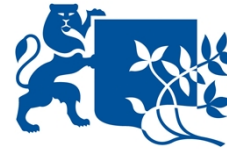


Forum Stad  
23 juni 2020



**Voorzitter**

De heer R. van der Meij

**Griffier:**

De heer J.A. Massaar

**Portefeuillehouders:**

Wethouder, A. van de Laar

Wethouder B.D. Lugthart

Wethouder, J. Keus

**Raadsleden:**

Mevrouw M. Alberts

Mevrouw F. van Amerongen

De heer F. van Bemmelen

De heer E.G.T. Braam

De heer C.P.I.M. Dolmans

De heer M.J. van Enk

Mevrouw A. Koegler-Böhm

Mevrouw M.E. Koopman

De heer A.P. Kooy

De heer M. El Majjaoui

Mevrouw R.F. de Man

De heer U.H. Oelen

De heer J.C. Paredes Sanchez

Mevrouw J. Schröter-Haas

De heer C.G. Sleddering

De heer Q.L.A. Veerman

De heer M.V. Weterings

Mevrouw E. Woudstra

**Betreft**

Openbaar verslag Forum Stad d.d. 23 juni 2020

**Datum: september 2020**

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** heet de aanwezigen welkom.

## 2. Algemeen spreekrecht

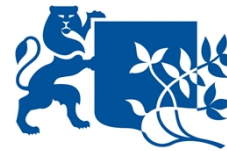
**De heer G. Alaerts** spreekt de volgende tekst uit:

Dank voor de gelegenheid om in te spreken over de geplande uitbreiding van de A4. Mijn naam is Guy Alaerts, ik ben al twintig jaar Rijswijker en mijn vrouw al veertig jaar. Ik vertegenwoordig hier 250 gezinnen uit de Vlietbuurt en de Bomenbuurt. Zij hebben mij gemachtigd om een gezamenlijk opgestelde zienswijze bij Rijkswaterstaat in te dienen.

De buurten delen een zeer grote zorg over de milieueffecten van het toenemende verkeer op de A4 wat betreft geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Nu reeds heerst grote onvrede over de huidige geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Wij hebben in de afgelopen tijd slechts beperkt tijd gehad en dus maar een klein aantal straten kunnen benaderen, maar acht van de tien gezinnen gaven onmiddellijk steun aan het initiatief. Bewoners van Te Werve, Haagweg, Leeuwendael en andere buurten hebben zich daar naderhand bij aangesloten. Ik heb verder gemerkt dat het college van B en W van Den Haag en de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland uitgesproken kritische opmerkingen hebben gemaakt bij de milieueffectrapportage. Die MER maakt wat ons betreft betwistbare aannames want die houdt geen rekening met de heersende winden, die lawaai en verontreiniging naar onze buurten waaien. Verder worden piekbelastingen verwaarloosd en wordt er geen rekening gehouden met het viaduct over de Vliet dat als klankkast werkt. De cumulatieve geluidbelasting van de drukke aanvliegroute naar Schiphol boven de buurt is evenmin meegenomen.

De MER gaat over Rotterdam/The Hague Airport, maar dat is irrelevant voor onze buurt. Er worden ook geen maatregelen voorgesteld om fijnstof en stikstofdioxide terug te dringen, terwijl Rijswijk al een van de meest vervuilde gemeenten van Nederland is.

Forum Stad  
23 juni 2020



Wij stellen de inspanningen van de wethouder zeer op prijs om ecodeucten met bomen in de koppelkansen mee te pakken, maar die investeringen zijn niet relevant voor de problemen in onze buurten.

Deze buurten vragen om:

- het aanbrengen van geluidswerende schermen tussen de afritten Drievliet/Ypenburg en Rijswijk.
- het gebruik van tweelaags ZOAB-fijn als wegdek op dit traject, omdat dit maximaal geluidsdempend is.
- het terugdringen van de maximumsnelheid tot 80 km/u met trajectcontrole, met name ook in de avond- en nachturen. Dit traject is overigens het enige langs de grote steden in Nederland waar nu nog steeds 130 km/u gereden mag worden).
- er moet in de buurt een meetpunt voor continue luchtverontreiniging komen.

Dit zijn onze standpunten. Wij vragen u om deze opinies in uw overwegingen mee te nemen.

Mevrouw **Woudstra** (D66) geeft aan dat de gemeenteraad beperkt invloed heeft op dit punt. Is de inspreker voornemens om Tweede Kamerfracties te benaderen hierover?

De heer **G. Alaerts** merkt op dat het nog niet zover gekomen is. Hij hoort graag vanuit de raad hoe bewoners dat zouden moeten aanpakken.

Mevrouw **Woudstra** (D66) spreekt uit dat zij hem daar graag mee helpt.

### 3. Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

### 4. Raadsvoorstel Meekoppelkansen A4 Haaglanden (no. 20-025)

**De voorzitter** verwijst naar de presentatie van wethouder Lugthart. De stukken die daarbij zijn gepresenteerd, staan nu ter bespreking, aangevuld met stukken die op verzoek van de raad zijn toegestuurd.

#### Inbreng van het forum in eerste termijn

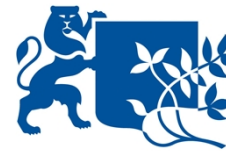
De heer **Braam (Beter voor Rijswijk)** brengt het volgende naar voren:

- Het is volkomen terecht dat de inspreker vraagt om geluidswerende voorzieningen ten behoeve van de woonwijken langs de A4. Dit punt moet door de wethouder worden meegenomen in het overleg.
- Ook het punt van de duurzaamheid (bijvoorbeeld zonnepanelen in vangrails) moet worden aangekaart, wellicht in combinatie met de geluidswerende voorzieningen.
- Beter voor Rijswijk is voorstander van het verlagen van de maximumsnelheid waar dat nodig is (woonwijken 30 km/u en autowegen 100 km/u) maar het handhaven van de maximumsnelheid waar dat mogelijk is: de snelwegen (130 km/u). Op dat punt verschilt de heer Braam dus met de inbreng van de inspreker.
- Beter voor Rijswijk ziet voordelen aan de meekoppelkansen. Een van die voordelen is de stimulans aan het groen tussen de wijken (4.000 meter). Op deze manier wordt ook een groot deel van het Wilhelminapark, zoals dat er vroeger lag, hersteld.
- Met de voorgenomen uitvoering worden de mogelijkheden van voetgangers enigszins beperkt. Het is daarom belangrijk dat aan de buitenkant van het traject, langs de Beatrixlaan, een goede voetgangersverbinding wordt gerealiseerd richting ov-verbindingen en De Bogaard.
- Het is jammer dat nog onduidelijk is hoe de naar de Plaspoelpolder en de Beatrixlaan afslag eruit komt te zien. Wellicht kan de wethouder daarop een toelichting geven.

