we weten niet waar de knip dan precies zit. Want het is niet zeker of die op de Geestbrug gaat plaatsvinden of dat die verder Voorburg wordt ingetrokken. Dat dat een gedeeltelijke knip is waar nog het bestemmingsverkeer wel in mag of dat het gewoon een complete afsluiting wordt.

De voorzitter: Mijnheer Van Dam, wilt u aangeven wat uw vraag precies is?

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Ja, daar kom ik nu op. Maar ik dacht dat ik 25 minuten had, net als mijnheer Van de Laar. En dat maakt wel heel veel onduidelijk. Dus ik, ja, is er geen mogelijkheid dat we daar meer inzicht in krijgen of dat we een of andere geruststelling hebben aan de hand van een onderzoek of data die uitwijzen dat er wel wat geregeld wordt voor Rijswijk. Meer opties dan alleen wellicht een knip ergens in de buurt van de Geestbrug, die daadwerkelijk wat doet met de verkeersafstroom.

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

Mevrouw Niesen (Rijswijks Belang): Dank u wel, voorzitter. Dank, wethouder, voor de antwoorden. Behalve op mijn vraag, waar vinden we geschreven dat de afhankelijkheid van openbaar vervoer een nieuwe ontwikkeling is in de vervoerswereld? Staat in het raadsvoorstel. En verder heb ik eigenlijk een hele simpele vraag. Wat gebeurt er als de meerderheid van de raad tegen dit raadsvoorstel gaat stemmen, wat zijn dan de consequenties voor Rijswijk?

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

De heer El Majjaoui (Partij voor Gelijkeid & Rechtvaardigheid): Ja, dank u wel, voorzitter en dank je wel voor de beantwoording. Ik heb een aantal aanvullende vragen met betrekking tot dit project en het voorstel. Want er wordt te vrijblijvend gesproken over de Maanweg en de Rotterdamsebaan. Terwijl mijn inziens en mijn constatering, daar ligt de meeste potentie om de problemen op te lossen want dan halveer je de verkeersintensiteit. Waarom wordt daar niet expliciet op gestuurd en ook vanuit Den Haag? En de tweede vraag behelst inderdaad de knip. Want u heeft net tussen neus en lippen door gezegd, dat zou eventueel kunnen, de splitstijden of het bestemmingsverkeer toe te laten. Dat dat toch een knip is maar tegelijkertijd weer niet. Gaat u dit onderzoek ook meenemen in het totaal verhaal? En de laatste vraag die ook onbeantwoord is gebleven, hoe gaat u de zorg van onze inwoners en met name de belanghebbenden wegnemen? U bent tot slot verantwoordelijk. Dank u wel.

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

De heer Stam (CU): Ja, dank u wel. Ik sprak in het begin over de mist, over het sturen in de mist. Nou, de mist is, het zicht is iets helderder geworden maar ik hoop dat het voor 2025 nog wat meer optrekt. Want ik ben inderdaad in lijn met de VVD wel blij als we dat kunnen interpreteren als dat er nog een noodrem is want dat zal dan misschien nodig moeten zijn. En ik ben ook benieuwd of dat dan inderdaad geldt voor besluiten rond de tram. Dus daar wil ik ook nog even expliciet naar vragen want we kunnen natuurlijk geen besluit nemen over of daar een tram kan gaan rijden als we niet weten wat de tramlijnen gaan doen. Dus het is daar nog even expliciet naar vragen. En de vraag over participatie was geloof ik niet beantwoord. Dus hoe het kan dat de inwoners ontevreden zijn en wat de gemeente daar misschien nog aan had kunnen doen? Bedankt.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Stam. Wethouder Van de Laar, ik durf het bijna niet meer te zeggen maar kort en bondig, alstublieft.

De heer Van de Laar: Ja, dat gaat denk ik wel, nou ja, lukken. Ik ben even aan het kijken naar de vragen ook van BVR. Want u geeft een heel duidelijk beeld van wat er gaat gebeuren, dat er inderdaad ook duizenden parkeerplaatsen worden gemaakt in De Binckhorst. En dat die auto's ergens moeten rijden om op plaats van bestemming te komen. En wat ik daarop zeg is dat wij daar een antwoord op moeten vinden ook vanuit Rijswijk, wat doen we met die duizenden auto's in De Binckhorst? En dat is wat eerder iemand vroeg over bezoekers, of er voldoende parkeerplaatsen zijn gewaarborgd? Nou, dat is vooral voor bezoekers parkeren ook. Parkeernorm is heel erg laag, dat is de manier waarop Den Haag probeert te waarborgen dat er inderdaad niet zoveel of veel minder dan nu via het beleid van een paar jaar geleden zal ik maar zeggen veel minder auto's daar komen. Ik denk, de heer Van Dam die schetste een beeld van dat er heel veel problemen uit De Binckhorst geschoven worden en bij ons terechtkomen. Nou, ik denk dat overal gewoon heel goed kijken is hoe we het verkeer weten te managen en de veiligheid voor al die verkeersdeelnemers weten te waarborgen. En openbaar vervoer heeft daar gewoon een ongelooflijk sterke propositie zal ik maar zeggen of heel goede voordelen zitten aan dat openbaar vervoer. En de vraag is ook, wat is het alternatief als we nou niet dat openbaar vervoer gaan doen? Het alternatief, zeg ik qua ook als ruimte wethouder, is niet om extra wegen te maken om voor exclusief de auto's want die ruimte is er simpelweg niet. Dus we zijn in die zin, en dat is voor een deel ook die afhankelijkheid, voor dit soort binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen echt wel openbaar vervoer en fiets en andere modaliteiten ongelooflijk belangrijk. Maar dat mensen in een auto blijven rijden, dat mensen, zeker mensen voor wie dat noodzakelijk is, daar is helemaal niet het beleid op om dat niet meer mogelijk te maken. Ook de auto heeft gewoon een volwaardig rol in dat hele systeem, verkeerssysteem

wat we hebben, ook hier in de regio. Dank voor uw idee over auto te gast. Dat is ... De vraag is ook ... Nou, ik vond het een interessant idee om misschien al eerder mee te beginnen. GroenLinks stelde niet nog extra een vraag maar stelde wel een aantal, gaf een aantal dingen mee.

De voorzitter: Mijnheer Braam.

De heer Braam (Beter voor Rijswijk): Voorzitter. Ik heb nog geen antwoord gekregen op de negen parkeerplekken die verdwijnen dus de parkeerdruk die waar we afspraken over hebben gemaakt nog niet zo lang geleden.

De voorzitter: Oké, wethouder Van de Laar.

De heer Van de Laar: Ik stel voor dat we het dan gaan hebben over die negen parkeerplekken op het moment dat we het over de definitieve inrichting hebben. Maar ik begrijp dat u dat meegeeft als een randvoorwaarde rondom de herinrichting van de Geestbrugweg. Maar een ander antwoord kan ik daar nu niet echt op geven. Toezegging over die Rotterdamsebaan. Ik kan zeker toezeggen, en daar hebben we net een Rekenkameronderzoek voor gehad over die toezeggingen, dat we, dat ik dit zal adresseren bij wethouder Mulder. En dat we daar in gezamenlijkheid met wethouder Keus en Mulder daar afspraken over maken om uiteindelijk concreet actie te zien. Want dat is hetgeen waar u naar vroeg waar ik niet blij mee ben dat ik dat te weinig zie.

De voorzitter: Mijnheer Geleijnse.

De heer Geleijnse (CDA): Ja, een korte vraag, vooral wanneer is voor mijn fractie wel van belang. Wanneer u denkt met Den Haag daar echt afspraken over te maken?

De voorzitter: Wethouder Van de Laar.

De heer Van de Laar: Omdat ik daar afhankelijk ben van twee andere partijen kan ik nu niet zeggen op welk moment we tot een conclusie daarvoor komen. Maar de toezegging die staat. Eens even kijken, u vroeg over die auto's, die heb ik beantwoord. Eens even kijken, de noodrem van de VVD. Ja, het projectbesluit dat in 2025 volgens planning, is een besluit, inderdaad, dan zijn al die onderzoeken gedaan. Dus het is nog maar de vraag of 2025 gehaald wordt. En kunnen we dan nog terug? En ik zal daar zo meteen een antwoord op geven, ook op de vraag van mevrouw Niesen. Maar dat zou je kunnen, we kunnen ons in ieder geval daaruit terugtrekken. Maar of dat betekent dat de tram niet doorgaat, dat lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Tunnel gebruiken voor fietsenstallingen. Nou, u heeft besloten ...

De heer Oelen (VVD): Voorzitter?

De voorzitter: Mijnheer Oelen.

De heer Oelen (VVD): Ja, als dat het antwoord is, dan stel ik de wethouder op dit moment wel de vraag, waarom zitten we hier überhaupt?

De voorzitter: Wethouder Van de Laar.

De heer Van de Laar: Dan zal ik nu antwoord geven op die vragen waar ik wilde mee eindigen. En ik wil daar, ik vind dat lastig omdat ik op geen enkele manier daar een gevoel van chantage of zoiets dergelijks. Want zo zou het wel misschien gevoeld kunnen worden van, ja, als dat toch doorgaat, waar hebben we het dan over? Ik heb, we hebben in de bijeenkomsten die ik al eerder heb gezegd is er, zijn alle projectpartners op zich wel, de provincie ook en het ministerie, redelijk transparant geweest over dat zij deze tram op deze plek heel erg belangrijk vinden. En is geconcludeerd, dat geef ik ook nog een antwoord op de ChristenUnie, dat de lijnvoering wel naar wordt gestudeerd van het hele stelsel van knooppunten en tramlijnen en eindhaltes, et cetera. Maar dat dit stuk tussen Den Haag Centraal en Rijswijk gewoon min of meer vaststaat of min of meer, ja, vaststaat op een moment dat deze ontwikkeling gaat plaatsvinden. Maar formeel moet dat nog besluit worden. Ja, wij hebben de keuze om mee te doen in die besluitvorming. Dan zitten er een aantal voordelen van ons in namelijk voordelen dat wij de belangen van onze vertegenwoordigers goed naar voren kunnen brengen en dat we die kunnen waarborgen. We kunnen meepraten over waar er een knip komt, of er een knip komt. Die zeer waarschijnlijk is, ook vanwege de conclusies die we hebben getrokken over de combinatie tram en auto's op de Geestbrugweg. En daar hangt ook financiën aan vast. En ik vind eerlijk gezegd, voorzitter, dat ik dat helemaal niet zo benadrukt heb hoeven dat wij daar 10 miljoen uit krijgen. Maar het is wel een feit dat dat het geval is. En eerder vroeg iemand anders vanavond, zou u de Geestbrugweg ook opnieuw zo inrichten? Ja, dat waren we wel, dat was wel de bedoeling natuurlijk. Want de verkeersveiligheid is niet goed op de Geestbrugweg en de leefbaarheid is niet goed op de Geestbrugweg. En dat geldt ook voor het kruispunt en het geldt ook voor de Herenstraat. Dus daar kunnen we natuurlijk gewoon prima mee door en daar gaan we dan ook mee door. Maar wat ik heb proberen te presenteren is dat wij dat hebben weten te koppelen aan het project van de huizenbouw wat sowieso doorgaat. En daarom vraag ik ook zo ...

De voorzitter: Mevrouw Niesen.

De heer Van de Laar: Hoe definieert u terug?

Mevrouw Niesen (Rijswijks Belang): Dank u wel, voorzitter. Dus kortom, nee is geen optie, tegen stemmen is geen optie, dit gaat gewoon door dit raadsvoorstel.

De heer Van de Laar: Dat is zeker wel een optie. Het raadsvoorstel kunt u gewoon tegen stemmen maar dat betekent wel dat Rijswijk niet meer meedoet daarin. Kijk, wij hebben geen, niet afgesproken over wat wij gaan doen. In Rijswijk ...

De voorzitter: Mevrouw Niesen.

De heer Van de Laar: Mag ik deze zin afmaken, voorzitter? Want ...

Mevrouw Niesen (Rijswijks Belang): Nou, dat was mijn vraag dus ook want wat zijn dan de consequenties hè als wij als meerderheid van de raad tegen dit voorstel gaan stemmen? Wat zijn dan de consequenties voor Rijswijk?

