

Brief namens Geestbrugwegbewoners inzake HOV Binckhorst/ intentieverklaring
t.b.v. Forum Stad 8-2-2022

Datum: Rijswijk 3-2-2022

Aan: De leden van de gemeenteraad van de gemeente Rijswijk,
verstuurd door tussenkomst van de Griffie

Betreft: Raadsvoorstel Intentieverklaring MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst (22-003)

Geachte dames en heren,

U bent door ons regelmatig geïnformeerd over de ontwikkelingen m.b.t. de Binckhorst en de mogelijke gevolgen van een HOV-verbinding over de Geestbrugweg. Er is aanleiding om u nogmaals te benaderen, en iets uitvoeriger in te gaan op de stand van zaken.

Aanstaande dinsdag 8 februari 2022 bespreekt u in Forum Stad een voorstel, waarin u gevraagd wordt om het college de opdracht te geven om een intentieverklaring te ondertekenen. Het doel van deze intentieverklaring is op een hoog abstractieniveau geformuleerd. Gesproken wordt over het versterken van de regionale economie, het creëren van woningen en werkgelegenheid en het omgaan met de mogelijke groei van het autoverkeer dat daaruit volgt. Dit vraagt om een mobiliteitstransitie, die bijdraagt aan een schone en veilige leefomgeving. De oplossing die daarbij voorgesteld wordt, is een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding, die de Binckhorst met zowel Voorburg als Delft verbindt.

Voor de gemiddelde lezer is dit op zichzelf geen onlogisch verhaal. Een veilige, goed bereikbare en schone leefomgeving, die brede welvaart stimuleert is iets waar iedereen achter kan staan. Er gaat echter ook een andere wereld schuil achter deze, onschuldige ambitie. Dat is de wereld van de omwonenden van het gebied, waar de uiteindelijke HOV-verbinding aangelegd moet worden. De plannen voor de HOV-verbinding hebben grote consequenties voor deze bewoners.

Namens deze bewoners willen wij nogmaals ons verhaal vertellen en inzicht geven in de vragen en zorgen die leven. In de hoop dat u onze zorgen en aandachtspunten hoort, doorleeft en daar met wijsheid mee omgaat.

Nut en noodzaak

Het faciliteren van hoogwaardig openbaar vervoer is geen ambitie die op zichzelf op weerstand stuit. Wie is daar niet voor? De weerstand zit op een ander vlak, en dat is een eerste belangrijke zorg die wij met u willen delen.

Het is voor ons volstrekt onduidelijk wat het nut en de noodzaak is van deze verbinding. Deze essentiële vraag blijft onbeantwoord. In de vele inloopsessies en platformbijeenkomsten is deze vraag gesteld, maar een bevredigend antwoord blijft uit. Welk probleem wordt er opgelost met een HOV-verbinding over de Geestbrugweg? Dat deze vraag leeft, blijkt ook uit de laatste inloopsessie, waar meer dan 100 omwonenden aanwezig waren. Het antwoord van de MIRT-organisatie is zwaar om te accepteren. Het nut en de onderbouwing van de verbinding, wordt namelijk ook in deze fase nog steeds onderzocht. Dat is niet de logische volgorde. Vele tracés zijn intussen al wel uitgewerkt en worden tot op detailniveau gepresenteerd. Ook in de voor u liggende intentieverklaring staat het letterlijk in hoofdstuk 3. Een passende onderbouwing van nut, noodzaak en toegevoegde waarde moet nog onderzocht worden.

Is het niet de omgekeerde wereld om zoveel tijd en energie in het uitdenken van varianten en tracés te investeren, zonder dat er aan de voorkant een onderbouwing is van het waarom? U kunt begrijpen dat het voor ons voelt alsof het besluit al genomen is en er achteraf gezocht moet worden naar een logische onderbouwing om het al genomen besluit te verdedigen. Omdat een bevredigend antwoord uitblijft, kunnen we zelf invullen wat de onderbouwing is van nut en noodzaak. Daar hoeft niet diep voor gegraven te worden. Sterker, ook hier is de intentieverklaring glashelder in: knelpunten op het Rijswijkseplein in Den Haag moeten worden opgelost, de Binckhorst moet bereikbaar worden en de wegen moeten minder worden belast met autoverkeer.

Helaas zijn dit allemaal belangen die vooral het nut voor Den Haag onderstrepen. Wat is de toegevoegde waarde voor Rijswijk? Niemand kan op die vraag een bevredigend antwoord geven.