Mevrouw **Alberts** (GroenLinks) maakt de volgende opmerkingen:

- Verbreding van de A4 brengt veel schade toe aan de gemeente Rijswijk. De toename van gemotoriseerd verkeer veroorzaakt meer luchtvervuiling en extra lawaai. In dat verband sluit mevrouw Alberts zich aan bij de suggestie van de inspreker om de maximumsnelheid op de A4 langs het

Forum Stad  
23 juni 2020



Rijswijkse traject terug te brengen naar 80 km/u. Schade door de verbreding ontstaat ook door meer wateroverlast en hittestress, en een grotere barrière tussen Noord- en Zuid-Rijswijk.

- De schade wordt onvoldoende gecompenseerd met de afspraken tussen gemeente en rijksoverheid. De nieuwe, groene overkluisingen compenseren niet de kilometers groen en grond en de meer dan 23.000 bomen die worden opgeofferd aan de verbreding van de snelweg. Bovendien kost die deal de gemeente meer dan 8 miljoen euro, terwijl Rijkswaterstaat het AZC-terrein gratis mag gebruiken voor de werkzaamheden. GroenLinks vindt dat Rijkswaterstaat meer moet betalen om de schade enigszins te compenseren.

- In de overeenkomst staat dat als de viaducten duurder uitvallen dan voorzien, Rijswijk moet onderhandelen met Rijkswaterstaat om binnen de kosten te blijven. De uitkomst daarvan is mogelijk dat de viaducten smaller of minder groen uitvallen. Dan heeft Rijswijk het nakijken.

- Rijswijk loopt kortom te veel risico's. Die moeten beter in kaart worden gebracht en daar is meer tijd voor nodig dan gegeven wordt door het ministerie. Kan de wethouder aangeven waarom een besluit niet kan wachten tot na de zomer? Haast werkt onzorgvuldige besluitvorming in de hand.

- GroenLinks vindt dat er meer nodig is om de luchtvervuiling in Rijswijk substantieel terug te dringen. Verbreding van de A4 draagt daar bepaald niet aan bij. Mevrouw Alberts verzoekt het college daarom om de samenwerking te zoeken met de provincie en de buurgemeenten, die zich uit het onderhandelingsproces hebben teruggetrokken, en opnieuw met het ministerie in gesprek te gaan over de punten die in het Forum worden aangedragen.

Mevrouw **Woudstra** (D66) maakt de volgende opmerkingen:

- De inzet op mobiliteit is belangrijk voor de Rijswijkse economie. Het is echter onduidelijk of de verbreding van de A4 echte oplossingen biedt en in hoeverre er wordt ingezet op nieuwe mobiliteit. De berekeningen zijn gedateerd, evenals de houding van Rijkswaterstaat. Bovendien veroorzaakt de verbreding schade ten aanzien van de luchtkwaliteit en de CO<sup>2</sup>-uitstoot.

- Het verzet tegen de verbreding groeit en een andere insteek is dan ook gewenst. In elk geval moet naar de bezwaren van bewoners geluisterd worden. De bewoners willen graag groene geluidsschermen over de hele lengte van de A4 langs Rijswijk, met zonnepanelen, en ZOAB-fijn asfalt. Vooralsnog is Rijkswaterstaat daar alleen toe bereid als geluidsnormen worden overschreden.

- D66 houdt de optie van verlaging van de maximumsnelheid op de A4 langs Rijswijk open. Dat kan eventueel afhankelijk worden gemaakt van de doorstroming en de luchtvervuiling.

- D66 heeft moeite met een aantal elementen in de plannen (de spoorbrug en de kunstwerken) die niet passen bij de groene ecoducten en het groene karakter van Rijswijk. Kan de gemeente Rijswijk op dat punt nog invloed uitoefenen?

- D66 pleit in de Tweede Kamer voor een Mobiliteitsfonds met een aanpak voor wegen die bedoeld zijn voor zowel autovervoer als ov, fiets, scooter, bevoorrading en nieuwe mobiliteit, inclusief financiering. Bij het ministerie zou kunnen worden aangedrongen op vooruitlopen op een dergelijk Mobiliteitsfonds.

- Is de wethouder bereid om de signalen uit het forum over te brengen aan de minister, in samenwerking met de regio? Door samen op te trekken zouden insteek en verwachtingen van het ministerie veranderd kunnen worden, zodat er een ander plan ontstaat. Wat is er volgens de wethouder mogelijk om de impact van de verbreding te verminderen?

- Het is goed dat de Van Rijnweg en het Postmapad worden aangepast. In de uitwerking moeten nog wel punten verduidelijkt worden. Is de inpassing correct en worden mogelijkheden om te wandelen en fietsen in dit gedeelte van Rijswijk echt beter? Het sluit aan op de Stadsvisie, maar daarin was wel uitgegaan van een veel groter geheel.

- De kosten baren zorgen. Die trekken een forse wissel op de financiële situatie van Rijswijk. Hoe stabiel acht de wethouder een en ander? Hoe wordt het ecologisch beheer, waarvoor deels een tegemoetkoming is toegezegd door Rijkswaterstaat, in de meerjarenbegroting verwerkt? Het is niet de bedoeling dat groenstroken langzaam grijs kleuren omdat er geen geld meer is voor beheer.