De heer Van de Laar: Nou, Leidschendam-Voorburg formuleerde het, dan gaan we opnieuw met elkaar in gesprek. Maar dat vond ik te vrijblijvend klinken. We hebben er geen afspraken over gemaakt omdat we er niet van uitgaan dat het project wordt stilgezet nu het Rijk ook zoveel geld heeft vrijgemaakt voor om hierin te investeren. En de woningnood, huizen, banen, et cetera. Maar ik kan wel een beeld geven van hoe het mogelijk zal gaan, namelijk dat gezien de partijen aan boord en de financiers, het ministerie van BZK en het ministerie van IenW, de grote belangen van Den Haag, de provincie die hier akkoord mee is, de

Gedeputeerde Staten die hier akkoord mee zijn. En dit is dezelfde boodschap die ik geef als dat we anderhalf jaar hebben gekregen van de projectleider ook hier in de raad, dat het zeer waarschijnlijk is dat dat gewoon doorgaat. Maar formeel is, moet die besluitvorming nog plaatsvinden natuurlijk.

De voorzitter: Mijnheer Geleijnse.

De heer Geleijnse (CDA): Ja, voorzitter, ik voel ongelooflijk de behoefte om te zeggen dat al die regio's en de provincie en het ministerie zich van één ding bewust moeten zijn, de volksvertegenwoordiging, de gemeenteraad heeft echt het laatste woord. En ik begrijp uw positie maar al te goed vanuit het college en vanuit onze gemeente maar echt, ik wil hier benadrukken, de volksvertegenwoordiging, zoals we op 1 juni bij elkaar zitten als gemeenteraadsleden van deze gemeente, hebben het laatste woord. En dat geldt ook in de andere gemeenten. En dat weten die andere gremia maar als te goed. En als ze dat niet weten, dan weten ze het nu.

De heer Van de Laar: Ik ben het daar helemaal mee eens maar dat verandert weinig aan het beeld zoals ik dat net heb geschetst. Over de tunnel, zal ik het nog afmaken, voorzitter? U heeft als raad een onttrekkingsbesluit genomen ten aanzien van de tunnel, dus in principe wordt de tunnel niet meer gebruikt. Er is, maar ik zal u separaat nog een antwoord doen toekomen schriftelijk over, want er is wel overwogen of de tunnel gebruikt kan worden als een fietsenstalling en dat werd toen als niet optimaal beschouwd. Maar ik zal u daar schriftelijk nog uitgebreider over antwoorden. Wij, zegt iets over de uitvoeringsfase. Zover zijn we dus nog niet in de MIRT-systematiek. We gaan naar de uitwerkingsfase, dat is iets anders dan uitvoering en realisatie. U zegt, ja, er zijn nog heel veel onzekerheden rondom de knip. Nou, die heb ik net van gezegd, die onderschrijf ik. U neemt dan ook geen besluit vanavond over de locatie van de knip in ieder geval. Rijswijks Belang, de afhankelijkheid, daar moet ik schriftelijk op terugkomen maar ik heb u wel inhoudelijk iets verteld over hoe die afhankelijkheid van het openbaar vervoer in relatie tot de verstedelijking eruitziet. We hebben geen ruimte om dat allemaal te kunnen faciliteren met de auto. En op uw belangrijkste vraag heb ik ook een antwoord gegeven, gelijkheid en rechtvaardigheid. Ten aanzien van de Rotterdamsebaan heb ik een antwoord gegeven. De Maanweg en de andere wegen die maken volledig onderdeel uit van het plan. En dat is de ... Ja, dus daar wil ik toch mee eindigen. De heer Majjaoui, hoe gaat u de zorgen wegnemen? Ik denk dat er voorlopig, en zeker de komende vijf jaar misschien wel, zorgen, zeer ernstige zorgen blijven. En we proberen dat zo zorgvuldig mogelijk te doen met de onderzoeken die u vraagt. En als er een second opinion nodig is dan leveren we een second opinion zoals ze hebben gedaan. Maar op die manier proberen wij aan te geven dat wij zorgvuldig en integer en vanuit onze eigen positie zoals we daarin staan, hoe frustrerend dat ook kan zijn, op te komen voor de belangen van onze inwoners. En u sloot af met een heel duidelijke verwijzing naar mij dat u verantwoordelijk bent. En daar bedoelde u mij en het college mee neem ik aan. Maar ook u bent verantwoordelijk. En dat heeft de heer Geleijnse heel mooi gezegd, we zijn samen het gemeentebestuur en samen moeten wij kijken hoe wij in deze hele ontwikkeling in deze regio opkomen voor de belangen van de bewoners. En ik ben ervan overtuigd dat dit voorstel zoals het nu ligt daar invulling aan geeft. Voorzitter, tweede termijn.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Oelen.

De heer Stam (CU): Voorzitter, mag ik wat woorden maken? Ik heb ...

De heer Oelen (VVD): Volgens mij heb ik het woord maar ...

De heer Stam (CU): Ja, ik vraag naar de voorzitter.

De voorzitter: Ja, mijnheer Oelen heeft het woord.

De heer Oelen (VVD): Ja, dank u wel, voorzitter. Maar dan nog, als het gaat over het wegnemen van de zorgen van bewoners, en u doet onderzoek en daar blijkt uit dat die mooie monumentale panden aan de Geestbrugweg door de trillingen vanwege de zware trams naar de haaien gaan, dat de leefbaarheid verdwenen is vanwege het geluid. Dan zegt u alsnog, ja, die tram gaat er toch doorheen. Wat is dan de boodschap wat u precies aan de Rijswijkse burgers hier vanavond probeert mee te geven? We doen onderzoek maar als we het niet kunnen oplossen dan gaat het toch door. Als de stad volstaat, gaat het toch door. Dat is eigenlijk feitelijk wat u zegt.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Oelen. Mijnheer Stam, heeft u ook nog een laatste vraag?

De heer Stam (CU): Ja, ik had nog een vraag over participatie. Dus dat is de tweede keer dat ik die vraag stel. Ik wil daar wel graag een antwoord op. Dank u wel.

De voorzitter: Ja, wethouder Van de Laar, wilt u daar nog even kort en bondig op reageren of ...

De heer Van de Laar: Ja, excuus aan de heer Stam want die vraag heeft u inderdaad gesteld. Ik vind het moeilijk voor bewoners te praten over wat er niet goed ging aan de participatie. Kijk, zeker als je die zorgen hebt kan ik me voorstellen dat je ook vraagtekens stelt bij de participatie die er is. Ik heb het gevoel dat al die verschillende manieren van participatie dus over de Geestbrugweg, dat dat eigenlijk wel een prima proces was. Ook wat de heer Van Dam zegt, nou, daar zijn wel positieve reacties over hoe dat eruit gaat zien. De participatie over het project zelf, de CID-Binckhorst, dat is zo groot en massief en een nota van antwoord van 700, van honderden pagina's, ja, dat voelt niet prettig aan. Dus daar is het heel erg zoeken naar de menselijke maat. En de ontvankelijkheid zal ik maar zeggen van de mensen die daar voor de groepen staan, luisteren ze wel? Ik zie dat mensen willen reageren maar daar is de setting niet voor. Maar u kunt dat wel later aan ons melden, aan mij en aan de heer Stam wat u vindt dat beter is. En dan beloof ik u dat ik dat in ieder geval mee zal nemen in hoe we die participatie kunnen verbeteren want daar staan we zeker voor open. En dan de vraag van de heer Oelen. Ja, uiteindelijk zullen die onderzoeken moeten uitwijzen en ga ik ervan uit, en daar heb ik ook vertrouwen in en dat blijkt onder andere uit het feit dat we gezamenlijk in co-creatie zo'n herinrichting kunnen doen van de Geestbrugweg, dat we die leefbaarheid wel kunnen verbeteren. Maar daar moeten wel maatregelen worden getroffen natuurlijk. En dat is de waarborg die ik nu kan geven namelijk dat we dat op een zorgvuldige manier zullen gaan doen. En meer groen is een verbetering. En die trillingen moeten we blijven zoeken dan naar wat technische oplossingen zijn, et cetera. En de techniek, nou ja, daar ga ik allemaal verder niet nu op in maar, en daar ben ik met u eens, die onzekerheid is frustrerend.

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Voorzitter?

De voorzitter: Ja, ik wilde nu eigenlijk zeg maar afronden.

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Nee, ik heb nog één interruptie, mevrouw. Ik heb nog niet geïnterrupteerd dus ik wil nog één laatste vraag aan de wethouder stellen. Ik heb een ...

De voorzitter: Nou, één snelle korte vraag.

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Ja, er is net een artikel gepubliceerd dat we een volgende stap voor de OV-verbinding hebben. En die symboliseert denk ik ook een beetje wat we hier allemaal voelen en dat is dat we eigenlijk weinig, vrij weinig te zeggen hebben over de plannen die nog gaan volgen. Dus de vraag aan de wethouder is, in welke mate heeft de Rijswijkse raad nog invloed op wat er nu daadwerkelijk gaat gebeuren? Hoe kunnen wij nog sturen met eventuele wensen die we straks nog hebben tot en met 2025?

De voorzitter: Wethouder Van de Laar.

De heer Van de Laar: Ja, de heer Braam zegt net, het antwoord is eigenlijk al gegeven maar dat is heel breed. Maar wellicht kunnen we daar in aanloop naar de raadsbehandeling nog over spreken over wat voor een waarde of eisen u zou willen meegeven voor de volgende fase. En nogmaals, wat ik in het begin heb gezegd, ik denk dat het belangrijk is dat we aan tafel zitten want daar kunnen we afspraken maken over leefbaarheid, daar kunnen we kostenramingen maken en daar hebben we invloed op de locaties en de criteria inbrengen die voor Rijswijk belangrijk zijn, die dan vervolgens worden meegenomen in de onderzoeken. Dus dat is, dus die ruimte vind ik toch wel groot. Maar de grote ontwikkeling als de woningbouw nogmaals, ja, dat, hebben wij niks over te zeggen.

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Nou, ik zou het een goed voorstel vinden om daar een keer inderdaad met zijn allen over te gaan praten voordat we een besluit kunnen nemen op 1 juni.

De voorzitter: Oké, dank u wel, mijnheer Van Dam. Nou, dan denk ik dat ik ...

De heer Geleijnse (CDA): Ja, excuus, een punt van orde want ik heb in eerste termijn en in tweede termijn twee vragen gesteld en herhaald, geen antwoord. Met een blik op de klok snap ik uw haast. Mag dat schriftelijk? Dan kan ik ze via de griffie doen toekomen en dan hoop ik alsnog schriftelijk antwoord te krijgen waar ook de collega's van kunnen kennisnemen.

De voorzitter: Ja, dank u wel, mijnheer Geleijnse. Nou, in elk geval, het is duidelijk dat het een bespreekstuk is. Er zijn, er is een toezegging van de wethouder dat hij de Rotterdamsebaan gaat adresseren bij Den Haag. En hij zal schriftelijk terugkomen op de vragen van mevrouw Niesen en mevrouw Van der Weij. En mijnheer Geleijnse zal zijn vragen toesturen en die worden schriftelijk, hoe zeg je dat, beantwoord. Voordat we verdergaan naar het volgende punt wilde ik heel even een ordevoorstel doen. We zijn nu pas bij het eerste raadsvoorstel en mijn voorstel is om zeg maar de raadsvoorstellen te behandelen en de vragen van het vragenuurtje, die schriftelijk te laten beantwoorden. Er zijn al een aantal vragen beantwoord in IBabs of de beantwoording is volop bezig. En het volgende voorstel is, is er wellicht behoefte aan een korte pauze? Dan zeg ik, dan schorsen we de vergadering vijf minuten, over vijf minuten zijn we weer terug en dan gaan we van start met het volgende raadsvoorstel.

10. Raadsvoorstel Hernieuwde analyse ontsluiting Hofstede (RV 23-036)

De voorzitter: Zo we gaan nu verder met agendapunt 10, dat is het raadsvoorstel hernieuwde analyse ontsluiting Hofstede. Nou zijn eindelijk de insprekers voor Hofstede aan de beurt. Dank u wel voor jullie geduld. We hebben drie insprekers, mevrouw Hofstede, mevrouw Watez en mevrouw Beekenkamp. Nou, ik wilde u verzoeken om als u zo gaat inspreken om niet in herhaling te treden en niet hetzelfde te zeggen wat uw voorganger ook al gezegd heeft. En dan wil ik als eerste uitnodigen mevrouw Hofstede. Gaat uw gang.

