

Waarom worden de gemeenten Schiedam, Rotterdam en Vlaardingen onbereikbaar bij aanleg A4 Delft-Schiedam? Evenals de gemeenten Den Haag, Delft, Midden-Delfland, Westland en Rijswijk?

Geachte geadresseerden,

Ondergetekende geeft 15 jaar college aan de studenten van de TU Delft in het Ontwerpen van wegen en spoorwegen en woont in Delft. Ik acht het mijn plicht u op het volgende te wijzen. De voorgenomen aanleg van de A4 Delft-Schiedam betekent voor uw gemeente geen verbetering, maar zal de bereikbaarheid in de ochtend- en middagspits verslechteren wegens sterke toename van de verkeersintensiteit en congestie op de autosnelwegen. Deze bevinding – mede gebaseerd op de hierna volgende vier redenen – werd mij tijdens de inloopavond van Rijkswaterstaat over de A4 MD in Schipluiden op 8 februari 2010 bevestigd. Elke deskundige kan deze redenen ontlenen aan de Trajectnota's A4 Delft-Schiedam en A13/A16 van Rijkswaterstaat, die vorig jaar openbaar zijn geworden voor inspraak, waarin de verkeersvolumes van het jaar 2006 (géén A4) met 2020 (wél A4) worden vergeleken. Illustratief zijn ook bijlagen 1 t/m 4.

De vier redenen:

Ten eerste. Er gaat bij aanleg A4 76 procent meer verkeer door de Beneluxtunnel dan in 2006. Dit betekent ernstige files in de ochtend- en avondspits bij deze tunnel, op het nieuwe Kethelplein en de A20 en op het Beneluxplein en de A15.

Ten tweede. Op de A20 bij Rotterdam duurt de avondspits zes uur, van 's middags één uur tot 's avonds zeven uur en de ochtendspits drie uur. Totaal 9 spitsuren per werkdag. Daardoor wordt het verkeer op de A20 ernstig verstoord. Gecombineerd met de eerste reden, minstens verstoord van Kethelplein tot Terbregseplein, de verbinding A16/A20. Daarmee ook op het Kleinpolderplein, de verbinding A13/ A20.

Ten derde. Er gaat bij aanleg A4 over de Brienoordbrug 12 procent meer verkeer dan in 2006 is geteld. Dit betekent ernstige files in de ochtend- en avondspits op en bij deze brug, op de A16 en bij het Terbregseplein. Gecombineerd met de eerste twee redenen staat de Ruit van Rotterdam in langdurige files evenals het N-Z en Z-N verkeer via de twee genoemde oeververbindingen.

Ten vierde. Er gaat bij aanleg A4 over de A4 op het kpt Ypenburg 56 procent meer verkeer dan in 2006 is geteld. Over de A13 bij Delft blijft nagenoeg even veel verkeer gaan als in 2006 is geteld. De A13 blijft dus verstopt. Bij aanleg A4 daardoor ernstige files op kpt Ypenburg en Prins Clausplein in de ochtendspits en avondspits.

Samenvattend: je wilt vanaf uw gemeente naar **kpt Ypenburg, Prins Clausplein, Beneluxtunnel, Kethelplein of Kleinpolderplein** dan sta je dagelijks in de file. Nog afgezien dat je bij **Harnasch en** bij de **aansluiting A4 met N468** (Schipluiden – Maasland) al in ernstige files staat. Omgekeerd sta je ook in de file als je van Den Haag, Het Westland, Gouda, Zuid-Nederland en de Maasvlakte naar uw gemeente wilt.

Conclusie: uw gemeente zal in de spitsperioden bij aanleg van de A4 geïsoleerd blijven naar alle richtingen en vanuit alle richtingen van het autosnelwegnet. Volgens Rijkswaterstaat blijven de problemen bestaan na aanleg A4 én A13/A16 én A15 én mét km-heffing.¹

Eergisteren, 17 februari, deelde drs. ing. Peter Blok in een presentatie aan het Algemeen Bestuur (AB) van Haaglanden mee, dat Haaglanden nog geen oplossing heeft voor de problemen die de A4 veroorzaakt. Ook het Trekvliettracé (thans Rotterdamsebaan genoemd) kan met de A4 MD niet gerealiseerd worden. Het streven is najaar 2010 met oplossingen te komen, waarbij ook de A14 (zie hierna) thans in studie is en er een herschikking of aanvulling kan komen van de prioriteiten tot 2020.