- In het conceptcontract staat een dwingende formulering over een snelle vergunningverlening door Rijswijk voor het uitvoeren van de werkzaamheden en over het doen van positieve uitslatingen over de hele verbreding van de A4. Is dat aan te passen naar een als-dan-formulering: als het doorgaat, dan kijkt Rijswijk daarnaar?

Forum Stad  
23 juni 2020



De heer **Oelen** (VVD) maakt de volgende opmerkingen:

- Waar ligt de projectverantwoordelijkheid? Wie draagt de kosten van een minder voorspoedig traject? Dat wordt niet duidelijk uit de beschikbare informatie. Overigens heerste die onduidelijkheid ook bij andere gemeenten, die uit het overleg met het ministerie en Rijkswaterstaat zijn gestapt.
- Als Rijswijk besluit om niet gebruik te maken van de meekoppelkansen en er wordt gekozen voor de nulvariant, is er dan nog steeds autoverkeer over de Van Rijnweg mogelijk?
- Waarschijnlijk zal door de verbreding van de A4 elders gecompenseerd moeten worden voor verdwijnend groen. Wordt daarin voorzien met de realisatie van de ecoducten? Op welke wijze wordt daarin voorzien als gekozen wordt voor de nulvariant?
- Waarom wordt in de bestuurlijke brief van het college geen oproep gedaan aan het ministerie voor het realiseren van geluidsschermen en stil asfalt? Het is onvoorstelbaar dat dat niet gedaan is.
- In de bestuurlijke overeenkomst staat dat 9,8 miljoen moet worden bijgedragen. Het college verwacht dat een deel van die bijdrage in de vorm van een subsidie terugkomt vanuit de MRDH. Kan de wethouder bevestigen dat de bijdrage van 9,8 miljoen vastligt en het risico van het al dan niet krijgen van de subsidie bij de gemeente Rijswijk ligt?
- In de conceptovereenkomst staat een indexeringsbepaling. Is er zicht op de uitwerking hiervan? Het kan nog jaren duren voordat begonnen wordt met uitvoering van de werkzaamheden.
- In de overeenkomst staat ook dat Rijswijk zorgdraagt voor de verbindingen naar de viaducten. Welke kosten zijn daarmee gemoeid?
- Rijswijk verplicht zich met het aangaan van de overeenkomst ertoe, zo snel mogelijk vergunningen te verlenen. Vanuit de raad en bewoners komen echter al kritische geluiden over het Tracébesluit. De VVD is voorstander van verbreding van de A4, maar wel onder bepaalde voorwaarden. Het is voorstelbaar dat er nog allerlei procedures gevoerd gaan worden die leiden tot een herzien Tracébesluit. De bepaling in de conceptovereenkomst zou kunnen betekenen dat de gemeente daar dan niet kritisch tegenover mag staan.
- Heeft de wethouder contact gehad met het ministerie en Rijkswaterstaat over het gebruik van recente cijfers bij het doen van berekeningen? Die cijfers zijn niet representatief voor de gemiddelde situatie.

De heer **Van Enk** (CDA) maakt de volgende opmerkingen en stelt de volgende vragen:

- Het proces vergt kennelijk spoed, gelet op de vlotte agendering van het onderwerp in forum en raad. Het CDA staat daar positief tegenover. Als een overeenkomst met de rijksoverheid voordelig kan zijn voor Rijswijk, dan moet daar snel (maar wel zorgvuldig) over gesproken worden. Het CDA kan ook instemmen met een overeenkomst met Rijkswaterstaat als alternatief voor een bezwaarprocedure. Daarmee maakt het college een goede keuze.
- De inhoud van de conceptovereenkomst is echter verrassend: twee ecoducten in plaats van één. Het CDA staat daar niet per definitie positief tegenover. De vraag is of met de overeenkomst (en het raadsvoorstel) een barrièrewerking wordt opgelost voor fietsers en fauna of een oplossing wordt geboden voor de toenemende verkeersdruk in en rond Rijswijk en de milieueffecten daarvan? In de raad zijn in de afgelopen jaren met name zorgen geweest over dat laatste. Waarom hebben die zorgen niet centraal gestaan bij de besprekingen met ministerie en Rijkswaterstaat?
- Wordt met het raadsvoorstel de ambitie van een tunnel onder de Beatrixlaan onmogelijk gemaakt? Zo nee, hoe ziet de wethouder het vervolg van dat pad naar die voorkeursvariant? Hoe staat het met de netwerkoeverleggen over die variant?
- De verwachting is dat het autoverkeer met 30% toeneemt als de A4 wordt verbreed. Het CDA beschouwt een toename van het autoverkeer als onontkoombaar. Die is een gevolg van de broodnodige woningbouw in de regio. De verbreding van de A4 voorkomt stilstaand autoverkeer, met alle luchtverontreiniging van dien. De bewoners van de wijken aan de A4 maken zich echter zorgen over die toename van het autoverkeer. Is de wethouder bereid om het gesprek aan te gaan over geluidsschermen, met name op het viaduct over de Vliet? Is het mogelijk om metingen te verrichten in plaats van louter uit te gaan van berekeningen?
- Het beperken van de maximumsnelheden op rondwegen in Rotterdam, Utrecht en Amsterdam heeft daar positieve effecten gehad op de luchtverontreiniging. Die maatregel leidt niet tot files of ongemak, terwijl die wel veel oplevert voor Rijswijk, zeker na de coronacrisis, als het verkeer weer gaat toenemen. Het CDA is daar dan ook voorstander van in Rijswijk.
- In het slagenlandschap achter herberg De Vliet wordt voorzien in een open water. Het CDA betreurt dat en verzoekt de wethouder om met Rijkswaterstaat naar alternatieve locaties daarvoor te kijken.