Mevrouw Hofstede: Dank u wel, voorzitter. Geachte raad, geachte wethouder, geachte Rijswijkers en andere aanwezigen maar die zijn natuurlijk nu vanwege het late uur alweer weg. Mijn naam is dus Margreet Hofstede en ik spreek samen met enkele en mede namens de andere bewoners van de Van Vredenburgweg westzijde. Sinds maart 2021, dus ruim twee jaar geleden, hebben wij al kritisch en proactief meegedacht over dit traject. Vorig jaar op 9 en op 21 juni sprak ik ook al in over de ontsluiting van het plangebied. Helaas is afgelopen jaar geen goed antwoord gekomen op onze onderbouwde zorgpunten van de verkeersveiligheid gekomen en sta ik hier weer, en niet voor mijn lol en zeker niet op dit uur. Onze zorgpunten betreffen niet alleen ons eigen belang maar die van alle voetgangers, fietsers, e-bikers, scooters en kwetsbare weggebruikers zoals mensen met een scootmobiel, rollator of rolstoel. In het kort gezegd, wat eigenlijk ook een beetje uit voorgaand agendapunt bleek, het eindplaatje is niet helder. Nou is dat voorgaande punt heel ingewikkeld maar dit is echt gewoon een Rijswijks traject. En het eindplaatje is niet helder van geen enkele ontsluitingsoptie wat nu voorligt. Hoe ziet de situatie er straks uit? Waar wordt nu precies ja tegen gezegd? Wij zien het niet. En zijn de eindplaatjes die, als die er zijn, zijn die dan nog steeds correct met de kleurtjes in de tabel van het rapport van Movares? Daar hebben wij grote twijfels over. Waarom wordt zo vastgehouden aan de ontsluiting via de Van Vredenburgweg westzijde? En waarom worden andere ontsluitingsopties als op schijnbaar zeer zwaarwegende maar ondoorzichtige argumenten afgeserveerd zodat vanzelf optie A overblijft? En dit terwijl niet duidelijk is wat de te nemen maatregelen zijn, wat die inhouden bij optie A en de gemeente daar ook niets over wil zeggen. Soort van, dat komt dan later wel. Wij vroegen ons af of de fracties onze zorgpunten nog deelden en of dat wij, of dat zij dat beeld wel hebben? En hebben hen daarom voorafgaand aan deze Forum onze zienswijze gestuurd en ook weer uitgenodigd voor een gesprek. We hebben gesproken met Wij. Rijswijk, GroenLinks, PvdA, D66, Beter Voor Rijswijk, VVD en CDA. Daar zijn we heel blij mee. We snappen dat groen belangrijk is, dat is het voor ons ook. Ik voel me nog steeds iedere dag bevoorrecht dat ik in deze prachtige Landgoederenzone mag wonen. Tegelijkertijd houdt een goede ontsluiting ook een verkeersveilige ontsluiting in. We merkten in onze gesprekken met de fracties dat ook die zorgen gedeeld worden, zeker wat betreft de 110 meter flessenhals. Het voorliggende rapport van Movares rammelt. Niet alleen als bewoners hebben we geen goed antwoord gekregen op onze onderbouwde zorgpunten, ook u als raad weet niet waar u ja tegen zegt. Een paar voorbeelden. In de categorie verkeersveiligheid staat zowel bij optie A als B dat er lokaal maatregelen genomen moeten worden maar niet welke. Het ambitiedocument lezen betekent dat voor optie A in ieder geval de geparkeerde auto's van straat moeten, maar die moeten wel ergens heen. Bijvoorbeeld achter de woningen en dat kan niet anders dan in het groen. Dat komt niet terug in het rapport van Movares. Zo is in de categorie ecologie de impact op beschermde gebieden opgenomen met als beoordelingscriterium, kunnen ruimtebeslag en indirecte negatieve effecten op beschermde natuurgebieden worden uitgesloten? Zowel bij optie A als B wordt geen negatieve invloed verwacht. Hoezo niet? Waar verdwijnen de ... Hè, daar moeten maatregelen getroffen worden maar dat is niet duidelijk. Waar moeten de geparkeerde auto's straks heen? Verdwijnen die ergens dan? Helemaal bijzonder is dat in het voorliggende raadsvoorstel in de afweging tussen A en B het volgende genoemd wordt. Ik citeer. De benodigde aanpassing aan de weg moet in beide varianten plaatsvinden. De afstand waarover aangepast moet worden is in variant A minder groot. Kortom, is dat dan het criterium en moeten dan ook dezelfde maatregelen genomen worden voor de hele lengte? Dat lijkt mij zeer sterk want optie B kent geen flessenhals. Om even door te gaan op het raadsvoorstel, er wordt een tweede afweging genoemd tussen A en B. Bij variant B wordt met het extra verkeer in twee richtingen in de toekomstige situatie de maximale acceptabele intensiteit voor het type weg overschreden. Dat geldt niet voor variant A, wordt gezegd. Ook dit klopt niet, zoals we al eerder hebben aangegeven in onze eerdere zienswijzen. De tellingen van Mobycon waren gemankeerd en ondanks dat levert het daar al 606 verkeersbewegingen op tussen Huis te Landenlaan en het plangebied. Aangevuld met de 280 uit het plangebied is dat in totaal bijna 900 verkeersbewegingen. En dat is dus een onderschatting want er waren

werkzaamheden die toen plaatsvonden in onze straat, toen de tellingen plaatsvonden. Zoals ook erkend is door de gemeente in de nota van zienswijzen. Maar daar is dus niet voor gecorrigeerd. En sterker nog, Movares gaat uit van zelfs maar 800. Terug naar het rapport van Movares. In de categorie ecologie staat het criterium, worden er bomen geraakt die tot een houtopstand behoren? Bij optie A is dit niet het geval, bij optie B zou dit gaan om de acht lindes die aan één kant van de fietsluis staan. Technisch gezien zijn acht bomen geen houtopstand. Maar toch, belangrijker is het oordeel, te verwijderen, laat zien dat het maar heel beperkt wordt gedacht. Anderhalve meter verplaatsen naar de buitenrand bijvoorbeeld van de fietspassage, is al voldoende om er een fietspad verbreden naar een fietsstraat en het groen te behouden. Deels dan hè? Verplaatsen is boom technisch gezien ook wel mogelijk, zo omvangrijk en oud zijn de betreffende lindes niet. In de categorie landschappelijke inpassing wordt het vakje, belemmert de ontsluitende toegang tot het verblijfsgebied, dus een extra oversteek met een autoroute, wordt voor optie C natuurlijk met ja beantwoord en donkerrood gekleurd. Op zich klopt dat maar als de ontsluiting van gemotoriseerd alleen via C gaat en niet meer helemaal door de groene zone van het plangebied, wat straks groene zone is, vervangt optie C juist de doorkruising met het voet-, fietspad Julialaantje in het plangebied. De doorsnijding komt dus dan ook nog eens op meerdere plekken terug voor de rode kleuring, zoals bij leefbaarheid en stedenbouwkundige inpassing. Dus wordt het meerdere keren geteld. En bovendien is hier blijkbaar niet gekeken naar het ambitiedocument omdat de route voor fietsers en voetgangers verlegd gaat worden naar de andere kant van het dierenasiel. En dan ook geen vermenging meer met gemotoriseerd verkeer zal plaatsvinden. Hoe nu verder? Heb ik een aantal voorbeelden genoemd. Ons voorstel is dat er heldere eindplaatjes liggen voordat u als raad een besluit neemt. En dat de onderbouwingen kloppend zijn bij de plaatjes zodat u een werkelijk gedegen besluit kunt nemen in het belang van alle Rijswijkers. Om tot zinnig en heldere eindplaatjes te komen is tweespraak met omwonenden cruciaal. Wat ons betreft betekent dit een inhoudelijk deskundige van de gemeente samen met omwonenden om tafel gaan zitten. We hebben altijd proactief meegedacht en gaan hier niet, staan hier niet om onze zin te krijgen maar wij willen wel onderbouwde en goede antwoorden, dat onze zorgpunten goed geadresseerd worden. In het belang van alle Rijswijkers en ook daarbij onze creatieve inbreng leveren. En dit kan best wel. Als de gemeente met een open vizier kan deelnemen zijn de eindplaatjes met een paar weken klaar hoor. Dus dan neemt u niet het besluit op 1 juni maar op 27 juni. Dank voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Hofstede. Mevrouw Wattez, gaat uw gang.

Mevrouw Wattez: Ja, goedenavond allemaal. Bedankt voor uw geduld. Ja, geachte leden van Forum, beste wethouder. Ik zou hier vanavond liever niet staan, ik sta hier alleen omdat ik niets begrijp van het onderzoek, de participatie en de besluitvorming rondom de ontsluiting van de Hofstede. Bijna een jaar geleden stond ik hier ook met de vraag of mijn kleine kinderen straks worden aangereden als zij het tuinhokje uitstappen? Helaas heb ik nog altijd geen zicht op een antwoord op deze voor mij zeer belangrijke vraag. Mijn betoog gaat vanavond om drie zaken. Eén, het missen van de essentie van het onderzoek, twee, het ontbreken van het aspect veiligheid en drie, de slechte bewonersparticipatie. Ten aanzien van punt één het volgende. U kent ons straatje ongetwijfeld allemaal en u kent ook de situaties waarbij er een auto rijdt en de fietsers massaal moeten uitwijken naar het voetpad omdat het niet past om naast de auto te fietsen en fietsers nu eenmaal sneller zijn dan auto's. Dit leidt dagelijks tot onveilige situaties. Is dat wat de gemeente wenst voor een hoofd fietsroute? Hoe erg wordt deze stagnatie straks met de sterke toename van het autoverkeer in twee richtingen in de spits? De impact op de verkeersstromen in de spits is niet onderzocht maar wel van essentieel belang voor de besluitvorming omdat de beoogde verkeersbelasting namelijk totaal anders is van karakter dan ten tijde van het saunacomplex. Geen van de onderzoeksrapporten analyseert of beoordeelt dit maatgevende scenario van stagnatie in de straat waarbij deze fietsers, waarbij de vele fietsers zich in de toekomst met extra autoverkeer in twee richtingen moeten mengen. Ook de expert van Movares gaf met schaamrood op de kaken

toe dat dit geen onderdeel is geweest van de analyse. En sterker nog, in de gisteren nagezonden toelichting ontbreekt dit onderwerp na veelvuldig navraag en na toezeggingen vanuit de gemeente nog steeds. Ik vind het heel bijzonder dat deze analyse niet boven tafel komt. Beoordeelt u de verkeersbelasting van de straat alstublieft op basis van een grondige analyse van het verkeer per uur, niet op getallen per etmaal want dat slaat echt nergens op in deze situatie. Bij gebrek aan een fatsoenlijk onderzoek naar de verdeling van de verkeersbelasting heb ik zelf maar een analyse gemaakt voor onze straat. Ik heb twee grafieken gemaakt, één voor de week en één voor het weekend. Dit heb ik ter illustratie ook gedaan voor de oostzijde en de grafieken laten de verkeersbewegingen per uur zien zoals deze uit de metingen kwamen van Mobycon. Om de twee zijden met elkaar te vergelijken heb ik een aantal verkeersbewegingen uitgedrukt in percentage van de dagcapaciteit van de straat, want de oostzijde kent namelijk een grotere capaciteit dan de westzijde. Nou, ga ik heel old skool even twee grafieken laten zien. Want ja, helaas ontbreekt het in de rapportages. Dit is west, dit is oost. U ziet in de grafieken het volgende. De verkeersbelasting doordeweeks, de bovenkant is dat, is maatgevend boven die in het weekend. Eventjes een bladzijde verder. De verkeersbelasting van de westzijde, deze kant, de bovenzijde is doordeweeks relatief gezien veel hoger dan in die van de oostzijde. Dit geldt voor autoverkeer en voor fietsverkeer. Met name in de spits is de westzijde zwaar belast met de hoge aantallen fietsers. En het weekendverkeer kent een lagere intensiteit aan beide zijden waarbij wel opvalt dat er op zaterdagen meer autoverkeer is aan de oostzijde en dit komt vermoedelijk door de sportvelden. Deze uitkomsten komen overeen met onze bevindingen als bewoners. De menging van verkeersstromen in de spits blijkt inderdaad de essentie van de zorg voor de veiligheid. U kunt dit niet buiten beschouwing laten. Wanneer er straks tachtig auto's per spits bijkomen, want ik reken met twee auto's per nieuw te realiseren woning, dan neemt de verkeersbelasting aan de westzijde onredelijk toe. Ik heb dit geschetst in dezelfde grafieken, ik zal het nog even ook laten zien. Westzijde boven, oostzijde onder. De gele pieken zijn de pieken die nu komen als u dit plan goedkeurt. Dit zijn absurde belastingen van zo'n heel klein straatje. Wanneer er straks tachtig auto's per spits bijkomen, want ik reken met twee auto's per nieuw te realiseren woning, dan neemt de verkeersbelasting aan de westzijde onredelijk toe. Zie ook de gele lijn in de grafieken die ik heb geschetst. Het kan niet anders dan onveilig worden, zo blijkt uit deze analyse. En dat sluit aan bij ons gevoel als bewoners. Mijn vraag aan u is, is het redelijk om deze extra verkeersbelasting aan de westzijde toe te voegen waar dit een relatief grotere drukte en onveiligheid veroorzaakt dan bijvoorbeeld aan de oostzijde? Ik verzoek u daarom om de invloed van de extra verkeersbewegingen op de belasting van de straat goed te laten analyseren en de gevolgen daarvan voor de veiligheid van de verschillende verkeersgebruikers inzichtelijk te maken. Pas dan kan er een goede afweging worden gemaakt voor een passende ontsluitingsroute. Dan heb ik nog twee andere punten, die zal ik kort houden. Ten aanzien van punt twee, de veiligheid, het volgende. Het aspect veiligheid is totaal onderbelicht gebleven. En op punt drie, de eenzijdige bewonersparticipatie ga ik niet verder in omdat ik geen vertrouwen heb in verbetering. En daarnaast wil ik ook niet dat dit onderwerp op de voorgrond komt vanavond, waar het volgens mij moet gaan over de veiligheid en het maatgevende scenario spits en stagnatie. Tot slot, u staat op het punt om een onveilige hoofdfietsroute te creëren. Dat kan toch niet de bedoeling zijn in deze gemeente? Het aller smalste gedeelte van de gehele Van Vredenburgweg is mijns inziens ongeschikt als ontsluitingsroute voor de Hofstede. Alle andere opties zijn passender dus kom met een oplossing want ik wil dat mijn kinderen veilig de tuin uit kunnen en naar school kunnen fietsen en ik wil het beste voor deze gemeente. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Wattez. Mevrouw Beekenkamp.