Varianten

Het is geen geheim dat de voorkeur van de projectorganisatie uitgaat naar een verbinding over de Geestbrugweg. Onder het mom van participatie is de mogelijkheid gegeven om alternatieven aan te dragen. Een variant over de Broekslootkade is weliswaar toegevoegd, maar eigenlijk op hetzelfde moment al bestempeld als ongeschikt en onrealistisch. Maar was dit nou participatie, of vooral een interventie die gedaan moest worden op advies van landsadvocaat Pels Rijcken, om het proces juridisch dicht te regelen? U snapt, dit is een retorische vraag.

Diverse varianten zijn aangedragen, zoals het omleggen van lijn 1 over de Neherkade, ondertunneling van het Schenkviaduct en een HOV-bus door de Rotterdamse Baan. Allemaal kwamen ze niet door de zeef van de projectorganisatie. Op één variant in het bijzonder willen wij nader inzoomen; de busvariant door de Rotterdamse Baan. Deze variant kwam van alle mogelijke varianten, het beste uit de zeef. Toch is deze optie af geserveerd en wel om één reden: een dubbele min op het ontlasten van het knelpunt op het Rijswijkseplein.

Dit maakt impliciet helder dat de hele businesscase van de HOV-verbinding rust op de meest winstgevende lijn van de HTM: lijn 1. Als lijn 1 niet omgelegd wordt, stort de hele MIRT-verkenning en daarmee de Koningscorridor als een kaartenhuis in elkaar. Zelfs als we het hiermee eens zouden zijn, blijkt ook hier weer de grote inconsequentie van de projectorganisatie. Want een busvariant door de Geestbrugweg is wél een variant, terwijl het knelpunt op het Rijswijkseplein daar evenmin mee opgelost wordt. Dit is volslagen willekeurig en u snapt dat dit tot gevoelens van onmacht en frustratie leidt bij bewoners. Lijn 1 heeft op dit moment een vrije baan over de Haagweg. Wat is de logica om deze om te leggen, dwars door onze woonstraten, waar onze kinderen moeten oversteken, de verkeersdruk groot is en waar de tram met het verkeer stapvoets mee moet rijden? Er is maar een antwoord en dat is het oplossen van een Haagse probleem op het Rijswijkseplein. Begrijpelijk vanuit Haags oogpunt, maar het probleem wordt verplaatst naar Rijswijk.

Geldt voor Rijswijk niet dat de verkeersdruk al hoog is en de bereikbaarheid onder druk staat? Is leefbaarheid en veiligheid in Rijswijk ondergeschikt aan die van de toekomstige bewoners in de Binckhorst?

De snelste route voor toekomstige bewoners van de Binckhorst naar Delft is evident: een snelle bus door Rotterdamse baan. Bovendien is er al een uitstekende treinverbinding vanaf Den Haag CS naar Delft. Daarnaast is er geen enkele vorm van data aan ons gepresenteerd, die enige onderbouwing geeft of mensen vanuit de Binckhorst zich überhaupt richting Delft willen verplaatsen, en vice versa. Was het idee niet om te wonen én werken in de Binckhorst? Het uitsluiten van de busvariant door de Rotterdamse Baan is volledig arbitrair en niet uit te leggen aan de bewoners en zou weer onderdeel moeten zijn van de Verkenning.

Geestbrugweg

Last but not least: Een laatste belangrijke zorg die wij met u willen delen heeft betrekking op de veiligheid en leefbaarheid op de Geestbrugweg. Iedereen die wel eens op de Geestbrugweg heeft gekeken, kan zien dat hier geen hoogwaardige ov-verbinding gerealiseerd kan worden. Het is niet voor niets dat in de inloopsessies diverse keren aan de projectorganisatie is gevraagd of zij zelf wel eens gekeken hebben op de Geestbrugweg. Dit blijkt ook uit de toelichting die de projectorganisatie gegeven heeft over de varianten. Uit de zeef bleek al dat de Geestbrugweg-variant meer minnen scoort dan plussen.

De Geestbrugweg is in alle opties een ongeschikte variant. Het voelt alsof ten koste van alles de verbinding er letterlijk ingepropt wordt, met als enige onderbouwing om een Haags probleem op te lossen.

De negatieve impact op de bewoners en leefomgeving blijkt overduidelijk uit de schetsontwerpen. Meer dan 30 parkeerplaatsen verdwijnen, bomen en groen moeten worden opgeofferd, stoepen worden versmald, fietspaden blijven gevaarlijk smal en dicht langs de auto's lopen, verkeer komt dichters langs de gevels en het verkeer wordt nog drukker. De pas anderhalf jaar geleden verlegde oversteekplaats op de kruising met de Penninglaan, om het voor overstekende fietsers en schoolkinderen veiliger te maken, wordt in het schetsontwerp zondermeer 'teruggelegd' op de oude, onveilige plek om plaats te maken voor verlengde perrons.

