

Geachte raadsleden, geachte voorzitter,

Wij benaderen u namens een grote groep verontruste Geestbrugwegbewoners, aan Leeuwendaal- en Cromvlietzijde. We voelen ons *overvallen* door intransparante besluitvorming, we voelen ons *niet vertegenwoordigd* door onze eigen gemeente, en we voelen ons *onzeker* over eerdere beloften tot veiliger maken van de Geestbrugweg.

In februari jl. kregen wij ineens het bericht over plannen voor een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)- tracé over de Geestbrugweg. En werden uitgenodigd voor een "Bewoners"-platform en online inloopsessies. Om zogenaamd "mee te praten" over de *inbedding* van het tracé, want tracékeuze en andere kaders staan vast volgens – wat heet – "alle samenwerkende partijen in de MIRT¹-Verkenning". Participatie is zo verworpen tot aanhoren wat de plannen zijn. Besluitvorming vindt uiteindelijk plaats door alleen Den Haag en Leidschendam-Voorburg, Rijswijk zit niet aan tafel.

1. Politieke en bestuurlijke betrokkenheid van de gemeente Rijswijk

Waar was de gemeente Rijswijk toen beslissingen werden genomen over het Geestbrugweg-tracé? De wethouder zegt ook overvallen te zijn, maar hij is inmiddels wel aangehaakt. Een bericht in de Telegraaf² gaf voeding aan speculaties: Is een HOV-tracé over de Geestbrugweg ingeruild voor ondertunneling van de Beatrixlaan? Wij begrijpen dat Rijswijk meer lokale zorgen, belangen en regionale verantwoordelijkheid heeft. Maar Rijswijk heeft er geen belang bij dat bewonersbelangen tegen elkaar worden uitgespeeld. Wij stellen op prijs dat de wethouder en zijn ambtenaren intussen contact onderhouden met ons. We zijn nog niet gerustgesteld, omdat de feiten niet helder zijn, en niet is voorzien in een gelijkwaardige rol van de gemeente Rijswijk bij de tracékeuze.

Formeel zijn nu alleen Den Haag en Leidschendam-Voorburg aan zet in MIRT-verband. En een MER-procedure zou niet verplicht zijn, omdat het over bestaand spoor gaat dat wordt "hergebruikt". Alsof een vervallen spitstram (lijn 10) gelijk staat aan HOV. Wat de grens is tussen nieuw en hergebruik is vaag. Alsof er niet wezenlijks verandert aan bestemming, belasting, frequentie en inrichting van de ruimte. Onder de noemer "hergebruik" wordt Rijswijk buiten besluitvorming over de MER gehouden.

Ons standpunt

We vinden dat Rijswijk als volwaardig en gelijkwaardige partner dient aan te sluiten bij het bestuurlijk overleg aangaande het tracé. Ook vinden we dat naast Den Haag en Voorburg ook Rijswijk bevoegd gezag zou moeten zijn in zowel MIRT- als MER-procedure, aangezien de verschillende tracés Rijswijks grondgebied betreffen.

2. Transparantie (helderheid van procedures, afwegingen, onderbouwingen)

De bewoners van Rijswijk zijn overvallen door de plannen. Terwijl er jaren over is nagedacht. Wij zijn niet tegen ontsluiting van de Binckhorst en hoogwaardig openbaar vervoer. Er zijn meerdere mogelijkheden onderzocht. In 2008 heeft hier al een tracé-studie over plaatsgevonden. Met 3 varianten: een tunnel, de Jupiterkade-Broekslootkade, en in een heel vroeg stadium de Geestbrugweg. Het Broekslootkade-tracé kreeg de voorkeur, omdat daar veel meer ruimte is voor inbedding (en de tunnel te duur was). De Geestbrugweg werd gekwalificeerd als "buskwaliteit", en werd als te smal en te druk beoordeeld voor een HOV-lijn. Vanwege die bezwaren is dit niet verder uitgewerkt. Toch heeft de gemeenteraad van Den Haag, zonder de buurgemeenten te betrekken, besloten dat het Broekslootkade-tracé niet meer aan de orde was ('ecologische waarde') en dat alsnog de optie over de Geestbrugweg onderzocht moest worden. Waarom de eerdere bezwaren m.b.t. de geschiktheid van de Geestbrugweg ineens niet meer gelden is tot op heden niet duidelijk. Deze eenzijdige besluitvorming is bestuurlijk discutabel, zoniet onzorgvuldig, en onverteerbaar.

¹ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (Rijksoverheid i.s.m. andere overheden)

² 16 maart 2021

Dit proces en de gemaakte keuzes zijn voor ons volstrekt intransparant. Er is geen documentatie beschikbaar waarin met onafhankelijke metingen, analyses en feiten wordt onderbouwd waarom een tracé over de Geestbrugweg ineens wel kan, laat staan dat dit de beste optie zou zijn. Wij willen best over gemeentegrenzen heen kijken en onze verantwoordelijkheid zien in het grotere plaatje, maar dan verwachten wij ook dat naar *ons* plaatje gekeken wordt.

Ons standpunt

Wij vinden, als bewoners van Rijswijk, dat we er recht op hebben te weten wat de gevolgen zijn voor de Geestbrugweg, i.c. de ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen, de veiligheid, de milieubelasting, de verkeerstechnische aspecten (m.n. kruising met Haagweg), de Geestbrug. En wat de kosten zijn, af te wegen tegen de alternatieven.

We vinden ook dat varianten eerlijk en gelijkwaardig onderzocht horen te worden op aspecten als verkeersintensiteit en milieu en omgevingsaspecten in een formele MER-procedure, zoals de andere varianten ook deze eerlijke afweging hebben gekregen. Wij verwachten ook dat lokaal en regionaal perspectief in samenspraak worden bekeken, zonder het lokale effect te vergeten.