Mevrouw Beekenkamp: Goedenavond. Ik ga het kort en bondig houden, zoals het verzoek is. Naast het wat eerder gezegd is door de andere sprekers, mijn twee voorgangers, van de Vredenburgweg wil ik graag terugblikken op de informatieavond van 28 maart 2023. Daar zijn de belangstellenden geïnformeerd over de

conclusies van het onderzoeksbureau Movares en werd aangegeven dat de voorkeur van de gemeente optie A is. Omdat het onderzoeksrapport niet vooraf was vrijgegeven hebben wij, de buurtbewoners, ons onvoldoende kunnen voorbereiden op deze informatieavond. Tijdens de bijeenkomst werd geconcludeerd dat de consequenties van de voorkeur van de gemeente, optie A, niet volledig uitgewerkt zijn. Zo was niet nagedacht over waar de bewoners aan de westzijde van de Vredenburgweg zouden moeten parkeren als niet meer voor de huizen geparkeerd mag worden en welk groen moet wijken voor het creëren van nieuwe parkeervoorzieningen. De impact op het groen was dan ook niet meegenomen in de weging waardoor de voorkeur voor de optie A minder positief uitkomt dan het overzicht deed voorkomen. Andere opties zouden niet de voorkeur van de gemeente hebben vanwege het opofferen van groen. Niet meegenomen is dat bij optie A ook groen opgeofferd moet worden. Door de wethouder Van de Laar is de toezegging gedaan dat mee te nemen in de overweging. Tot nu toe is daar nog geen duidelijkheid over gegeven. Tijdens de avond werden er ook andere ontsluitingsopties geopperd, zoals de C optie van mijn buurman achter mij. Deze werd echter al zonder inhoudelijk hierop in te gaan afgeschreven. Onder de bewoners heerst teleurstelling over de inhoud van het participatieproces en hebben niet het gevoel gehoord te zijn. Het gevoel blijft dat de belangen van de bewoners onvoldoende meegewogen worden bij de besluitvorming en er vastgehouden wordt aan een eerder genomen standpunt en er niet wordt gezocht naar een gezamenlijke, acceptabele oplossing. Tot slot, mijn verzoek is om de opties te heroverwegen, rekening houdend met de gevolgen van een keus en te zoeken naar een voor alle partijen gezamenlijke acceptabele oplossing.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Bekenkamp. Is er nog iemand uit Forum die een vraag wil stellen? Mevrouw Kames.

Mevrouw Kames (Rijswijk Belang): Dank u wel, voorzitter. Het is eigenlijk aan alle drie de dames. Ik hoor dus toch dat de participatie niet goed gaat en dat er dus ook niet geluisterd wordt. Dus ik vind het wel heel belangrijk en ik hoop dat de wethouder daar dat ter harte neemt en misschien toch nog gesprekken kan voeren. Ook met alles wat ze hebben gezonden. En ik was wel erg getriggerd vorige keer door mevrouw Wattez in verband met de kinderen, dat in feite de voortuinen nu rechtstreeks aan de weg zitten. En ik had begrepen dat dus de auto's daar weggaan, dat die aan de achterzijde geparkeerd gingen worden. En toen dacht ik van, nou, dan is het wel van heel groot belang dat er dus voor vooral de kinderen die het tuinhekje uitkomen, dat er dan een soort en met herkenbaar klein trottoirtje gemaakt kan worden, misschien extra geel gemaakt. Want ik begrijp dat het natuurlijk heel beangstigend is dat je dus niet kan uitleggen aan een kind dat je een tuinhekje uitkomt en dat je direct op de straat staat. Dus ...

De voorzitter: Ja, mevrouw Kames, heeft u ... Is dat een specifieke vraag of wilt u gewoon meteen dadelijk uw eerste termijn?

Mevrouw Kames (Rijswijks Belang): O, nou ja, ik dacht bij mezelf, nou, misschien wilde ik dan aan de insprekers vragen, als dat een optie zou kunnen zijn, dan zou Rijswijks Belang daar zeker een motie voor in willen dienen. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Wilt u daar nog op reageren?

Mevrouw Kames (Rijswijks Belang): Ja, zou het dus een optie zijn?

De voorzitter: Mevrouw Wattez.

Mevrouw Watz: Nou, bedankt voor deze vraag. Want ik denk dat het zeker een optie kan zijn. Alleen lost het maar een heel klein deel op van het probleem want uiteindelijk wordt de straat wordt niet breder. Als er een stoep komt, wordt het eigenlijk nog smaller. Mijn kinderen, die kan ik dan leren dat ze niet zomaar de straat op stappen. Perfect, heel blij mee. Maar uiteindelijk, het aantal verkeersbewegingen in de straat verandert niet. De auto's kunnen dan nog minder goed passeren als het nodig is en de fietsers moeten dan weer over het voetpad of het past gewoon niet. Dus ja, heel blij mee maar aan de andere kant, ik weet ook niet hoe het dan wel zou moeten.

Mevrouw Kames (Rijswijks Belang): Dank je wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Watz. Zijn er verder nog vragen of zullen we doorgaan? Nou, dan ga ik gewoon meteen door met mevrouw Kames. Wilt u eerste termijn reageren?

Mevrouw Kames (Rijswijks Belang): Ja, inderdaad, ik wilde dus aan de wethouder vragen of er dus een mogelijkheid is om eigenlijk nogmaals met deze sprekers te praten en ook te kijken naar wat ze hebben toegezonden, met de suggesties die ze hebben? En nou ja, toch ook nog te denken, als er werkelijk niks anders, dat er dan toch een verschil komt dat het herkenbaar is dat er een trottoir is dat niet de kinderen gelijk op de weg staan. Dat waren, dat is voorlopig voor de eerste termijn.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kames. Mevrouw Van der Weij.

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank u wel, voorzitter. Wij hebben de stukken met aandacht gelezen en ook met een bewoner gesproken. We hebben een aantal vragen. Allereerst eentje over de normen van de luchtkwaliteit. Want we zien later op de agenda, ik weet niet of we daar vanavond aan toekomen, maar zien we staan dat we strenger gaan zijn dan de norm en dit voorstel toetsen we op de norm. Dus ik vroeg me af hoe dat zit? Want het zou toch mooi zijn als we dan ook in dit soort voorstellen meteen een stap voorwaarts zetten. Dat was mijn eerste vraag. Een andere vraag was over de multicriteria-analyse. We zien dat de veiligheid in de tabel is meegenomen en het zal jullie niet verbazen maar ook mij spreek je natuurlijk aan, veiligheid voor kinderen, op de fiets, lopend en dergelijke. Maar we zien het eigenlijk niet terug in de redeneerlijn. Dus we vroegen ons af van, hoe zit dat, waar is dat meegenomen of hoe moeten we dat lezen? En waarom staat het dus niet in de redeneerlijn zelf? Dan een wat meer technische vraag. We zien dat in het criterium de afstand wordt meegenomen in de ontsluiting en ik ben eigenlijk wel benieuwd waarom er niet naar de tijd wordt gekeken? Want volgens mij is snelheid maal afstand is gewoon tijd. En ik denk dat het veel belangrijker is dat die auto's en ook alle andere mensen door kunnen gaan in plaats van dat de afstand kort of lang is. Dus ik vroeg me af hoe dat zit? Ben ik benieuwd naar. Dan een andere vraag nog is eigenlijk, we zien dat een aantal opties afvallen bijvoorbeeld omdat we niet aan het groen willen zitten, wat wij natuurlijk onwijs toejuichen. Maar we zien bij de uitbreiding van de Vredenburgweg niet hoe dat dan oplost als daar maatregelen genomen worden. Kunnen we dan ook garanties krijgen dat daar ook het groen niet wordt aangetast of hoe zit dat? Dat zouden we graag willen horen. Dus welke maatregelen zijn er op stapel voor die Vredenburgweg? Komt daar misschien een fietsstraat, dat zou mij natuurlijk sowieso erg wel bevallen, dat zal niet verbazen. Dat horen wij graag. Dan nog even over Hofstede, daar komen natuurlijk een heleboel prachtige huizen. Als ik me goed herinner is daar ook al een bestemmingsplan is daar al natuurlijk goedgekeurd en daar staat ook een parkeernorm op. Ik ben benieuwd, wat zijn er nog voor maatregelen om daar de parkeerdruk zodanig te maken dat die auto's toch, ja, minderen op de weg waar het eigenlijk niet echt op past? Hoe ziet u dat? En als laatste zijn we benieuwd naar de participatie en welke lering eruit getrokken wordt voor het vervolg van dit traject? Dit was mijn eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Van der Weij. Wie is er woordvoerder voor de PvdA? Mijnheer Van der Veer.

De heer Van der Veer (PvdA): Dank u wel, voorzitter. Dank aan de insprekers. Ook dank dat wij op uitnodiging bij hun langs mochten komen om de situatie ter plaatse te bekijken en te beoordelen. Het heeft ons best wel wat informatie opgeleverd. We hebben in ieder geval vragen aan de wethouder waarom er wordt gestuurd op optie A? Er staat dus, even kijken, bij variant B is de intensiteit, de maximale acceptabele intensiteit wordt overschreden. Maar wat ons betreft is variant A en B precies dezelfde weg, zou je kunnen zeggen, de overschrijding is aan beide kanten. Ziet de wethouder dat ook of zien wij dat helemaal verkeerd? Even kijken, er wordt aangestuurd op A vanwege de korte afstand. B, wordt aangegeven dat te veel aanpassingen, waarschijnlijk een kwestie van geld, genomen zouden moeten worden. Terwijl volgens ons variant B niet in zijn geheel zou hoeven te worden aangepast. Variant B is volgens mij de ontsluiting via de Burgemeester Elsenlaan, daar heb je al een mooie ingerichte verkeersinstallatie. Wat je bij de ontsluiting van Huis ter Landenlaan niet hebt waardoor de doorstroming en de verkeersveiligheid waarschijnlijk onveiliger is. Dan, waarom bekruipt ons het gevoel of er wordt ... Het komt eigenlijk steeds ter sprake bij de participatie. Waarom krijgen we daar maar niet de vinger achter dat de bewoners bij elk project wat we doen de participatie als niet, zo ervaren alsof ze niet gehoord worden? Dingen worden niet meegenomen, onderzoeksrapporten zijn niet beschikbaar. Hoe wil de wethouder, zoals in het vervolgtraject wordt aangegeven, de bewoners meekrijgen als ze nu al het gevoel hebben dat ze niet serieus worden genomen over het gevolg van de herinrichting waar de auto's eventueel moeten, aanpassingen van wellicht een fietsstraat, auto te gast, noem maar op. Even kijken. Dat is het even voor de eerste termijn, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van der Veer. Mijnheer Van 't Eind, GroenLinks.