De omgeving van de Geestbrugweg is de laatste jaren veranderd. Er zijn veel gezinnen met jonge kinderen komen wonen, die inkleuring geven aan de toekomst van de wijk. Kinderen, die met regelmaat de straat over moeten steken om naar school te gaan, of bij een vriendje of vriendinnetje te spelen. Elke dag zijn wij getuige van de levensgevaarlijke situaties die hieruit ontstaan. Iedereen kan u verhalen vertellen over de ongelukken, de ambulances en zelfs de fatale ongevallen.

Als veiligheid en leefbaarheid zo belangrijk zijn, zoals blijkt uit de intentieverklaring onder hoofdstuk 5, durf dan ook de keuze te maken om de Geestbrugweg om die reden uit te sluiten als geschikte variant. Het is een essentiële opgave om te zorgen dat de verkeersdrukke en daarmee de veiligheid niet nog verder verslechterd. Ook zonder een HOV-verbinding is de Geestbrugweg een onveilige weg. Als er al voor een HOV-oplossing wordt gekozen, kan dit nooit hand in hand gaan met de huidige hoeveelheid autoverkeer. Durf ook de keuze te maken om in dat geval de hele puzzel te leggen en het autoverkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen op de Geestbrugweg. Het is of het een of het ander.

Resumerend

U merkt dat er veel zorgen leven vanuit de bewoners en wat wij hier vertellen is slechts een fractie van de gevoelens die spelen en leven. Helaas zijn er niet veel plekken waarop wij die zorgen kunnen delen. Het voelt als onmacht om geen invloed te kunnen uitoefenen en te zien dat er zoveel onlogische en onuitlegbare keuzes worden gemaakt, zonder een onderbouwing die hout snijdt.

In de inloopsessie van vorige week dinsdag (1 februari jl.) werd dit erg zichtbaar. Meer dan 100 bewoners luisterden naar de toelichting op de tracés. Vragen stellen kon alleen via de chat. Van de honderden vragen die zijn gesteld, is er willekeurig een aantal beantwoord. De essentiële vragen zijn onbeantwoord gebleven. Welk probleem wordt hier opgelost? Wat is het nut voor Rijswijk? Waarom twee ongeschikte varianten onderzoeken, terwijl er zo een bus door de Rotterdamse baan kan rijden? Waarom moet lijn 1 per se omgelegd worden, terwijl er al een vrije baan is? U begrijpt dat mensen hier cynisch van worden.

Daarom doen wij hierbij de oproep aan u om wél te luisteren naar de zorgen van de bewoners en deze op te pakken en mee te nemen in uw afwegingen.

Intentieverklaring

De u voorliggende intentieverklaring geeft weliswaar uitvoerig aandacht aan een aantal aandachtspunten, maar onderbouwt dit wel met termen als 'zoveel mogelijk, waar mogelijk en zo zorgvuldig mogelijk'. Dit is te vrijblijvend en biedt voor ons weinig garantie. In de bijlagen staan veel van onze wensen, maar in de hoofdtekst van de intentieverklaring worden alle mogelijke slagen om de arm gehouden.

Een belangrijke zin in de intentieverklaring is: *'Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijk Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting c.q. het verminderen van belasting op het hoofdwegennet als gevolg van verstedelijking van de CID/Binckhorst'* (pag. 4, par. 3, opgave van de Verkenning). Hoe kan het dat dit niet integraal wordt bekeken, en dat de Geestbrugweg/ Haagweg geen onderdeel was van het doorrekenen en behoeve van het voorkomen van extra belasting? Want die extra belasting gaat er hoe dan ook komen.

Als u besluit dat het college van Rijswijk de intentieverklaring tekent, vragen wij om daarbij expliciet aandacht te vragen voor

- het evenwaardig toepassen van afwegingscriteria op de tracés, waarbij ook de busvariant door de Rotterdamse Baan weer een plek krijgt, evenals de ondertunneling van het Schenkviaduct en het omleggen van lijn 1 over de Neherkade;
- onderbouwing van nut en noodzaak, niet in heel algemene termen zoals tot dusver, maar specifiek voor de tracés;
- het integraal in kaart brengen van verkeersstromen en mobiliteitsbehoeften en niet alleen partieel voor specifieke onderdelen van tracés/ gebieden;
- het integraal, niet alleen van en vanuit Haags grondgebied, bezien van het voorkomen van extra belasting;
- het meenemen van tracés in hun geheel in de MER-beoordeling, en niet slechts op onderdelen.

Bij het bepalen van de keuze voor een voorkeursvariant, moet sprake zijn van gelijkwaardigheid en wederkerigheid. De lasten mogen en kunnen niet eenzijdig aan de kant van Rijswijk worden neergelegd.

Namens de bewonersorganisatie Geestbrugwegbewoners,