Deze verkenning sluit aan op het advies van de wettelijk verplichte Commissie m.e.r. van 2 juli 2009 aan minister Eurlings dat de A4 MD geen structurele oplossing heeft en nadere studies van Haaglanden en Rotterdam Vooruit dit perspectief dienen te geven. Ook het Trekvliettracé (thans Rotterdamse baan

¹ Rijkswaterstaat, Trajectnota/MER Stap 2, A4 Delft-Schiedam Hoofdrapport, april 2009 blz 18.

genoemd) kan m.i. met de A4 MD niet gerealiseerd worden. In Randstad Urgent wenst minister Eurlings de aanleg van de A4, A13/A16, Oranjetunnel en Trekvliettracé. Deze komen met de reeds aanwezige A13 uit op kpt Ypenburg en Prins Clausplein, die deze verkeerstoename uiteraard niet goed kunnen verwerken. Evenals aan Rijkswaterstaat op 8 februari 2010, vertelde ik eergisteren aan Haaglanden deze problemen.

In Randstad Urgent wenst minister Eurlings de aanleg van de A4, A13/A16, Oranjetunnel en Trekvliettracé. Deze komen met de reeds aanwezige A13 uit op kpt Ypenburg en Prins Clausplein, die deze verkeerstoename uiteraard niet goed kunnen verwerken. Daarmee is ook het N-Z en Z-N verkeer in West-Nederland geblokkeerd (evenals bij Beneluxtunnel en Brienoordbrug).

Daarom is voorgesteld het alternatief: nieuwe oeververbinding met A14

Ondergetekende en mijn collega's, de hoogleraren Immers en Van Wee (zie bijlage 2) pleiten daarom voor een serieus onderzoek van het alternatief de A14 (A4 Leidschenveen tot A16 Terbregseplein). Deze A14 in de plaats van én de A4 Delft-Schiedam én de daarbij tegelijkertijd door de minister VenW noodzakelijk geachte A13/A16 én de verbreding A13, met totale kosten ongeveer 4 miljard euro. Deze verbreding is volgens de Commissie m.e.r. (advies aan de minister VenW, 24 januari 2006, pt 2.2.1. blz 3) en andere deskundigen immers tevens nodig. De A14 wordt daarbij gecombineerd met een nieuwe oeververbinding (Blankenburg- of Oranjetunnel) met A54 via Westerlee door het Westland naar de Harnasch knoop.

Deze studie A14 is in 2007 in een motie van PVV in de Tweede Kamer ook geëist door CDA en PvdA, maar is nooit verschenen, ondanks dat minister Eurlings de motie toen overbodig noemde, omdat hij Rijkswaterstaat daar reeds opdracht voor had gegeven. Het daarin omschreven doel is om 'alternatieven te onderzoeken die het zwaar overbelaste Prins Clausplein wel ontlasten'. Dit wordt bereikt met de A14, omdat deze niet op dit plein en op kpt Ypenburg uitkomt. Deze A14 heeft Haaglanden thans ook in studie.

De vermelde nieuwe oeververbinding is sinds 2003 al drie keer ook door anderen voorgesteld. De Oranjetunnel met A54 maakte sinds februari 2003 reeds deel uit van de studie A4 Delft-Schiedam en alternatieven. De ministers Peijs en Winsemius constateerden in 2006 alle eerder genoemde zeer ernstige problemen die de A4 veroorzaakt (zie hun uitgebreide opsomming die in 2007 is uitgelekt door Winsemius (bijlage 3). Hun conclusie was direct beginnen met een veel beter alternatief: een nieuwe oeververbinding. Door Winsemius is nogmaals in een televisie interview in 2008 bevestigd: "er zit eigenlijk geen masterplan achter...dan moet je wel het goeie doen!" (zie bijlage 4).

Opvallend is dat in het rapport "Verkenning Rotterdam Vooruit" van de Stadsregio Rotterdam, november 2009 deze nieuwe oeververbinding eveneens is voorgesteld. De Stadsregio maakt over enkele maanden bekend of Blankenburg – danwel Oranjetunnel de voorkeur heeft (Nieuwsbrief van 18 februari 2010).