3. Herinrichting Geestbrugweg

De reden dat we ons als bewoners zo'n zorgen maken is de veiligheid en geluidsoverlast voor de straat. De Geestbrugweg zou door de gemeente aangepakt worden met een herinrichting zodat deze veiliger en leefbaarder wordt. De Geestbrugweg is een notoir drukke, onveilige doorgangsweg. Een weg met aan weerszijden oude bebouwing, een brug, een 9-tal zijstraten, en een enorm druk kruispunt met de Haagweg. In de spits staat het verkeer altijd vast. Er gebeuren veel ongelukken, er zijn nog veel meer bijna-ongelukken, en helaas ook dodelijke ongevallen. Kortom: de verkeerssituatie is nu al levensgevaarlijk voor overstekende buurtbewoners, schoolkinderen en fietsers.

Met een extra HOV-verbinding door deze toch al te drukke straat zien wij de (verkeers)veiligheid verder drastisch afnemen in plaats van verbeteren. HOV betekent frequent en snel, liefst in een vrije baan. Alle drie onhaalbaar in de huidige Geestbrugweg.

Er is het beeld van 'er ligt toch al rails, en er reed toch al een tram, dus wat maakt het uit'. Het maakt wel degelijk heel veel uit! Een HOV kent nieuwe tramrijtuigen, groter, breder, langer en zwaarder dan alles wat er nu al rijdt. Die rijden uiteindelijk met een frequentie, die niet te vergelijken is met de oude tram 10 over de weg. Een busverbinding wordt als alternatief achter de hand gehouden. Maar het is niet in te zien hoe die bijdraagt aan een snelle verbinding met Delft en waarom zo'n snelbus dan niet beter door de Rotterdamsebaan kan rijden. Te verwachten en te vrezen is – als de Geestbrugweg eenmaal als tracé is aangewezen – dat het gaandeweg steeds erger gaat worden, omdat de frequentie steeds verder omhooggaat. Of omdat in de toekomst meer lijnen zullen worden toegevoegd.

Het kan er gewoon niet bij op de Geestbrugweg. Met de Geestbrugweg als een drukke weg die alleen maar drukker wordt met de verbreding van de A4 en de extra woningen in de Binckhorst, zien we het ook niet gebeuren dat het doorgaande autoverkeer verdwijnt. Het blijft stapelen, en dat gaat gewoon niet. Waar zijn de kaders voor wat de Geestbrugweg maximaal aan kan als straat?

Een breed Rijswijks belang zien we ook niet. Het gaat Den Haag er om, om zo snel mogelijk via de Binckhorst in Delft te zijn, vice versa, over het zo gewenste Koningscorridor-tracé, en het even zeer gewenste ontlasten van het Rijswijkse plein. Regionale doorstroom is voor Den Haag het doel, zonder oog voor lokale bereikbaarheid en prettig leefklimaat in Rijswijk.

Wat dan wel? Er is een betere variant met een vrij liggende trambaan (in een 2x zo breed straatprofiel als de Geestbrugweg) met een combinatie tram/ fietsbrug naar de Jupiterkade, die gemakkelijker verdiept kan worden aangelegd, en van groen kan worden voorzien, om de hinder te minimaliseren. Overig groen kan in de Binckhorst en op de Geestbrugweg worden gecompenseerd. Dit alternatief verdient heroverweging, en daar wordt intussen al op aangedrongen.

En als niet voor dit alternatief wordt gekozen, is het nog altijd zo dat er al prima verbindingen zijn tussen Den Haag en Delft zijn. Binnen 10 minuten fietsen vanaf de Binckhorst zijn er meerdere treinstations en tramlijnen. Nut en noodzaak, en een afweging van de financiële en maatschappelijke kosten voor deze omlegging (HOV-tracé) zouden ook in dat perspectief moeten worden gezien.

Ons standpunt

In plaats van ontwikkelingen af te wachten zou B&W voort moeten maken met het beloofde herinrichtingsplan om de veiligheid en leefbaarheid aan de Geestbrugweg te verbeteren. In combinatie met een kader wat wel en niet haalbaar is op de Geestbrugweg qua intensiteit en gebruik.

Onze vragen aan u

1. Het starten van een formeel bestuurlijk traject om de gemeente Rijswijk te betrekken bij het bestuurlijk overleg en de besluitvorming over het MIRT- traject, als volwaardig partner van Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Rijswijk moet ook bevoegd gezag zijn in zowel MIRT- als MER-procedures waar het over Rijswijkse bewoners en Rijswijks grondgebied gaat.
2. Heldere en transparante besluitvorming in de gemeenteraad, met en in overleg met de bewoners. Waarbij hoort dat, alvorens besluitvorming plaatsvindt, eerst alsnog meerdere varianten worden onderzocht op verkeersintensiteit en milieu en omgevingsaspecten in een MER-procedure, zoals de eerdere voorkeursvariant, waarbij het Geestbrugwegtracé wordt meegenomen.
3. B&W te vragen voort te maken met het beloofde herinrichtingsplan om de veiligheid en leefbaarheid aan de Geestbrugweg te verbeteren, met en in overleg met bewoners en belanghebbenden, zodat ook duidelijk wordt wat de kaders zijn voor wat wel en niet kan op de Geestbrugweg.

Wij danken u voor uw aandacht en rekenen op uw inzet.

Namens *Geestbrugwegbewoners*
Hans Maas en Roland Reen

contact: geestbrugwegbewoners@gmail.com