De heer Van 't Eind (GroenLinks): Ja, dank u wel, voorzitter. Wij waren vorig jaar initiatiefnemer, volgens mij waren wij vorig jaar initiatiefnemer van het evenement om de ontsluiting van de Hofstede los te knippen van het besluit over het bestemmingsplan. En dat hebben wij toen gedaan omdat we de keuze voor de ontsluiting nog onvoldoende onderbouwd vonden. Vooral ook omdat één, door de bewoners aangedragen optie niet meegenomen was en wij heel goed de zorgen over de verkeersveiligheid heel erg goed konden begrijpen. En er staan eigenlijk drie dingen centraal voor ons. Eén, het groen in de Landgoederenzone moet zo min mogelijk worden aangetast. Twee, de gekozen ontsluiting moet verkeersveilig zijn. En drie, de bewoners moeten goed meegedacht hebben en meegedacht kunnen hebben en zich betrokken voelen bij de uiteindelijk gekozen ontsluiting. Ja, er zijn al een aantal vragen gesteld dus ik hoop niet dat ik nu te veel in, maar ik heb een drietal vragen. We hebben het amendement echt nadrukkelijk opgenomen om in samenspraak met bewoners die variant opnieuw te bewegen. En dat is in onze ogen niet alleen een nieuwe analyse doen maar dat is ook echt om de tafel te gaan zitten en echt te bespreken van, ja, zodat bewoners ook echt het gevoel hebben te begrijpen waarom de keuze gemaakt was zoals die gekozen is. Nou ja, in ieder geval de insprekers die dat ook namens een heel aantal bewoners hebben gedaan, geven in ieder geval aan dat dat voor hun nog niet het geval is. Dus ik zou toch iets meer toelichting nu van de wethouder willen vragen over hoe dat participatietraject nu precies verlopen is en of dat gesprek nou ook echt gevoerd is met de bewoners? En een belangrijke zorg van de bewoners gaf ik al aan voor het kiezen van de variant is die verkeersveiligheid. Kwam net ook al in alle drie de bijdragen voorbij. Vandaar ook mijn vraag aan de wethouder waarom er nu gekozen is voor dit voorstel en daar niet gelijk al in ieder geval op hoofdlijnen voorstel te geven over hoe de verkeersveiligheid van de keuze voor deze ontsluiting dan gewaarborgd is? Dat zou het ook voor ons als raad makkelijker maken om dan een besluit te nemen. En dat ligt er nu niet dus vraag aan de wethouder daarop als toelichting? En tot slot, zoals gezegd, het is voor ons belangrijk dat er zo min mogelijk ingegrepen wordt in de

Landgoederenzone. En als wij het voorstel goed begrijpen stelt het college dat dat een belangrijk voordeel is van variant A. Maar tegelijkertijd zou een van de opties om het verkeersveilig te maken ook dat er niet meer geparkeerd wordt op die Vredenburgweg west en dat die ouders elders moeten parkeren. En dat een van die opties ook is om dan achter de huizen een parkeerplaats te realiseren. Maar dat is ook in het groen en dat gaat ook ten koste van groen en is dat dan meegenomen in variant A als de variant waarin we de minst grote ingreep in de Landgoederenzone doen? Tot zover mijn bijdrage in de eerste termijn, dank u wel.

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

De heer Cupedo (Beter voor Rijswijk): Ja, dank u wel, voorzitter. Veel vragen zijn al gesteld door mijn collega van D66. Ik heb nog gezien de tijd ook nog één aanvullende vraag. Wij missen nog het parkeren voor bewoners, de bewonersvergunningen. Als de wethouder daar nog een toelichting op kan geven, heel graag. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Cupedo. Mijnheer Geleijnse, CDA.

De heer Geleijnse (CDA): Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank aan de sprekers van vanavond en ook dank voor de uitnodiging eerder deze week of vorige week om ter plaatse te komen kijken en te praten. De keuze voor het ontsluiten van Hofstede via de Van Vredenburgweg west, variant A, roept bij de CDA-fractie nogal wat vragen op. Kan de wethouder als eerste eens ingaan straks op de zienswijze van de vele aanwonenden die we hebben ontvangen op 14 april dit jaar? En ook alles wat vandaag gezegd is en op papier is gesteld door de bewoners, als het gaat over foutieve tellingen, uitgangspunten, de grafieken en de gevraagde analyse bijvoorbeeld. Voorzitter, en waarom toch deze variant? Waarom? Wat is toch de achterliggende reden? Omdat het altijd zo was? Dan wil ik toch wijzen op het steeds intensievere verkeer. In het plan gaat het om woon-werkverkeer tijdens spijtijden. Steeds bredere auto's. Vergis u niet, de gemiddelde middenklasser is al breder dan 2 meter en auto's met een breedte van 2,20 meter komen ook volop voor en ze worden steeds groter en breder. Ook steeds snellere fietsen, snellere scooters. Het is echt veranderd, de tijd is echt veranderd. De weg is 4,5 meter breed in de flessenhals. 4,5 meter, voorzitter. Deze tafel is een meter. Viereneenhalve keer een tafel. En dan moeten daar auto's, fietsers en voetgangers, alles in twee richtingen verkeersveilig passeren. Hoe dan? We moeten op 1 juni een besluit nemen volgens dit voorstel maar we hebben geen idee hoe het er straks uit gaat zien. En de Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom, de ASVV, spreekt ook in een norm 12.2.11 over een wegbreedte van minimaal 4,6 meter als een minimum voor tweerichtingsverkeer auto. Nou, dat halen we hier wel voor de auto's maar dan hebben we nog niet de fietsers en de voetgangers meegerekend, die ook minimaal 1,80 meter per onderdeel nodig hebben. Ik sluit me aan bij de vragen van D66 als het gaat over de afstand tot de hoofdstructuur, gaat het om afstand of om tijd? Voorzitter, mijn fractie heeft ook de Haagse ingang geopperd. Is dat echt serieus onderzocht? De projectontwikkelaar schrijft al een tijdje op de website, er is via het landgoed geen ontsluiting richting Den Haag. En is de wethouder het eens met onze fractie als we stellen dat er van Vredenburgweg een belangrijke fietsroute is? En verdienen die fietsers niet de ruimte om op een veilige manier te fietsen? En dan voetgangers. U kent het denk ik allemaal, wat een armetierig stoepje daar ligt aan de kant van het water. Armetierig, heel smal. Er kan één voetganger lopen, je kunt elkaar niet passeren zonder in het water te vallen of in het gras te moeten stappen. Of nog erger, op de straat. En dan al die inwoners van onze stad die afhankelijk zijn van een rollator of een scootmobiel. Ik wens u veel succes op dat stoepje. Dat gaat niet. Dat gaat niet en dat moeten we wel willen. Dit zijn ook Rijswijkers die recht hebben om vanuit de Kleurenbuurt of vanuit de Huis te Landen of uit andere wijken gewoon op die manier via die mooie route richting Oud Rijswijk te reizen. Of moeten ze zich dan ook maar mengen volgens dit voorstel op die smalle strook waar auto's,

scooters en fietsers zich al bevinden. Voorzitter, u vroeg om kort en bondig, daar heb ik me niet helemaal aan gehouden. En ik wil eigenlijk aan de wethouder maar één vraag stellen en de rest zal ik dan voor nu overslaan, is er alstublieft meer tijd om over dit voorstel met ons en met de aanwonenden van gedachten te wisselen? Kunnen we het nog één maand uitstellen op zijn minst om dit goed en gedegen te heroverwegen? Voorzitter, en alvast de winstwaarschuwing, als het antwoord nee is dan heb ik echt een aantal vervolgvragen voor de wethouder.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Geleijnse. VVD, mijnheer Oelen.

De heer Oelen (VVD): Ja, dank, voorzitter. Nou, ik hou het wel kort want ik denk dat alle vragen en alle zorgen die onze fractie ook heeft hiervoor al zijn verwoord. En ik ben vooral erg benieuwd naar de antwoorden van de wethouder hierop.

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

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Ja, dat is juist. Ja, wij hebben ook een aantal vragen, we zijn ook wezen praten bij de insprekers. En, nou goed, ten eerste is dat participatieproces inderdaad volgens mij helemaal niet juist verlopen. Of althans, ze hebben het gevoel niet eraan overgehouden dat er daadwerkelijk wordt geluisterd naar ze. En ja, daar zet ik toch mijn vraagtekens bij want het amendement dat is ingediend, en ik denk dat GroenLinks dat al goed heeft verwoord, niet helemaal juist is uitgevoerd. Want als je het hebt over samenspraak dan verwacht ik wel wat meer dan alleen het voorstel om nieuwe indicatoren voor een nieuwe studie aan te leveren. En dat is wat we in het raadsvoorstel lezen. Dat vind ik dan toch wel heel erg jammer en ik zou toch een reflectie willen van de wethouder of hij vindt dat dat amendement nou juist is uitgevoerd en of die samenspraak echt tot stand is gekomen of dat er toch nog een verbeteringslag kan gemaakt worden? Dan sla ik mijn vragen over participatie over, aangezien die al gesteld zijn. Dan zou ik graag nog wat willen horen over de analyse. En met name over de beoordeling van de indicatoren die zijn meegenomen. En ik heb er twee, die sprongen er voor mij uit, dat zijn verkeersveiligheid en leefbaarheid. Verkeersveiligheid, ja, het voornaamste punt waarom er een nieuwe meting moest komen, en dat is denk ik net door de tweede inspreker heel mooi verwoord, zijn de hoeveelheid aan verkeersbewegingen die over dat hele kleine stukje weg moeten komen op de Van Vredenburgweg. Het uiteindelijke oordeel over de verkeersveiligheid wordt weergegeven in de verzamelindicator die balans heet, en dat is dan een samenvoeging van een aantal sub indicatoren. En hier krijgt bijvoorbeeld optie F het oordeel, zeer negatief, met als redevoering dat optie F op het Juliaalaantje te smal is. Maar als ik dan bijvoorbeeld kijk naar optie A wordt daarboven weergegeven dat die op sommige plekken nog smaller is dan F maar optie A die krijgt niet zeer negatief, die krijgt alleen negatief. Daar bovenop nog is dat ook onderdeel van de verzamelindicator balans, zijn de aantal verkeersbewegingen. En optie A heeft 800 verkeersbewegingen, en ik hoor net bij de insprekers dat dat wellicht nog veel hoger ligt, tegenover bij optie F 240 verkeersbewegingen. Dus concluderend, optie F wordt in de conclusie slechter beoordeeld maar heeft 350 procent minder verkeersbewegingen en is ook nog begaanbaarder dan optie A. Dus ik vraag me af hoe die beoordeling nu in elkaar zit? Want zoals ik hem nu lees klopt die van geen kant. Dan de indicator leefbaarheid. Ja, die wordt heel stellig beweerd dat we die kunnen beoordelen op basis van gegevens en van modellen. En dan krab ik toch achter mijn oren want leefbaarheid is bij uitstek iets wat je meet aan ervaringen van mensen over hun leefomgeving en woonomgeving. Ervaringen en niet cijfers. Dus dan lijkt het mij logisch dat de indicator leefbaarheid bij de bewoners in de woonomgeving en de gebruikers van Vredenburgweg wordt uitgevraagd en niet in schematische modellen wordt berekend. Maar dat is hier niet gedaan en ik vraag me af waarom niet gewoon die ervaring juist wel is meegenomen? Nou, concluderend, ik sluit me daarbij aan volledig bij de heer Geleijnse. Ik zie een weg die eigenlijk de ingang is voor onze Landgoederenzone waar echt

een mooi stukje Rijswijk ligt. Waar we nu een tweebaansweg gaan neerleggen die heel veel verkeer straks moet gaan verwerken. Waar ik me toch echt met hele grote vraagtekens afvraag of het dat wel kan behelzen? En of die andere opties die worden weergegeven in dezelfde studie niet gewoon een veel betere optie zouden zijn als we hem minimaal naar éénbaans terugbrengen. Dus de vraag aan de wethouder zou zijn, is daar nog ruimte voor?

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

De heer El Majjaoui (Partij voor Gelijkeid & Rechtvaardigheid): Dank u wel, voorzitter, voor het woord en dank voor de sprekers. We hebben inderdaad, hiervoor hadden wij alvorens wij dit voorstel goed hadden gekeurd, wijziging van het bestemmingsplan, hadden wij door middel van het amendement waar mijn fractie ook ondertekenaar van is, om het verkeersvraagstuk te splitsen. Dus te knippen omdat dat een behoorlijke impact heeft op de leefbaarheid en ook verkeersveiligheid. En om maar de eerste of de tweede spreker maar te citeren. Die zei, wij streven naar een helder eindplaatje alvorens een besluit genomen kan worden. En wij streven naar open, tenminste, ze verzoekt de gemeente voor een open vizier. Nou, mijn fractie die staat hier volledig achter. En op basis hiervan is er onderzoek gedaan en er is een onderzoeksbureau ingehuurd om dan te onderzoeken. Als ik lees in de stukken zijn er maar 23 personen die hebben gereageerd, dus de participanten. En op basis daarvan is ook een onderzoek gedaan en uiteindelijk heeft het geleid tot variant A. Zonder te duiken op de inhoud, alleen het proces geeft mij een nare smaak. Het is het gevoel geeft mij van, we hebben het aangevinkt, we hebben participatiebeleid doorgevoerd, we hebben een onderzoeksbureau ingehuurd en we komen tot dit resultaat. De vraag luidt, waarom is niet tijdens dat onderzoek de participanten erbij betrokken? Natuurlijk lees ik dat er gewoon het rapport is voorgelegd of teruggekoppeld naar de mensen, naar de belanghebbenden achteraf maar is dat voldoende? Waarom zijn de mensen, de ervaren deskundigen niet meegenomen in het onderzoek, in het hele traject? Zodat er tot een goed en weloverwogen besluit genomen kan worden wat ook in het belang is voor inderdaad de inwoners en met name voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en ook het waarborgen van de natuur, met name Landgoederenzone. Tot zover, voorzitter.