Het is averechts om nu te starten met de aanleg van de A4 en de A13/A16, met de vermelde uiteindelijk totale kosten van ongeveer 4 miljard euro, terwijl dan nog steeds het Prins Clausplein en kpt Ypenburg verstopt zullen blijven (en ook de Beneluxtunnel en de Brienoordbrug). Of kies andere, drastische maatregelen ter beïnvloeding van het wegverkeer zoals

- 1) de aanleg van bufferruimtes bij de toe- en afritten,
- 2) de invoering van een dynamische weggebruiksheffing en
- 3) de invoering van een slim systeem van dynamisch verkeersmanagement.

Volledigheidshalve zij nog vermeld: de voorzitter van de Adviescommissie IODS (deze adviseert minister Eurlings) deelde in september 2008 mee dat de vertraging van 40 jaar in de studie A4 uitsluitend is veroorzaakt door het Rijk en niet door wethouders, provinciebestuurders en milieugroepen.²

Met vriendelijke groet,



Prof. Dr.-Ing. Ingo Hansen

tel. 015 278 52 79 i.a.hansen@tudelft.nl Bijlagen 1 t/m 4

² De Binnenkant, september 2008, blz. 7.

Bijlage 1

Illustratief is de volgende tekst uit de volgende bron:

Stadsgewest Haaglanden/DHV,
MER verbetering bereikbaarheid Den Haag. Extra verbinding Centrale Zone –
rijkswegennet,
mei 2007 pag. 38:

“met de aanleg van de A4 Midden-Delfland...(zal) op het gehele rijkswegennet
rondom de agglomeratie sprake zijn van filevorming tijdens de spits.”

“Bij een I/C-waarde ...> 1 staat het verkeer volkomen vast (rood)...Hierbij zij
aangetekend, dat door het onrustige verkeersbeeld op een weefvak de situatie in
de praktijk ernstiger uitpakt dan met deze (“statische”) I/C-waarden wordt
aangeduid. Dat wil zeggen: de situatie is op weefvakken in werkelijkheid nog
slechter dan in de tabel wordt geïllustreerd!”

Wegvak		2003		2020	
		avond	ochtend	avond	ochtend
A4 Rijswijk – Plaspoelpolder	N-Z	< 0.8	< 0.8	> 1.0	0.8 – 0.95
	Z-N	< 0.8	< 0.8	0.8 – 0.95	> 1.0
A12 Knp Prins Clausplein - Voorburg	Stad in	< 0.8	0.8 – 0.95	< 0.8	0.8 – 0.95
	Stad uit	0.8 – 0.95	< 0.8	0.95 – 1.0	< 0.8
A12 Voorburg - Den Haag Bezuidenhout	Stad in	< 0.8	0.8 – 0.95	0.8 – 0.95	0.95 – 1.0
	Stad uit	0.8 – 0.95	< 0.8	> 1.0	0.8 – 0.95
A13 Delft-Noord - Knp Ypenburg	N-Z	< 0.8	< 0.8	0.8 – 0.95	0.8 – 0.95
	Z-N	< 0.8	< 0.8	0.8 – 0.95	0.8 – 0.95

Tabel 3: I/C-verhouding HWN avond- en ochtendspits 2003 en 2020

“Dit bedreigt de doorstroming op de belangrijke (inter)nationale verbindingroute
A4 en de nationale oost-west corridor A12.”

A4: goed onderbouwd besluit?

Het liefst neemt minister Eurlings snel een definitief en positief besluit over de aanleg van de verlengde A4. Maar, menen Bert van Wee en Ben Immers, zo'n besluit is niet goed te onderbouwen. Er bestaat immers onvoldoende inzicht in de alternatieven en de verkeerskundige effecten moeten met een beter model worden berekend; nu is niet goed duidelijk welke effecten op files mogen worden verwacht.