Forum Stad  
23 juni 2020



De heer **Kooy** (PvdA) maakt de volgende opmerkingen:

- De heer Kooy vindt de plotselinge gang van zaken verrassend. Hij had bovendien verwacht dat in een overeenkomst meer ingezet zou worden op luchtkwaliteit en geluidsvervuiling, punten die de meeste aandacht gekregen.
- De overeenkomst met Rijkswaterstaat en het ministerie is door het college gepresenteerd als een toevallige meevaller. Misschien is het echter te goed om waar te zijn. Hoeveel grond raakt Rijswijk kwijt? Wat is de grondwaarde daarvan? Welke risico's loopt de gemeente op het project? Wanneer wordt het uitgevoerd? Er wordt door het Rijk wat dat betreft nog een slag om de arm gehouden terwijl de commitment vanuit Rijswijk vastligt.
- Naar aanleiding van de laatste bespreking van het tracé in de raad (in 2018) heeft het college laten weten aan het ministerie, grote ambities te hebben op het punt van luchtkwaliteit en geluidsbeheersing. Het college adviseerde een scenario met een uitkomst van nul extra belasting op die punten (IB 2018-056). Dat is echter niet neergelegd in de overeenkomst die nu voorligt. In het kader van de continuïteit van beleid zou hiervoor in de meekoppelkansen meer aandacht moeten komen.
- De vraag is of de Beatrixlaan de verwachte toename in verkeersstromen aankan. Voor beide kanten geldt een theoretische aftrekwaarde van geluidsnorm omdat de maximumsnelheid daar is teruggebracht tot 50 km/u. Dat doet echter niets af aan de luchtvervuiling en het geluidsoverlast. Wat zijn de kosten van groene geluidsschermen? Het zou goed zijn geweest als daarvoor al voorzieningen waren getroffen in het voorstel van het ministerie, juist omdat de ambitie eerder al is aangegeven.
- Rijkswaterstaat "kijkt mee" naar een afrit van de A4 naar de Beatrixlaan. Dat is een erg globale omschrijving. Welke mogelijkheden zijn er voor een krachtigere uitspraak?
- Is het mogelijk om een onderzoek te doen naar een andere locatie voor waterberging?

De heer **Van Bemmelen** (Wij.) maakt de volgende opmerkingen:

- Wij. is niet enthousiast over verbreding van de A4. Wij. maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit, de geluidsoverlast en het verloren gaan van groen, niet alleen langs de A4 maar ook van het slagenlandschap om Pasgeld als gevolg van een mogelijke waterberging. Als dat doorgaat, wordt cultuurhistorisch landschap opgeofferd voor twee viaducten met compensatiegroen.
- Als de verbreding van de A4 niet is tegen te houden, is het goed dat groencompensatie plaatsvindt en bredere viaducten worden gerealiseerd. Iets is beter dan niets.
- Waarom hebben omliggende gemeenten zich teruggetrokken uit de onderhandelingen? Waar kan Rijswijk nog invloed op uitoefenen? Hoe valt de verbreding te rijmen met de ambitie in het Schoneluchtakkoord om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te behalen ten opzichte van 2016? Blijft dat de Rijswijkse ambitie, ook met de bredere snelweg? Welke concrete maatregelen ziet de wethouder dan voor zich? Ziet de wethouder kansen om maatregelen als verlaging van de maximumsnelheid en het plaatsen van geluidsschermen in het kader van de deal ter sprake te brengen bij het ministerie? Is hij bereid om zich maximaal in te zetten voor het behoud en verbetering van Pasgeld door verplaatsing van de waterberging zoals voorgesteld in de zienswijze van de werkgroep Pasgeld?

De heer **Weterings** (Rijswijks Belang) maakt de volgende opmerkingen:

- Rijswijks Belang staat niet negatief tegenover het plan, maar maakt zich wel zorgen. De heer Van Enk heeft gezegd dat Rijkswaterstaat uitgaat van een meting van 50 Db terwijl hoger dan 65 Db gangbaarder is. Wat is de reactie van de wethouder daarop?
- Staat het bedrag van €8.385.000 vast of kunnen er kosten ontstaan als gevolg van beschermde valken of andere dieren? Wie gaan die kosten dan betalen?
- In het plan staat dat Rijswijk verantwoordelijk wordt voor het groenonderhoud. Is daarvoor een onderhoudsplan aan te leveren? Het Groenbeheersplan moet nog worden uitgevoerd, dus de uitvoering daarvan is nog niet te beoordelen. Het is desalniettemin zorgwekkend dat er een extra verantwoordelijkheid bijkomt voor groenonderhoud. Overigens is het wellicht mogelijk om van werk, werk te maken door op het viaduct een skatebaan te realiseren. Het benodigde bedrag daarvoor (€100.000) kan uit die 8 miljoen euro worden gehaald.

Mevrouw **Van Amerongen** (Gemeentebelangen Rijswijk) maakt de volgende opmerkingen:

- De A4 is belangrijk voor de bereikbaarheid van Haaglanden en de economische ontwikkeling. Gemeentebelangen Rijswijk vraagt zich af of er niet te snel over een zo belangrijke overeenkomst moet



Forum Stad  
23 juni 2020



worden gesproken. Waarom is de raad daarover zo laat geïnformeerd? Waarom is de raad niet eerder betrokken bij het proces?

- Bewoners in Rijswijk en andere gemeenten, zoals Leidschendam-Voorburg, maken zich zorgen over fijnstof en geluidsoverlast als gevolg van de plannen. Waarom wordt in de bestuurlijke reactie van het college niet op deze zorgen ingegaan?
- Rijkswaterstaat heeft toegezegd dat de maximale geluidshinder niet overschreden wordt. Gemeentebelangen Rijswijk vertrouwt hierop, maar hoort wel graag van de wethouder wat Rijkswaterstaat kan en gaat doen als de geluidshinder toch te groot blijkt te zijn? Met afspraken daarover worden de belangen van de bewoners geborgd en voelen zij zich gehoord.
- Het is goed dat Rijkswaterstaat gewezen is op het participatieproces van Pasgeld.
- Gemeentebelangen Rijswijk vindt dat er een goed voorstel voorligt, maar wil niet blind blijven voor de zorgen van de inwoners.