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

De heer Van de Laar: Voorzitter, dank u wel. Ik wachtte nog op de heer Stam maar die is al weg. Dank u wel voor uw vragen. Waar gaat het over? Dat weten we allemaal, 39 woningen en de ontsluiting daarvan met een parkeernorm van tussen de 1,3 en de 1,8. Die parkeernorm die staat vast in het bestemmingsplan. Rijswijks Belang, valt er te praten over een stoepje? Ja. Maar dat is nou precies iets over de invulling van de verkeersveiligheid waar ik graag namens de organisatie, de inrichting van de weg met de bewoners zou willen maken. Dus als dat de bewoners op prijs stellen dan binnen de kaders van de functionaliteit van die weg zouden we dat moeten kunnen doen. En het kader wat we daarvoor stellen, als we die participatie ingaan, die samenspraak voor het maken van een ontwerp, zou zijn dat het verkeersveilig moet zijn. En alle varianten zijn verkeersveilig te maken, dat is de stelling van de verkeerskundigen. Dus dat ten aanzien van uw vragen. De norm van de luchtkwaliteit, D66. Daar moet ik schriftelijk op terugkomen. Ten aanzien van dat die op de norm maar we willen meer dan de norm. Dat zou ik met de heer Wit nog even willen bespreken ook maar dat zou, moet u schriftelijk op terugkomen. U vraagt ook iets over afstand. Daar zou ik ook die luchtkwaliteit aan kunnen koppelen. We hebben bijvoorbeeld niet gekeken naar de CO2-uitstoot maar als je dan kijkt naar de auto's, dan is afstand wel weer een relevant iets omdat je op een kortere afstand minder uitstoot. Ware het niet, en dat zei u zelf al heel terecht, waarom is er niet gekeken naar de tijd? Het zijn ook mensen die, waar, tijd is ook een heel ... Maar de tijd is afstand keer snelheid. Dus, nou ja, er zijn allerlei variabelen en uiteindelijk



is er beoordeeld, afstand is uiteindelijk toch de meest objectieve variabele die we daar kunnen gebruiken. En ook omdat de Van Vredenburgweg in het plan van de investeringen in de Landgoederenzone ingericht moet worden als één weg, een fietsstraat vraagt u naar. Dat is nog niet formeel besloten maar het staat wel in het uitvoeringsprogramma dat u heeft vastgesteld, de richtlijnen heeft vastgesteld. Op het moment dat u, nou, wat was het, drie komma zoveel miljoen heeft vastgelegd voor de investering in de Landgoederenzone. Daar is een schets van gemaakt van hoe moet die Vredenburgweg eruit komen te zien? Fietsstraat is daar geopperd en dat is nog steeds het idee om dat op die manier daar te doen. De verkeersveiligheid en de multicriteria-analyse, daar kijken we dus naar de brede welvaart, niet alleen maar verkeerskundig maar ook naar leefbaarheid, et cetera. Is een veel bredere analyse van de situatie. Dat zit wel heel nadrukkelijk terug in de overweging maar niet zo nadrukkelijk omdat wat ik al net zei alle punten, varianten verkeersveilig te maken vallen. Er zijn een aantal varianten afgevallen zegt u. Zijn er nou garanties te geven dat groen niet verder wordt aangetast? En we zien bij verschillende varianten, zeker de variant die als eerste zijn afgevallen, dat het groen zeer zeker zou worden aangetast. In combinatie ook met de landschapsbeleving, het gaat niet over aantallen bomen maar het gaat over groenkwaliteit en over de landschapsbeleving van de Landgoederenzone. En dan kom ik ook wel meteen op de vraag van de heer Van 't Eind, in variant A hoeven de bomen niet gekapt te worden. Bij de andere varianten is er wel iets aan groen wat moet verdwijnen. En als variant B wordt gekozen dan moet de knip worden verplaatst en dan, ja, nou, er werd al een opmerking gemaakt, ze zijn niet oud, maar goed, die bomen die moeten dan gekapt worden. Maar de auto's aan de westzijde die op de straat geparkeerd staan voor de huizen, die moeten wel verdwijnen. Maar dat is niet een maatregel die volgt uit de keuze voor optie A, dus de westzijde, maar dat is een maatregel die volgt uit de investering vanuit de Landgoederenzone. Dus de Van Vredenburgweg, die moet mooier worden ingericht als een fietsstraat zodat we daar echt een landschappelijke beleving krijgen. En dat is de reden waarom ook we de parkeerplekken daar niet wenselijk vinden. En in alle varianten, dus A, B, C, D, E, F, zullen we die parkeerplaats realiseren. En dat gaat zeker, uit mijn hoofd waren dat zestien bomen in ieder geval. Dat zegt nog niks over de groenkwaliteit. En die zestien bomen die verdwijnen dus extra ook bij alle andere varianten. In optie B waren dat nog achttien bomen als ik het goed heb die dan nog verdwijnen dus als we op B kiezen dan is het zestien plus achttien. Maar dat geldt voor alles dus wat ik net zeg, die zestien is een gegeven. En ja, participatie, dan ga ik gelijk ook naar de vragen die meerdere mensen hebben gesteld. Onder andere PvdA die introduceert met, waarom wordt er gestuurd op de optie A? Vanuit mij of het college of zo wordt er nergens op gestuurd in de zin van dat wij vooringenomen een optie hebben bedacht en die moet het worden. We hebben een onafhankelijk bureau Mobycon bij het bestemmingsplan een analyse laten uitvoeren. En, nou, daar heeft u kritisch op gereageerd ten tijde van de behandeling. Vervolgens hebben wij nog een ander onafhankelijk onderzoeksbureau een onderzoek laten uitvoeren. En wij laten ons daar gewoon door die onafhankelijke bureaus door adviseren. En, nou, om een keuze te maken want iets anders hebben we niet dan die onafhankelijkheid. En het is ... Het zijn ... We hebben niet namelijk alleen maar te maken met bewoners aan de westzijde maar ook bewoners aan de andere zijde en allerlei andere belangen in het gebied. Niet in de laatste plaats de natuurbelangen. Dus en in die zin maakt het me ook niet uit of het gaat mij gewoon om een goede afweging vanuit die brede welvaart, die multicriteria, om daar dan vervolgens een keuze over te maken. En ik kan me heel goed voorstellen, dat heb ik ook besproken ook op die avond, dat dat wel frustrerend is dat dat dan wederom tot de oorspronkelijke optie A die ook al ten tijde van de behandeling van het bestemmingsplan werd gevoerd en dat dat op onvrede stuit. Over de participatie in zijn algemeenheid, en dan ga ik zo nog op die andere vragen door van de PvdA. De participatie specifiek vanaf het moment dat het bestemmingsplan was vastgesteld, hebben wij gekeken van, wat kunnen we nou het beste doen? We willen graag de weg samen met inwoners inrichten maar omdat er ook nieuwe varianten waren toegevoegd, of in ieder geval één variant was toegevoegd die beoordeeld moest worden, dachten we, nou, dan is er dus een nieuwe onafhankelijke



weging nodig van die varianten op basis van criteria. En die onafhankelijke weging, dat vind ik erg lastig om dat op basis van met participatie te doen. Juist die onafhankelijkheid moet gewaarborgd worden door niet iedereen mee te laten praten over de weging, et cetera. Maar wat we wel hebben gedaan aan de voorkant is gezegd, welke criteria, als hier nog eens naar wordt gekeken, welke criteria moeten dan worden meegenomen? En 23 mensen hebben daar inderdaad op gereageerd en dat hebben we, dat hele proces overigens, omschreven in een raadsinformatiebrief. Voorafgaand, of ongeveer, dat liep een beetje gelijk op, in een raadsinformatiebrief waarin we alle partijen die vervolgens weer hebben uitgenodigd hè, ook de sportclub, ook de bewoners, ook de groenvereniging, et cetera, die mochten die criteria aanleveren. En vervolgens, zij hebben die criteria meegegeven, al die input die uit die participatie was gekomen, aan het bureau en het bureau heeft hij voor een deel weer geabstraheerd. Dus sommige dingen die niet expliciet zijn genoemd in de participatie die zijn wel onderdeel geworden van een criterium. Of sommige criteria zijn ook, niet omdat ze niet relevant waren of omdat ze niet onobjectief beoordeeld zouden kunnen worden. En daar houdt die participatie dus niet mee op, dat leidt dus tot een onderzoeksrapport. Op de avond, en dat zegt de inspreker helemaal terecht, heb ik ervoor gekozen om niet vooraf al de onderzoeksrapporten te doen omdat ik wist dat het variant A betrof. Ik denk, dat moeten we goed en gedegen gelijk met een presentatie door de onderzoekers presenteren. En dan is er vervolgens alle tijd om dat rapport te lezen en gelijk ... En ook alle tijd om nog met de onderzoekers te praten over, hoe is dit rapport nou tot stand gekomen, hoe zijn die criteria tot stand gekomen? En op die avond, op de 28e was het werd net gezegd, waren dus ook verschillende inwoners aanwezig, van de westzijde, van de oostzijde, van Den Haag waren zelfs mensen aanwezig. We hebben dat aangeboden van, ga in gesprek met de onderzoekers. Daar heeft vrijwel niemand gebruik van gemaakt. Maar behalve de sprekers van vanavond, die hebben wel gebruik gemaakt om vervolgens nog wat vragen over en weer te stellen. Bijvoorbeeld een toelichting nog op de criteria, die is geloof ik nog afgelopen week toegezonden. Dus dat is eigenlijk het hele participatieproces. En uiteindelijk, ik sprak ook nog vorige week iemand, is dat nou slecht gegaan? Dus we hebben aan de voorkant best helder gemaakt van, waarover kan geparticipeerd worden. We hebben u daarover geïnformeerd over een raadsinformatiebrief, zowel over de inhoud als over het proces. En we hebben nog extra een inloopavond gehouden die 28 maart. Dat stond oorspronkelijk niet in de planning maar vond ik wel belangrijk. En ik ... Bijvoorbeeld de inwoners van de andere kant van de straat, daar hoorde ik vorige week van, nou, wij vonden het proces best wel prima. En dat is ook een beetje het makke waar we zitten als raad, heeft u iedereen gesproken die in dat participatieproces zijn meegenomen en vonden die het ook prima? Ik wil daar niet, totaal niet badinerend over doen over dat mensen die het niet prima vonden omdat die bijvoorbeeld hier vanavond aanwezig zijn. Ik weet niet wat u daarvan vindt. Maar daar, de conclusie dat de participatie niet goed gaat, dan moeten we echt denk ik nog een keer doorpraten over de voorwaarde wat u dan wel goede participatie vindt. Dat gaan we ook doen in het kader van de Omgevingswet. Maar ik vind die conclusie echt, zou ik heel voorzichtig mee zijn om te concluderen dat dat niet goed gaat. Eens even kijken, PvdA, dan weer even technisch, overschrijding aan beide kanten van de weg, het is toch dezelfde weg? Nee, er zit een knip tussen. Dus aan de ene kant is er veel meer verkeer, het is op een 50 kilometer per uur gemeentelijke ontsluitingsweg voor de voetbalclub en Florence. En de Van Vredenburgweg aan de westzijde is minder verkeer. Eens even kijken, optie A in vergelijking met optie B vraagt u om op pagina 9 van het rapport, daar ziet u een heel lijstje. Ik zal ze niet opnoemen, voorzitter, omwille van de tijd. GroenLinks, de samenspraak met de inwoners, daar heb ik net een uitgebreide toelichting op gegeven. De verkeersveiligheid vraag heb ik beantwoord aan D66. Waarom niet nu al een ontwerp? Ja, dan moet ik denken aan de discussie die we net hebben gehad, de Neherkade et cetera, in een heel andere context. Het is, we hebben niet een ontwerp voor al die varianten gemaakt omdat dat eigenlijk zonde van de tijd zou zijn. Maar we willen wel heel graag in samenspraak met de inwoners dat ontwerp maken verkeersveilig van de variant die gekozen gaat worden. Dan over de Landgoederenzone over parkeren, dat heb