Wij leren onze studenten dat een aantal stappen moet worden doorlopen voordat een verantwoord keuze uit alternatieven is te maken. Hieronder gaan we in op vier van die stappen. Ten eerste: de problematiek moet duidelijk zijn. Is voldoende duidelijk welke doelen worden nagestreefd/welke problemen moeten worden opgelost/welke visie ten grondslag ligt aan het

“
Hoogst onzeker of doortrekken A4 de beste keuze is
”

project? In het geval van de A4 is de problematiek duidelijk. De filevorming in het gebied Rotterdam - Den Haag is ernstig en alom bekend. Ten tweede: er moet inzicht bestaan in de vraag welke alternatieven interessant kunnen zijn om het probleem op te lossen. Hier gaat het met de A4 fout. Er zijn de afgelopen decennia vele alterna-



Het begin van de verlengde A4 zoals dit er al jaren bij ligt. Foto: Hollandse Hoogte/Ries van Wendel de Joode

tieve oplossingen voorgesteld. Niet alle alternatieven zijn systematisch onderzocht. Eén mogelijkheid is een nieuwe verbinding ten oosten van de A13 die de A4 ergens ten noorden van Leidschenvveen verbindt met het Terbregseplein op de A20 bij Rotterdam. Wellicht zijn er meer interessante alternatieven te bedenken. Niet dat wij denken dat deze beter zijn dan doortrekking van de A4, maar we vinden wel dat de mogelijk interessante alternatieven gedegen moeten worden onderzocht. En omdat de regering van plan is de kilometerheffing vanaf 2011/2012 in te voeren, maar het traject tot daadwerkelijke invoering kwetsbaar blijft, moeten de effecten van de alternatieven worden onderzocht met en zonder invoering van rekeningrijden. De commissie Elverding heeft aangegeven dat in een vroeg stadium van mogelijke toekomstige infrastructuuruitbreidingen een brede inventarisatie van mogelijke alternatieven moet plaatsvinden, samen met de betrokken partijen. Voor de A4 is dit niet gebeurd. Nu begon de discussie over de A4 ver voor het verschijnen van het rapport van de commissie Elverding, maar

niettemin lijkt het ons verstandig alsnog die brede inventarisatie van alternatieven uit te voeren.

Verkeerskundige effecten

De derde stap betreft de vraag waarop de alternatieven moeten worden beoordeeld. Onze kritiek richt zich op de verkeerskundige effecten.

Er zijn weliswaar reistijden berekend, maar niet over de verschillende periodes van het etmaal (ochtend- en avondspits, dalperiode). Ook de betrouwbaarheid van de reistijden lijkt ons in het algemeen, maar zeker in dit geval van groot belang. Tussen Den Haag en Rotterdam ligt nu maar één hoofdverbinding (de A13), en zelfs na doortrekken van de A4 moet al het verkeer over knooppunt Ypenburg; het blijft een kwetsbaar netwerk. De vierde stap betreft de berekening van de effecten. Cruciaal is de berekening van de genoemde verkeerskundige effecten. In het onderhavige geval gaat het om een complex wegensysteem, met veel op- en afritten en knooppunten van snelwegen. Bij dergelijke netwerken moet een geavanceerd model worden gebruikt, dat de

opbouw en afname van files door de tijd (etmaal) correct inschat. Staat er ergens een file, dan groeit die stroomopwaarts aan, en kan die vervolgens ook elders de doorstroming belemmeren; inzicht in dergelijke effecten is

van groot belang. Alleen dan ontstaat een betrouwbaar beeld van het probleemoplossende vermogen van de alternatieven. Zo'n model is nu niet gebruikt. Daardoor is het hoogst onzeker of de keuze voor doortrekking van de A4 de beste keuze is. Wij zijn ons bewust dat de indruk kan bestaan dat onderzoekers altijd weer meer onderzoek willen. Ons inziens hoeft onderzoek niet beter te zijn dan wat nodig is voor een goed onderbouwd besluit. Als beter onderzoek niet leidt tot een ander inzicht in de voordelen van alternatieven op hoofdlijnen, is dat niet noodzakelijk. Helaas is hiervan bij de doortrekking van de A4 vooralsnog geen sprake. Uiteraard is het aan de politiek om te bepalen of überhaupt een gedegen onderbouwing van het besluit nodig is. Maar komt die er niet, dan voorspellen wij dat na de besluitvorming de discussie nog lang niet gesloten zal zijn.

Bert van Wee en Ben Immers

Prof.dr. Bert van Wee is hoogleraar transportbeleid en logistieke organisatie aan de TU Delft.

Prof.ir. Ben Immers is senior research fellow bij TNO en hoogleraar verkeer en infrastructuur aan de KU Leuven.