Mevrouw **De Man** (Onafhankelijk Rijswijk) stelt de volgende vragen:

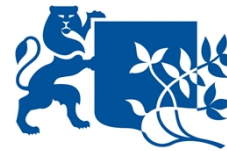
- Sinds wanneer weet het college van de plannen? Waarom is de raad daar niet eerder over geïnformeerd?
- Wat leveren de plannen precies op voor Rijswijk, anders dan een beetje meer groen en extra beperkingen voor autoverkeer in Rijswijk?
- Hoe denkt het college de plannen te financieren? Het gaat om een bedrag van bijna 9 miljoen.
- In welke verhouding staan de plannen tot de binnenstedelijke verkeersproblemen in Rijswijk? Het verkeer gaat straks sneller op de snelweg maar zeker niet sneller door Rijswijk heen, waardoor er nog meer problemen ontstaan met de doorstroming.
- Waar is de verwachting van het ontvangen van 2,25 miljoen op gebaseerd? Welke relatie is er tussen de ontvangst van dit bedrag en het inleveren op doorstroming, schone lucht et cetera?
- Waarom is er wederom niet gelobbyd voor een tunnel, die zo hard nodig is en waarover een raadsbreed aangenomen motie klaarligt? Wil de wethouder niet meewerken aan de uitvoering daarvan?

### **Reactie van het college in eerste termijn**

#### **Wethouder Lugthart reageert als volgt:**

- De conceptovereenkomst tussen rijksoverheid, ministerie van I en W en gemeente beslaat drie dossiers. Allereerst het raadsvoorstel Meekoppelkansen, waarin het college voorstelt om in te stemmen met het scenario Kwaliteit plus, voor twee viaducten. Tevens stelt het college daarin voor om het vrij besteedbare budget te benutten voor de bovengrondse verstedelijkingsvariant van de Beatrixlaan. De andere twee dossiers betreffen de verbreding van de A4 en de Beatrixlaan zelf. Het college heeft daarbij zeer zeker aandacht voor de zorgen die inwoners ook hebben, namelijk geluidshinder en luchtkwaliteit.
- De raad is in een ver verleden al betrokken bij deze dossiers, al vanaf 2009. Over de verbreding van de A4 neemt de minister in april 2021 een definitief besluit, het Tracébesluit. Het raadsvoorstel gaat echter alleen over het voorstel Meekoppelkansen.
- Verschillende gemeenten, waaronder Rijswijk, hebben op het ontwerp-Tracébesluit een zienswijze ingediend met aandachtspunten. Daarin komen ook onderwerpen als de verkeersafwikkeling aan de orde, evenals groencompensatie voor de overkluizingen, het slagenlandschap en de energietransitie. Dat moet besproken worden in het kader van het Tracébesluit. De wethouder wil de komende weken gebruiken om na te gaan wat het college en de raadsfracties kunnen doen om met elkaar zaken als ZOAB, snelheidsbeperking en geluidsschermen voor elkaar te krijgen. College en raad kunnen daarvoor samen een strategie bedenken.
- Andere gemeenten hebben zich niet teruggetrokken, maar hebben een zienswijze ingediend op het OTB, net als Rijswijk. Dat ontkracht echter niet het besluit van de minister. Met die gemeenten is ook gesproken over de meekoppelkansen die voorliggen. Het college van Rijswijk is daar tevreden mee, maar voor andere gemeenten betekenden die kansen vrij weinig. Aangezien Rijswijk de verbreding van de A4 toch niet kan tegenhouden, is dit dus te beschouwen als een goede deal.
- Overigens had Rijswijk ook wat te bieden aan Rijkswaterstaat en het ministerie. Rijswijk heeft grond beschikbaar (de voormalige TH-locatie) naast het spoorviaduct over de A4. Die grond kan gebruikt

Forum Stad  
23 juni 2020



worden als basis voor de werkzaamheden aan het spoorviaduct, wat de kosten van de ontwikkeling laag houdt. Die unieke positie had Rijswijk voor op andere gemeenten.

- Het dossier Beatrixlaan was niet betrokken bij de meekoppelkansen, maar is wel als prominent onderwerp naar voren gebracht in de gesprekken met Rijkswaterstaat en het ministerie. In de modellen voor de Beatrixlaan staat een berekening die gebaseerd is op de bovengrondse verstedelijkingsvariant. Als de Beatrixlaan niet wordt aangepakt, heeft dat dus effect op de verbreding van de A4. Uit de onderhandelingen is gekomen dat er een vrij besteedbaar budget van 2,25 miljoen beschikbaar wordt gesteld. Het college stelt voor om dat bedrag te investeren in de Beatrixlaan. Daarmee wordt ook de herontwikkeling van De Bogaard gestimuleerd.
- Met de overeenkomst is de kans op ondertunneling niet kleiner maar juist groter geworden. Met het ministerie van I en W is afgesproken dat in het overleg met de MRDH het onderwerp van de ondertunneling op de agenda wordt gezet. Dat begint met berekeningen van de verkeersdruk op die weg.
- De meekoppelkansen voor Rijswijk betreffen de Van Rijnweg en het Wilhelminapark. Bij de verbreding daarvan kan de raad kiezen voor kosten met een bandbreedte van tussen de 1,4 en 8 miljoen. In de Stadsvisie was die verbreding al neergelegd, al was het tegen lagere kosten. Daar staat tegenover dat er nu ook een overkluizing over de A4 gerealiseerd wordt.
- Als de gemeente niet voor de zomer een besluit neemt over de meekoppelkansen, dan blijft alleen de optie van de vervangingswaarde over. Dan vervalt de overeenkomst en komen er alleen twee kale, betonnen viaducten. Er is dan geen geld voor de Beatrixlaan en geen overkluizing zoals beschreven in de Stadsvisie. Als de raad nu niet instemt met het raadsvoorstel, gaat er voor jaren een kans verloren om dit te realiseren.
- In reactie op de opmerkingen van de heer Kooy: het gaat met het raadsvoorstel Meekoppelkansen niet zozeer om het oplossen van een probleem, maar om het realiseren van een mogelijkheid in Rijswijk.
- Het ministerie en Rijkswaterstaat wilden de projectverantwoordelijkheid neerleggen bij de gemeente, maar daar heeft Rijswijk niet mee ingestemd. Afgesproken is dat de projectkosten moeten passen binnen de kaders die de raad stelt. Als er een overschrijding dreigt, dan wordt er gekeken welke aanpassingen moeten worden gedaan om het binnen de kaders te houden.
- In het Masterplan Rijswijk Buiten staat dat er vanaf de realisatie van de overkluizing geen autoverkeer meer mogelijk is op de Van Rijnweg.
- In een bijlage bij de conceptovereenkomst staat dat in geluidsschermen wordt voorzien. Bestaande geluidsschermen worden vervangen en er worden ook nog nieuwe geplaatst. Dat zijn begroeide schanskorven.
- Afronding van het project wordt voorzien voor 2027. De wethouder zegt toe dat er dan een onderhoudsplan zal liggen voor het groenbeheer op de ecoducten. De kosten daarvan zullen ongeveer €11.000 per jaar bedragen. Voor de verbindingen worden geen extra kosten gemaakt omdat die aansluiten op de bestaande groenstructuur.
- De wethouder is het eens met de raadsleden die zich hebben uitgesproken tegen waterberging in het slagenlandschap. Daarover zullen zeer zeker nadere gesprekken worden gevoerd met de rijksoverheid.
- Rijswijk raak vrijwel geen grond kwijt met dit project. Dat areaal is zeer beperkt.
- Over de metingen en berekeningen zijn door verschillende partijen verschillende uitspraken gedaan. Er is weliswaar geen aanleiding om de berekeningen van Rijkswaterstaat in twijfel te trekken, maar als die toch niet blijken te kloppen, dan komt dat ongetwijfeld op tafel. Als uiteindelijk blijkt dat normen overschreden worden, dan wordt daarover het gesprek aangegaan. Bovendien kan Rijswijk besluiten om aanvullende maatregelen te nemen als bewoners geluidsoverlast ervaren.