ik ook toegelicht, in alle opties wordt de parkeeroplossing gezocht achter de huizen. De bewonersvergunning, dat moet u in tweede termijn even toelichten wat exact uw vraag daarover zit? Maar het is vooralsnog gratis parkeren daar natuurlijk dus in een bestemmingsplan ... O, pardon, dan moet u mij corrigeren, absoluut niet. Maar dan moet u in tweede termijn nog even iets zeggen over de bewonersvergunning, wat u daar precies over wil weten en misschien dat die vraag schriftelijk. CDA stelde de vraag, uiteindelijk één vraag, kunnen we dit uitstellen? Daartoe zie ik niet de noodzaak. Wij. vraagt reflectie op participatie. Dat heb ik gegeven. De verkeersveiligheid. Ja, u heeft het over balans in optie F, dat gaat niet alleen over de breedte van de weg maar dat is wel iets waar je over in gesprek zou kunnen gaan in het onderzoek van, wat is nou precies die balans? Maar dat is de weg, de ligging, de setting? En is dit nou de juiste, ja, balans, het is een wat vaag begrip. Maar het gaat niet alleen over die breedte maar het is een bredere afweging. En u heeft het over de hoeveelheid verkeersbewegingen ook in het kader van die verkeersveiligheid. Optie A, 800 verkeersbewegingen, optie F, 200. Ja, er zijn meerdere ... Het is een ander type weg natuurlijk waar toch over meer auto's gaan. Over de leefbaarheid, ook dat is een vraag geweest, wat vinden we nou, hoe komen we nou aan objectieve criteria? En dan kom je toch uit op geluid en trillingen en dat soort zaken zoals ze zijn beoordeeld. En dus alles om die objectiviteit te beoordelen. En GR, heb ik denk ik ook een antwoord al gegeven. Ik vind het vervelend dat u een nare smaak krijgt bij het proces. U bent daarover geïnformeerd tijdens de raadsinformatiebrief. En ik heb ook andere beelden over hoe dat proces is gegaan. En daar laat ik mijn tweede termijn bij, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, wethouder Van de Laar. Dat is de eerste termijn, maar het is al laat dus ik vergeef het u. Mevrouw Kames, wilt u in tweede termijn reageren?

Mevrouw Kames (Rijswijks Belang): Nou, ik wilde zoverre reageren, ja, het is jammer dat dus de insprekers van vanavond zeggen, ja, het is niet allemaal gegaan zoals het moest. Ik heb de stukken dus gelezen en toen zag ik dat dat, er waren twee onafhankelijke onderzoeken dus ja, in eerste instantie dacht ik, dat is dan het enige wat er eventueel kan. En dan denk ik, nou, om een beetje de onrust voor deze mensen weg te nemen, zou er dan eventueel dat trottoir komen. Als dat mogelijk zou zijn, dan hoop ik dat ik daar dan nog deze bewoners mee blij kan maken.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Kames. Mevrouw Van der Weij.

Mevrouw Van der Weij (D66): Dank u wel, voorzitter. Allereerst bedankt met nog de toezegging dat ik antwoorden krijg op de vragen over de luchtkwaliteit. En verder met het vooruitzicht voor een fietsstraat en de inspraak van de bewoners om daaraan te werken en te kijken hoe ze dat willen inrichten, dat het het beste is voor iedereen. En verder geen vragen. Dank u wel.

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

De heer Van der Veer (PvdA): Dank u wel, voorzitter. Bedankt voor de beantwoording in eerste termijn. Ik had toch nog een vraagje over de oost route. De oost route, ten eerste, ik kan me niet voorstellen dat de Van Vredenburgweg 50 kilometer per uur mag gereden worden. Volgens mij kan dat niet eens. Oké. Nou, volgens mij niet maar oké, er zijn mensen die het doen. De oostzijde is volgens mij stukken breder. Is het dan niet makkelijker om daar de ontsluiting te maken dan dat smalle stukje, de flessenhals dan het voorstel zoals er nu ligt? En hoe, ik heb nog een vraag gesteld over de verkeersafwisseling, het verschil tussen de Huis te Landenlaan en de Burgemeester Elsenlaan. Hoe ziet de wethouder dat van, is de ene kruising niet veel veiliger dan de ander? Of gaan we de Huis te Landenlaan opnieuw of alsnog helemaal aanpassen waardoor alles veel veiliger wordt?

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

De heer Van 't Eind (GroenLinks): Ja, voorzitter, dank u wel. Dank u wel, wethouder, voor de antwoorden. Ik denk dat wij ook gewoon uw antwoorden gaan wegen en richting de volgende vergadering. Ik denk dat het wel sowieso heel belangrijk is dat als het deze variant wordt, dat er dan ook echt op een goede manier met de bewoners over op tafel gegaan wordt over die inrichting. Nou, daar heeft u een aantal dingen over toegezegd. En voor de rest komen we er verder in de raadsvergadering straks op terug. Dank u wel.

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

De heer Cupedo (Beter voor Rijswijk): Dank u, voorzitter. Wat betreft de schriftelijke, of tenminste, voor de bewonersvergunningen zal ik er schriftelijk op terugkomen bij de wethouder, gezien de tijd.

De voorzitter: Oké. Dank u wel, mijnheer Cupedo. Mijnheer Geleijnse.

De heer Geleijnse (CDA): Ja, dank u wel, voorzitter. Ik zit er op dit late tijdstip gewoon echt even op te kauwen, op het korte toch duidelijke antwoord van de wethouder. En ik begrijp eerlijk gezegd niet zo goed waarom we in vredesnaam niet nog een maand kunnen wachten om een aantal processen goed en beter te doen. Echt niet. En dat heeft ook te maken met het feit dat u gewoon niet ingaat op mijn vragen om op de zienswijze van de bewoners in te gaan. Als bewoners na gedegen onderzoek, en we kunnen veel zeggen van deze aanwonenden maar ze hebben gedegen materiaal aangeleverd. Dat vraagt, ik zou bijna zeggen, dat schreeuwt toch om een reactie? Er staan uitspraken in over foutieve tellingen en andere zaken die bij de rechter het niet gaan houden. Daar moet toch tijd voor zijn om dat rustig en gedegen te beantwoorden vanuit het college zodat wij als raad daar ook een mening over kunnen vormen. Met alle respect, ik ben ook maar een amateur. Ik probeer als raadslid zo goed mogelijk mijn werk te doen, alles te lezen, te beoordelen, gesprekken te voeren. Maar ik heb wel de kennis van u, wethouder, en van de ambtenaren echt nodig om dit soort uitspraken ook van bewoners en input gewoon echt te kunnen wegen. En als u dat toe kunt zeggen binnen drie, vier dagen met een HemelvaartswEEKEND voor de boeg, dan kan ik oprecht een keuze maken op 1 juni. Maar ik kan het dan niet. Dus ik doe nogmaals een beroep op de wethouder, alstublieft. En dat geldt ook, een fietsstraat wordt nu genoemd. Ik ben zo ongelooflijk op zoek naar een schets van die straat hoe het er dan uit gaat zien. Ik ga het niet nogmaals voordoen hoe breed het is maar ik ben oprecht benieuwd. Dan wil ik ook nog antwoorden op de Haagse variant die ik in eerste termijn heb gesteld. En kappen van bomen kan, en in elke variant is het ook noodzakelijk, maar een aantal bomen zijn ook te verplaatsen. Dus laten we dat ook goed meenemen in de afweging. En dat geldt ook voor het aanleggen van het extra parkeerterrein wat nu niet in de stukken zit. Wat wel moet gebeuren, dat moet ook doorgerekend worden want dat moet toch op een bepaalde plek ook gelokaliseerd worden. Voorzitter, het zal duidelijk zijn, dit is voor onze fractie absoluut een bespreekstuk en dat heeft ook nog te maken met twee, tenminste een motie, moties zelfs, dat als mijn fractie ... Kijk, de Huis te Landenlaan is al een laan die aandacht behoeft als het gaat om verkeersveiligheid. Dat hebben de wethouder en wethouders zelfs al eens bezocht en gekeken. En ja, een mogelijke rotonde op de Huis te Landenlaan zou een oplossing kunnen zijn op die plek om in ieder geval de verkeersveiligheid iets te verhogen, ook voor die fietsers die met een rotgang van het viaduct afkomen en de Van Vredenburgweg opschieten. Ik hoor een hele diepe zucht bij de wethouder maar ik ga toch nog even door. Dat armetierige stoepje langs het water, ja, dat moet ook echt aandacht krijgen. Ik weet gewoon echt niet hoe u dat voor zich ziet, met voetgangers, fietsers en auto's op viereneenhalve meter. Maar is dan de wethouder bereid, in welke variant we uiteindelijk ook terechtkomen, het moet sowieso opgelost worden ook met de miljoenen voor de Landgoederenzone, om te kijken of een vlonder wat deels over het water hangt daar toe te passen. Wat past

ook in de ruimte en bij de sfeer van het landgoed Te Werve. Zodat we misschien dan toch een voetgangerszone kunnen creëren van een goede meter breed in plaats van dat stoepje. Voorzitter, ik ga stoppen en ik hoop oprecht dat ik de wethouder toch van iets heb kunnen overtuigen. Maar vooral ook de collega's want die zijn uiteindelijk ook aan zet. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Geleijnse. Mijnheer Oelen.

De heer Oelen (VVD): Ja, dank, voorzitter. Dank, wethouder, ook voor alle antwoorden op de door de collega's gestelde vragen. Allereerst, goed dat hoe dan ook die parkeerplekken weggaan in dat stukje Vredenburg west want dat, ja, sorry voor degene die ik nu beledig maar dat ziet er echt niet uit als je het aan mij vraagt. Dus welk variant dan ook, ik heb goed begrepen dat dat elders wordt gerealiseerd. En ook dat die parkeerplek, dat dat eigenlijk buiten het bestek ligt van het vraagstuk wat nu hier voor ons ligt dus volgens mij kunnen we dat dan buiten beschouwing laten. Ik ben nog echt wel ook benieuwd naar, en in die zin, daar ga ik wel met de heer Geleijnse in mee. Ik heb geen tellingen gedaan, ik heb geen verstand van het inrichten van wegen maar het valt me wel op dat de cijfers vrij eenvoudig gechallenged kunnen worden. Iemand die maakt een grafiek, et cetera, et cetera. En daarvan denk ik dan ook van, ja, hoe kan dat nou hè? Ik bedoel, heeft ... Staat iemand hier nou gewoon iets te presenteren, wat ik mij niet kan voorstellen, wat verzonnen is? Of is er anderszins iets niet goed gegaan? En ook als ik naar dat weggetje zelf kijk, ja, ik zie het echt, ik heb er echt vanuit een zeker boerenverstand, ja, ik zie het gewoon niet gebeuren. Dus ik begrijp ook echt niet waarom het op deze manier moet. Dus daar ben ik echt nog wel echt nog naar op zoek. En dan hoor ik iets over kosten, ik hoor iets over verkeersintensiteiten, ik hoor iets waar ik al helemaal niks mee heb, dat er dan een paar boompjes gekapt moeten worden. Maar ik denk van, ja, en verkeersveiligheid, leefbaarheid, hoe is dat nou gewogen? En dan krijgen we een of ander moeilijk abracadabra criterium gebeuren. En ja, daar komt dan wat uit. En dan denk ik, ja, ik snap echt niet dat dat er nou uit had kunnen komen. Dat was wel de laatste die ik had bedacht. Tot zover, voorzitter.