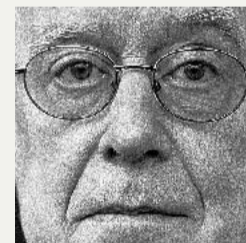
COLUMN/BUUR

De klant

Bij de banken moet de klant weer centraal komen te staan. Dat is de centrale boodschap van de commissie-Maas die zich heeft beziggehouden met de gewenste veranderingen in het gedrag van banken. Dit om te voorkomen dat in de toekomst nog eens duizenden klanten met een groot financieel nadeel worden geconfronteerd. Om over de overige gevolgen van de kredietcrisis maar te zwijgen. Bij mijn weten draaide het echter altijd al om de klant en lijkt de aanbeveling dus niet veel nieuws op te leveren. Bedoeld wordt natuurlijk dat de klant er niet is om uitgeschud te worden door hem dubieuze financiële producten aan te smeren. De bank moet goed op het spaargeld passen en een marktconforme rente vergoeden. Kredieten voor particulieren en bedrijven zijn alleen op basis van een correcte risicoafweging beschikbaar. De klanten van hun kant moeten begrijpen dat alleen hoge rendementen vrijwel altijd met grote risico's gepaard gaan. Velen wisten dat wel, maar realiseren zich dat nu pas werkelijk. Zij wijzen nu de bank aan als schuldige voor het geleden verlies. De klant heeft vele gedaanten en kan naar gelang de stand van de conjunctuur ook nog wel eens van opinie veranderen.

Een interessante vraag waarop onderzoekers misschien ooit een antwoord kunnen geven is, waar bank en klant samen de risico's opzochten die achteraf fataal bleken te zijn. Ook in de bouw gaat de discussie vaak over de klant. Klantgericht bouwen is intussen een bekend begrip, waarbij ik zelf overigens het gevoel heb dat dit begrip altijd heeft bestaan. Veel eerder wordt tegenwoordig bedoeld dat er

gebouwd moet worden naar de wens van – wat genoemd wordt – de eindgebruiker. Dit lijkt een mooi ideaal, maar staat ver weg van de werkelijkheid. Deze is immers dat voor een opdrachtgever wordt gebouwd die bepaalt welke de specificaties zijn van de opdracht. Het is zijn taak zich in te leven in de wensen van de gebruiker. De bouwverlener legt verantwoording af aan de opdrachtgever en ontvangt van hem de beloning voor zijn werk. De uiteindelijke gebruiker staat in veel gevallen op afstand. Dit nog los van het gegeven dat de levensduur van een bouwwerk het meestal een opeenvolgende



reeks van gebruikers mogelijk maakt. In deze zin is er een duidelijke parallel met de situatie in de financiële wereld. Een van de grote accountantskantoren becijferde deze week dat de

gemiddelde Nederlander boven twintig jaar er door de kredietcrisis rond 26.000 euro bij ingeschoten is. De belangrijkste bijdrage aan dit bedrag bestaat uit de gedaalde vermogens van pensioenfondsen en verzekeraars. Als individu heb je niet of nauwelijks invloed op de afwegingen van de beheerders van de pensioenvermogens. Opdrachtgever voor beleggingen en pensioenontvanger vallen niet samen. Het grote verschil is dat in de bouw de eindgebruiker kan omzien naar iets anders. De eventuele schade komt voor rekening van de opdrachtgever die zich onvoldoende heeft ingeleefd in de wensen van de gebruiker. Bij de pensioenen wordt de schade verhaald op de deelnemer in het pensioenfonds.

Adri Buur

Buur Consultancy, Hoorn
a.buur@hccnet.nl

CARTOON/WIEGEL



Cobouw, 31 oktober 2007

Beter alternatief voor A4 blijft in de la liggen

PARLEMENT | 31-10-2007 00:00 | Marianne Wuite

ROTTERDAM - Ambtenaren van VROM en Verkeer en Waterstaat hebben vorig jaar een alternatief voor de A4 Midden-Delfland uitgewerkt dat veel beter is dan het huidige plan. Het alternatief is onder druk van bestuurders in een la terechtgekomen uit vrees voor nieuwe tijdrovende procedures.

Dat onthulde voormalig VROM-minister Pieter Winsemius gisteren op de Ruimteconferentie 2007 van het Ruimtelijk Planbureau. Volgens de oud-bewindsman is een jaar geleden onder leiding van topambtenaar Jan Hendrik Dronkers van Verkeer en Waterstaat een idee uitgewerkt voor een nieuwe weg in de zuidvleugel. Het tracé van dit alternatief loopt via Naaldwijk langs de kust en de Tweede Maasvlakte naar het zuiden. De weg zou in één klap een einde kunnen maken aan meerdere bereikbaarheids-problemen bij Den Haag en Rotterdam en daarmee een veel betere oplossing bieden dan de A4 Midden-Delfland.