### Inbreng van het forum in tweede termijn

De **voorzitter** stelt voor om de tweede termijn beperkt te houden en technische vragen te stellen in een schriftelijke vragenronde.

De heer **Braam** (Beter voor Rijswijk) maakt de volgende opmerkingen:

- Hoewel er voordelen zitten aan de meekoppelkansen, is het belangrijk om de punten die in het forum zijn aangekaart aan de orde te stellen bij het ministerie. Een voorbeeld daarvan is de realisatie van een

Forum Stad  
23 juni 2020



voetgangerspad langs de Beatrixlaan. Daarmee wordt voorkomen dat Rijswijk-Buiten een apart eiland wordt dat losstaat van de rest van Rijswijk.

- Het blijft jammer dat het onderwerp luchtkwaliteit onderbelicht is gebleven in de overeenkomst. Het is een belangrijk onderwerp in de raad geweest in de afgelopen jaren.
- Het is goed dat het college bereid is om in overleg te gaan over de voorgenomen waterberging in het slagenlandschap.
- Gelet op de mogelijkheden van de meekoppelkansen staat Beter voor Rijswijk positief tegenover het raadsvoorstel.

Mevrouw **Alberts** (GroenLinks) maakt de volgende opmerkingen:

- Het raadsvoorstel meekoppelkansen en het Tracébesluit zijn niet los te zien van elkaar. Dat blijkt ook uit de conceptovereenkomst, waarin staat dat partijen zich conform hun wettelijke taken en bevoegdheden gaan inzetten voor zo spoedig mogelijke realisatie van het Tracébesluit. Ook blijkt dat uit het beschikbaar stellen van het terrein van waaruit gewerkt kan worden aan de realisatie van de verbreding.
- Mevrouw Alberts verzoekt de wethouder om het raadsvoorstel in te trekken en opnieuw in overleg te gaan met het ministerie over de adviezen en oproepen die in het forum gedaan zijn met betrekking tot luchtkwaliteit, geluidsoverlast en ruimtelijke ordening.
- Er gaat veel groen en grond verloren als de verbreding van de A4 wordt doorgezet. Waarom is de burgemeester betrokken bij de gesprekken met het ministerie en Rijkswaterstaat in plaats van de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening en Luchtkwaliteit?
- Is het college voor of tegen verbreding van de A4? Is het college voorstander van het verlagen van de maximumsnelheid op de A4 langs Rijswijk? Zo ja, naar welke snelheid?

Mevrouw **Woudstra** (D66) maakt de volgende opmerkingen:

- D66 is niet positief over het verloop van het proces en de verbreding van de A4. Dat zal ook duidelijk worden gemaakt in de richting van de Tweede Kamerfractie en de D66-fractie in Provinciale Staten.
- Daarentegen is het wel positief dat breed in de raad kritische kanttekeningen worden gezet bij de uitwerking van de verbreding op de luchtkwaliteit en de geluidshinder. Ook is het goed dat door verschillende partijen steun is uitgesproken voor het (flexibel) aanpassen van de maximumsnelheid op de A4 langs Rijswijk, het leggen van ZOAB en het realiseren van geluidsschermen al dan niet met zonnepanelen.
- Mevrouw Woudstra neemt het raadsvoorstel meekoppelkansen mee terug naar de fractie, ook om het financieel risico te bespreken.

De heer **Oelen** (VVD) maakt de volgende opmerkingen:

- Hoe wordt voorzien in groencompensatie als de overeenkomst meekoppelkansen niet doorgaat?
- Als de overeenkomst niet doorgaat, wordt er dan alsnog autoverkeer mogelijk over de Van Rijnweg?
- Als de subsidie van de MRDH niet doorgaat, is Rijswijk dan nog steeds gebonden aan een financiële bijdrage van 9,8 miljoen?
- Is het denkbaar dat het project wordt afgeschaald op het moment dat zich financiële tegenvallers voordoen? Is daar een risicoanalyse op uitgevoerd? Theoretisch kan het gebeuren dat Rijswijk 9,8 miljoen betaalt, geen subsidie krijgt van de MRDH en er uiteindelijk slechts twee kale viaducten gerealiseerd worden.
- De gemeente betaalt 9,8 miljoen aan Rijkswaterstaat en krijgt 2,25 miljoen daarvoor terug om vrij te besteden aan de Prinses Beatrixlaan. Klopt het dat het bedrag van 2,25 miljoen ook beschikbaar komt als de gemeente besluit om niet bij te dragen voor een bedrag van 9,8 miljoen?