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

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Ja, dank. In ieder geval bedankt voor de beantwoording van de vragen. Ik ben in ieder geval blij dat uiteindelijk als we een paar stappen verder zijn, dat de weg ingericht gaat worden wel in samenspraak met de bewoners, dat is een goed vooruitzicht. Alleen, ja, wat er vanavond besloten of althans op 1 juni besloten moet gaan worden is wel degelijk iets anders. En dan wordt er gezegd, ja, alle varianten die uiteindelijk uit de bus kunnen komen die zijn verkeersveilig te maken. Maar het gaat er nu om, welke is het meest verkeersveilig om mee te beginnen want een goed begin is het halve werk. Ja, en dan zie ik al een redelijk verschil tussen alle varianten die nu worden aangeboden. Dan wordt er ook nog gezegd van, ja, we hebben nu participatie in ieder geval niet toegepast op het onderzoek zelf. Ja, dat snap ik want nou goed, al hebben we in de, bij de tweede inspreker gezien dat ze wel redelijk in staat zijn om een goed onderzoek te doen, is het goed om een onafhankelijk iets onderzoeksbureau te gebruiken. Maar dat was ook niet de opdracht. De opdracht was letterlijk, het college de opdracht te geven voor 1 december 2022 in samenspraak met bewoners een separaat voorstel aan de raad te doen over de verkeersontsluiting. En die samenspraak die is nu niet gebeurd want er is alleen gevraagd of ze indicatoren konden aanleveren voor het onderzoek dat is gedaan. En het onderzoek dat is zwaar te betwijfelen of de uitkomst voor de beste verkeersveiligheid dus daadwerkelijk eruit is gekomen. Dus ja, ik ben niet helemaal erop gerust dat we nu voor de juiste variant gaan kiezen. En op mijn vraag of we er niet een eenrichtingsweg nog van kunnen maken, dus een combinatie van de variant, is nog geen antwoord gekomen. Dat zou ik nog graag willen zien. Dus daar wacht ik nog even op, op tweede termijn van de wethouder.

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

De heer El Majjaoui (Partij voor Gelijkheid & Rechtvaardigheid): Ja, dank, voorzitter en dank voor de beantwoording eerste termijn. Nogmaals wil ik nog aangeven dat wij als fractie geheel aansluiten op de woorden van de fractie GroenLinks. Want we hoeven het werk niet opnieuw te doen, het werk moet voortgezet worden. Dus we staan op de helft, zijn er twee degelijke onderzoeken gedaan, en ik vind dat dat het college of de wethouder in samenspraak met de inwoners het werk voortzet. Dus nogmaals zitten, wat zijn de wensen, wat zijn de ambities? En dat in lijn met de veiligheid, verkeersveiligheid en de leefbaarheid die geborgd moet worden. Dus kan de wethouder toezeggen dat hij zijn werk voortzet? En dan met name in het kader van het participatieproces. Dank u.

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

De heer Van de Laar: Ja, voorzitter, dank u wel. Even kijken, het trottoir, Rijswijks Belang. Als de bewoners dat in de uitwerking, als u voor die variant kiest, op prijs stellen dan is dat zeker een van de mogelijkheden.

De heer (publiek): Hallo? Mag ik iets zeggen? Iets aanvullen?

De voorzitter: Nee, maar ... U kunt niet meer ...

De heer (publiek): Eén opmerking niet meer?

De voorzitter: Nee, u kunt uw vragen per mail naar de griffie sturen. Wethouder Van de Laar.

De heer Van de Laar: Ik zal voortgaan met de beantwoording van de vragen. PvdA over de kant van de, de B-kant. Dat is daadwerkelijk 50 kilometer per uur en aan de westzijde is het 30 kilometer per uur. Maar wij redeneren vanuit de nieuwe opzet, namelijk een fietsstraat van over de hele lengte van 30 kilometer per uur. En dan gaat het over capaciteit, de capaciteit van een fietsstraat is 2500 auto's op een dag en die wordt dan aan de b-zijde overschreden en aan de A- zijde niet. De kruisingen veel veiliger. Nou, daar kan ik u nu geen antwoord op geven, daar zou ik u schriftelijk op terug willen komen. Maar dat is vooralsnog niet vooruit in de analyse gebleken dat dat een argument zou zijn om dat anders te doen. Even kijken, dan ga ik naar het CDA. Ja, u had een aantal vragen gesteld in de eerste termijn maar u sloot ook af dat u eigenlijk maar één vraag had die ik moest beantwoorden dus dat heb ik ook gedaan. Nu heeft u meerdere vragen. En de ... Waarmee u nog een keer vraagt of ik alle vragen zou kunnen beantwoorden die vandaag door de insprekers zijn gesteld. Nou, dat zal ik niet nu nog een keer gaan doen. Maar wat wij wel nog kunnen doen, of u heeft zelf ook technische vragen, er zitten veel technische vragen bij. En de komende week staat ambtelijke ondersteuning en onderzoekers ook gewoon klaar om die technische vragen te beantwoorden dus dat kan gewoon. Ten aanzien van de Haagse variant, en de bewoners zijn de vragen van de bewoners maar dat kunt u zelf checken bij de bewoners, zijn beantwoord door nog buiten het participatieproces om in bilaterale contacten. Mochten er nog vragen openstaan, en ik geloof niet dat dat het geval is maar als dat zo is, ja, en zijn er vragen open, dan kunnen we die gewoon beantwoorden. Dat is geen enkel probleem. De ecologische zone of de Haagse variant, daar staat een hele trits aan afwegingen natuurlijk waarom de ontsluiting aan de Haagse kant is afgefallen. En een van de hele belangrijke dingen, omdat u dat zelf nu ook zegt van, ja, een boom die kan verplaatst worden. Het is een ecologische zone dus dan gaat het niet om het verplaatsen van de boom maar juist over de zone ter plekke. Over een vlonder, dat vind ik ... Ik zie een interruptie.

De voorzitter: Mijnheer Geleijnse.

De heer Geleijnse (CDA): Ja, als je daar gaat kijken, en het stond ook inderdaad in het stuk hoor, dat we hem dan doorbreken met een ecologische zone. Maar er ligt al een brug hè vanaf de Haagse kant. En het is breder dan de hele Van Vredenburgweg hoor, wat je daar kan realiseren. Maar nogmaals, ik ben amateur maar ik begrijp eerlijk gezegd die opmerking in het stuk gewoon niet.

De heer Van de Laar: Dan stel ik voor dat dat een van de dingen is die we dan technisch ambtelijk bespreken want er zijn meerdere variabelen waarvoor die variant is afgefallen. En dan vraagt u naar een vlonder over de, ja, mag ik het oneerbiedig een sloot noemen, een watergang. Dat gaat wel heel erg ver in de uitvoering en heeft ... Dat vind ik ook te veel in de uitvoering vanuit het project de Landgoederenzone nu. Maar als u zegt, en daar ga ik, ben ik het volledig mee eens, er moet ruimte zijn voor de verkeersdeelnemers en zeker voor fietsers en voor voetgangers. Want het is ook een recreatiegebied waar je moet kunnen genieten en ontspannen van de natuur, is dat die voetgangers daar moeten. Dus ik zie ook als we iets nieuws gaan maken een verbetering van dat voetgangersstuk vormen. Dus, nou ja, dat is de ...

De voorzitter: Mijnheer Geleijnse.

De heer Geleijnse (CDA): Nee, maar voorzitter, daar zit het er precies in hé. Kijk, we willen denk ik allemaal in deze zaal gewoon het beste voor dit stuk Rijswijk. Maar zolang ik als raadslid niet weet wat er allemaal kan, welke opties worden overwogen. Als het gaat om bijvoorbeeld die positie van de voetgangers, scootmobiel, rollators, dan is het voor mij echt een hele moeilijke afweging. En dan kunt u zeggen, ach ja, u met die twee zetels. Dat is ook zo, heeft u ook gelijk in. Ik weet niet of u dat denkt hoor maar ik bedoel, het is natuurlijk feitelijk zo. Maar ik vind echt dat we recht moeten doen aan die inwoners die daarvan afhankelijk zijn en ik kan het nu oprecht niet beoordelen. En daar zit dus, daar zit dus wrijving, voorzitter. En dan hou ik erover op hoor.

De voorzitter: Wethouder Van de Laar.

De heer Van de Laar: Ja, sorry, ik was mijn bril aan het maar die werd alleen maar vettiger. Ik ben wel getroffen door uw opmerking gezegd dat u zich misschien wel verongelijkt voelt behandeld door mij omdat u zegt, twee zetels. Maar dat is op geen enkele manier het geval. Ik hoop toch dat ik vanavond bij alle onderwerpen oprecht hier zit, dat ik oprecht en zorgvuldig en integer uw antwoorden probeer te geven op de vragen die u stelt. En de vragen die ik technisch hier niet kan beantwoorden, dat we daar nog ambtelijk allemaal voor klaarstaan. Dus ten aanzien van de inrichting van de verdere Landgoederenzone zou ik dat op die manier willen vervolgen.

De heer Geleijnse (CDA): Voorzitter, als ik heel kort mag. Het lijkt me goed om dat in ieder geval te bevestigen dat ik dat gevoel niet heb. Maar ik wil zo graag gewoon dat we echt met zijn allen inzien dat het gewoon op deze manier niet kan. En daarom vecht ik voor deze zaak, voorzitter, maar die twee zetels komt daar vandaan, die opmerking.

De heer Van de Laar: Zoals wij denk ik allemaal vechten voor een mooie goede Landgoederenzone waar het goed toeven en wonen in dit geval is. De VVD over de cijfers. Voor u geldt natuurlijk datzelfde aanbod, grafieken die we hier zien die zijn natuurlijk ook gemodelleerd. Maar dat is heel goed, dat heb ik ook in het vorige overleg gezegd. En ten aanzien van de verkeersveiligheid heb ik een aantal zaken gezegd, als u daar nog vragen over heeft dan kunnen we die ook ambtelijk technisch verder beantwoorden. Eens even kijken, Wij., beginnen met de verkeersveiligheid. We hebben, ja, we beginnen met de toegang van een goede ontsluiting

volgens het beleid dat we hebben. U kunt in het rapport zien welke beleidskaders wij allemaal hebben gebruikt om tot een multicriteria-analyse te komen van die toegangswegen en verkeersveiligheid is daar een onderdeel van. Ja, de definitie van samenspraak zouden we nog over kunnen hebben maar dat stel ik voor om dat niet te doen. Ik stel in ieder geval voor dat als u voor een variant kiest, dat we dat met de bewoners dan in samenspraak en dat mag u ook definiëren wat u dat dan vindt. Het ontwerp maken, en daar wil ik nog bij optie, als u nou voor de B-variant kiest, dan hebben we dezelfde discussie vanavond maar dan omgekeerd. Maar ook daar geldt voor dat we dat in samenspraak dan met de bewoners verder oppakken. En dat is een toezegging meen ik ook aan iemand die daarom vroeg. Eenrichtingsverkeer, nee, daar zie ik niet ...

De voorzitter: Mijnheer Van Dam.

De heer Van de Laar: ... zoals die in het rapport staan.

De heer Van Dam (Wij.Rijswijk): Ja, excuus, een kleine interruptie. Kunt u iets meer uitweiden over wat u nu bedoelt met als we een optie gaan kiezen in samenspraak met de bewoners, betekent dat dat we nog een herziening gaan doen van welke voorkeursvariant er daadwerkelijk is en dat samen met bewoners gaan kiezen? Of heb ik dat verkeerd begrepen?

De heer Van de Laar: Nou, dat is feitelijk aan de raad. Nu het voorstel ligt voor maar wat ik zeg dat als er een optie gekozen wordt, dan moet die worden uitgewerkt en dat doe ik graag samen met de bewoners. Want het gaat om hun verkeersveiligheid. En alle bezoekers waarbij wij als gemeente, zoals wij ook met deze onafhankelijke onderzoeken hebben gedaan, de algemene belangen waarborgen. En die zijn breder te definiëren. En dan eens even kijken, toezeggen dat we dit voortzetten. Dat is inderdaad waar ik net op wees, dat we samen met de inwoners de wensen en ambities vormgeven. En dat is een toezegging die ik doe aan GR. Voorzitter, dat was de laatste opmerking.

De voorzitter: Oké, dank u wel, wethouder Van de Laar. Nou, dan denk ik de conclusie, dat het als een bespreekstuk naar de raad gaat. De wethouder komt nog schriftelijk terug op de vragen over de luchtkwaliteit van mevrouw Van der Weij en komt ook nog schriftelijk terug op de vragen met betrekking tot de veiligheid bij de kruisingen. En heeft een toezegging gedaan om te kijken naar de wensen en de ambities van de bewoners. En er staat ambtelijke bijstand klaar met betrekking tot de technische vragen. Nou, dan nog even een, hoe zeg je dat, een punt van orde. Want het is nu, ik check het even, bijna half één. Dus ik wilde voorstellen om ook zeg maar ervoor te zorgen dat we genoeg aandacht besteden aan de volgende raadsvoorstellen om door te gaan volgende week dinsdag. En dan nu te stoppen want ik denk ook dat de meeste mensen morgenochtend gewoon weer aan het werk moeten dus dat nog een beetje fris willen doen. En dan hebben we ook tijd voor het vragenuur dus dan hoeven die niet zeg maar schriftelijk behandeld te worden maar dan kunnen we die gewoon mondeling doen. Is het Forum het daarmee eens? Ja? Oké. Nou, dan sluit ik bij deze de vergadering. Dank allemaal. En dank ook insprekers voor jullie tijd en de moeite die jullie hebben genomen hierheen te komen. En een goede reis naar huis.