In zijn toespraak stelde Winsemius dat de A4 Midden-Delfland te klein en bovendien niet toekomstvast is. "Er wordt niet gebiedsgericht gedacht bij de A4, maar alleen een lei door het gebied getrokken." Volgens de oud-minister blijven er ook met de weg een heleboel problemen in de Zuidvleugel bestaan. "Er is geen passende oplossing voor een west-oostverbinding, geen Périphérique bij Rotterdam, geen ontsluiting van Den Haag en geen oplossing voor een nieuwe kustlocatie."

Bosvariant

Bij het alternatieve plan, door Winsemius de Bosvariant genoemd naar een oud nooit uitgewerkt tracé voor de hsl, is naar een grootschaliger oplossing gekeken waarmee de problemen in de Zuidvleugel veel effectiever kunnen worden aangepakt. De oud-minister liet doorschemeren dat er op departementen werd erkend dat de nieuwe variant veel beter was, maar dat bestuurders ontzet op de rem traptten, omdat ze vreesden dat ze daarmee weer helemaal opnieuw zouden moeten beginnen.

Winsemius, lid van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, vertelde over het alternatief voor de A4 om zijn betoog te illustreren dat bestuurders vandaag de dag in de kramp zijn geschoten. "Wij zijn bang voor onze eigen procedures en durven niet meer na te denken over ontwikkeling: het zal wel te groot zijn en te lang duren. Die angst verlamt, daar is een land nooit beter van geworden."

Volgens de oud-minister is de angst voor ellenlange procedures bij infraprojecten ook allerminst terecht. Projecten worden niet vertraagd door de procedures, maar door het bestuurlijk overleg en pogingen van bestuurders om tijdens de procedure een "hoekje af te snijden", betoogde hij. In dat verband gaf Winsemius werkgeversorganisatie VNO-NCW een veeg uit de pan, omdat ze naar aanleiding van de nieuwe problemen met de A4 Milieudefensie had verweten de procedures te misbruiken.

de A15. Nou de A15, dat is nou al hartstikke vol, want dat is de weg van de Maasvlakte, waar de tweede Maasvlakte bijkomt, richting Oosten en dan kan je er ik dus die weg Noord-Zuid op; die weg Oost-West die allebei het niet aankunnen!

En er zit geen ring rond Rotterdam. Dus je dondert dat ding daarop en dan ziet dat verkeer eigenlijk maar een beetje waar ze dan naar toegaan. En dat is een beetje de lijn die we hier met elkaar volgen.

Stem:

Minister Eurlings heeft onlangs besloten het plan voor de A4, 40 jaar na dato, alsnog uit te voeren. Een plan dat eigenlijk bij voorbaat al verouderd is.

Winsemius:

Weet je het gekke is? Als je 40 jaar bezig bent dan zijn er minstens 8 ministers van Verkeer en Waterstaat met zo'n plan bezig geweest (grinnikt). Ja?

En die ...dat waren allemaal geen slechte mensen en die hebben allemaal gezegd **DAT GAAN WE NOU DOEN** (steekt zijn vuist op!).

En die komen allemaal keer op keer weer aan met eh een - ja een soort **BIJNA MACHO BELEID**. Wordt het...dan: **WE GAAN, WE GAAN NOU LATEN ZIEN DAT HET WEL KUNNEN**.

En en ...eh dat is op zich best **MAAR DAN MOET JE WEL HET GOEIE DOEN!**

Het is een macht van een vak overigens hoor, want het is ontzettend belangrijk.

Het wordt vreselijk onderschat, Ruimtelijke Ordening.

Omdat Ruimtelijke Ordening probeert misschien wel honderd jaar vooruit te kijken, met die hoofdinfrastructuur!

Misschien wel tweehonderd jaar vooruit te kijken. En dat is bijna bij geen enkel ander vak.

En dan loopt daar zo'n lobby van het bedrijfsleven en die probeert TWEE jaar (springt omhoog) vooruit te kijken.

Dat vinden ze ontzettend ver. Tja (slaat handen zijwaarts uit). Tja !

Mooi vak.