De heer **Van Enk** (CDA) maakt de volgende opmerkingen:

- De keuze voor een bredere A4 is al gemaakt in 2009 en ligt vast in een Stadsvisie die voor de huidige raadsperiode is vastgesteld. Het is logisch dat veel raadsleden die nieuw zijn gekozen daaraan moeten wennen. Het was goed geweest als de wethouder de raad tussentijds had meegenomen in de doelstelling die hij achter de schermen nastreefde, zonder medeweten van de raad.
- Het is beter om een goed akkoord te hebben met Rijkswaterstaat dan bezwaarprocedures te starten. De verkeersontwikkeling is ook niet tegen te houden, want die is noodzakelijk. De vraag is wel tegen welke kosten dat akkoord wordt gesloten. Wat dat betreft ligt de keuze voor tussen brede en



Forum Stad  
23 juni 2020



aangeklede ecoducten, waar Rijswijk financieel aan moet bijdragen, of kale ecoducten, waar Rijswijk niet aan bijdraagt. In het laatste geval moet Rijswijk wel zelf 2,5 miljoen euro voor de Beatrixlaan opbrengen. Over die keuzes en het verschil van 7 miljoen wil het CDA nog nadenken voor de raadsvergadering.

- De uitnodiging van de wethouder om gezamenlijk een strategie te bepalen voor de milieupunten is heel belangrijk. Dat staat los van het te volgen juridische traject, de bestuursbrief, de overeenkomst, de zienswijze, metingen en berekeningen. Het is goed als Rijswijk nu al een plan maakt voor het aanklaarten van onderwerpen bij Rijkswaterstaat. Hierover heeft de heer Van Enk al contact gehad met de CDA-fractie in Leidschendam-Voorburg en zal hij nog contact zoeken met de CDA-fractie in de Tweede Kamer. De heer Van Enk vraagt de wethouder in dit verband om het raadsvoorstel uit te breiden met het voornemen om een aantal eisen en wensen neer te leggen bij Rijkswaterstaat.
- Het zou goed zijn om de maatregelen voor luchtkwaliteit, zoals die staan in actieplan, uit te voeren. Dat kan bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat de bouwactiviteiten aan de A4 niet met mobiele diesel-installaties worden uitgevoerd, maar op een schonere manier, met nieuwe methoden.

De heer **Kooy** (PvdA) maakt de volgende opmerkingen:

- In de brief van 2018 is uitgegaan van een nulbelasting. Die doelstelling is verloren gegaan in de laatste stukken van het college. De wethouder heeft in zijn reactie aangegeven dat de meekoppelkansen en het Tracébesluit twee trajecten zijn, maar in zijn presentatie gaf hij aan dat die uiteindelijk bij elkaar komen. Daarom graag de nul-doelstelling meenemen in de stukken.
- Als het nu alleen gaat om de meekoppelkansen, waarom wordt dan het onderwerp Beatrixlaan integraal meegenomen in het raadsbesluit? Waarom wordt niet eerst een besluit genomen over de meekoppelkansen met de nuloptie en daarna gekeken naar de Beatrixlaan? Want wanneer zou dat vrij besteedbare geld beschikbaar komen? Wanneer wordt er dan gestart met de Beatrixlaan? Kan het gebeuren dat er straks gelijktijdig twee grote infrastructurele werken gaande zijn in de regio?
- In het geval van kostenoverschrijding wordt er opnieuw gekeken naar de kaders die de raad heeft gesteld. Dat heeft het college vaker op die manier aangepakt, bijvoorbeeld bij het Huis van de Stad. In dat geval is direct de optie van "meer geld erbij" voorgesteld. Opnieuw kijken naar de kaders zou neerkomen op heroverweging van de viaducten, of op geen autoverkeer op de Van Rijnweg, met extra belasting van de Beatrixlaan tot gevolg. Kan de wethouder daarom nog eens ingaan op de positie van de Van Rijnweg in de besluitvorming?

De heer **Van Bemmelen** (Wij.) maakt de volgende opmerkingen:

- Het is positief dat de wethouder zich wil inzetten voor maatregelen tegen geluidsoverlast en fijnstofuitstoot, en zich wil inzetten tegen verplaatsing van de waterberging. Mogelijk komt Wij. hiervoor met een motie.
- De bewoners van Pasgeld hebben een alternatieve plek voorgesteld voor de waterberging. Wij. vindt dat een blauwe aanvulling in Pasgeld een mooi alternatief zou zijn voor woningbouw.

De heer **Weterings** (Rijswijks Belang) maakt de volgende opmerkingen:

- Bewoners van Rijswijk mogen geen overlast gaan ondervinden van verbreding van de A4, maar het lijkt ook wat voorbarig om al op voorhand geluidsschermen te plaatsen. Is dat gangbaar? Kan de wethouder met zekerheid aangeven dat er geen geluidsnormen overschreden gaan worden? Wat zijn de kosten van die schermen? Zijn de kosten daarvan meegenomen in het bedrag van 8 miljoen of komen die daar nog bovenop?

Mevrouw **Van Amerongen** (Beter voor Rijswijk) maakt de volgende opmerkingen:

- De wethouder geeft aan dat de raad sinds 2009 betrokken is bij dit traject. Waarom moet er dan nu in een kort tijdsbestek een besluit worden genomen? Waarom is de raad daar niet tussentijds in meegenomen?
- Bestaande geluidsschermen worden vervangen en er komen nieuwe geluidsschermen bij. Waar worden deze geplaatst? Komen die in Rijswijk?
- Kan de wethouder toezeggen dat er geen waterberging komt in Pasgeld? Dat is niet terug te lezen in de bestuurlijke reactie.

Forum Stad  
23 juni 2020



Mevrouw **De Man** (Onafhankelijk Rijswijk) maakt de volgende opmerkingen:

- Waarom is de raad niet eerder geïnformeerd over het onderhandelingstraject over de meekoppelkansen?
- Het is onterecht dat de wethouder spreekt over een “gratis bijdrage van het Rijk”. Rijswijk betaalt immers voor ruim 8 miljoen euro mee aan faciliteiten waar de gemeente eigenlijk weinig baat bij heeft.
- Kan de wethouder aangeven waarop het vrij besteedbare bedrag van 2,25 miljoen is gebaseerd?
- Hoe wordt de bijdrage van 8 miljoen euro gefinancierd?
- De wethouder stelt dat de mogelijkheid van ondertunneling van de Beatrixlaan alleen maar groter wordt door de meekoppelkansen. Kan hij dat eens precies uitleggen?
- Onafhankelijk Rijswijk is absoluut en volledig tegen verlaging van de maximumsnelheid op de snelweg.

### Reactie van het college in tweede termijn

#### Wethouder Lugthart reageert als volgt:

- Het punt van het voetgangerspad langs de Beatrixlaan is een separaat proces dat niet hoort bij het gebied dat gaat over de meekoppelkansen.
- De wethouder is bereid om metingen uit te laten voeren, al wil hij wel nagaan of I en W die metingen zou moeten doen.
- Er is een stap dichterbij gezet naar ondertunneling van de Beatrixlaan omdat het onderwerp nu geagendeerd is bij het ministerie en de MRDH. Daarmee is het ontstegen aan het gemeentelijk niveau, wat realisatie dichterbij brengt. De gemeente Rijswijk kon zelf niet de volledige kosten dragen van ondertunneling en het bedrag dat daarvoor bedoeld was, is daarom aan andere doelen besteed. Als de raad van Rijswijk bereid is om een substantieel deel van de Enecogelden te steken in ondertunneling, dan wordt ondertunneling haalbaar, juist omdat nu ook het ministerie en de MRDH het onderwerp op de agenda hebben staan. Overigens is de tunnel dan niet in een paar jaar gerealiseerd, maar is er in elk geval een mogelijkheid van ondertunneling aanwezig in het geval de verkeersdruk toeneemt.
- De wethouder vindt dat het college zorgvuldig heeft gehandeld in het voorleggen van het bestuursakkoord aan de raad door een gedegen presentatie te geven. Het korte tijdsplan heeft mogelijk verbazing gewekt, maar reden daarvoor was dat het college ervan uitging dat het voorstel pas aan het einde van 2020 gepresenteerd zou worden. Dat is veel eerder gedaan. Verder kon het college niet veel eerder een stuk naar de raad sturen omdat er nog geen overeenstemming was bereikt. In de presentatie is al aangegeven dat het eerste bestuurlijke overleg plaatsvond in januari 2020, het tweede in maart en het derde in juni. Ook voor het college is het dus vrij snel gegaan.
- De maximumsnelheid op de snelweg op de A4 langs Rijswijk kan verlaagd worden, maar niet direct naar 80 km/u. Het ligt meer voor de hand om die te verlagen naar 100 km/u.
- De wethouder vindt de oproep van het CDA om in het raadsvoorstel op te nemen dat een strategie wordt bepaald om wensen en eisen neer te leggen bij de rijksoverheid, sympathiek. De wethouder wil daar een poging toe doen, al wordt dat misschien in de vorm van een brief. In elk geval zijn de woordvoerders uitgenodigd om nog voor de raadsvergadering met de wethouder van gedachten te wisselen over een dergelijke strategie.
- De wethouder komt terug op de vraag van de heer Van Oelen over de mogelijkheid van autoverkeer op de Van Rijnweg in het geval besloten wordt om de nulvariant te volgen, dus zonder bijdrage van Rijswijk.
- In reactie op de vraag over de relatie tussen de MRDH-subsidie en het vastleggen van de bijdrage van Rijswijk gaat de wethouder zorgen voor een scherpere formulering. Als de subsidie niet wordt uitgekeerd, moet het plan van aanpak worden bijgesteld. De wethouder komt daarop terug bij de raad.
- Uit het onderhandelingstraject is een bedrag gekomen dat is opgebouwd uit componenten. Technisch gezien, lijkt het alsof het AZC-terrein voor niets beschikbaar wordt gesteld aan Rijkswaterstaat, maar eigenlijk is dat betrokken bij de onderhandelingen en het bepalen van het bedrag.
- Het vrij besteedbare bedrag van 2,25 miljoen wordt besteed aan de Beatrixlaan zodat het plan voor de bovengrondse variant ten uitvoer kan worden gebracht.
- Het is onmogelijk om de waterberging in Pasgeld tegen te houden. Er kan wel gesproken worden over de locatie van de waterberging.
- In de begroting wordt aangegeven hoe de bijdrage van Rijswijk, die kan variëren van 1,44 tot 8 miljoen, wordt gedekt. Dat zal gebeuren via de kapitaallasten.

Forum Stad  
23 juni 2020



De **voorzitter** herhaalt de toezeggingen van de wethouder:

- Er komt een schriftelijke reactie over de toekomst van de Van Rijnweg in het nulscenario.
- Tevens komt er een schriftelijke reactie over de relatie tussen de bestuurlijke overeenkomst en de MRDH-subsidie voor het fietspad.
- Er wordt nadere informatie toegestuurd over de vervangende geluidsschermen en de plaats van de nieuwe geluidsschermen.

De voorzitter geeft aan dat technische vragen uiterlijk vrijdag kunnen worden ingeleverd bij de Griffie. Dan kan de beantwoording nog tijdig beschikbaar zijn voor behandeling in de raadsvergadering van 2 juli.

De vergadering wordt gesloten.

Vastgesteld in de vergadering van .. 2020

De griffier,

de voorzitter,

J.A. Massaar

M. Pelzer