

(...)

Aan College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Rijswijk
Postbus 5305
2280 HH Rijswijk

Betreft MIRT-verkenning HOV-verbinding over Geestbrugweg - Herinrichting Geestbrugweg

Datum 14 februari 2023

Geacht College,

Aanleiding

Aanleiding tot deze brief is de veelheid aan ontwikkelingen in het afgelopen halfjaar waardoor het zicht op structuur en proces van de besluitvorming m.b.t. een eventueel HOV-tracé over de Geestbrugweg zoekraakt. Op deze manier kan geen sprake zijn van een *'zorgvuldig, transparant en onderbouwd besluitvormingsproces waarbij belanghebbenden worden betrokken'* zoals in de Rijswijkse bijlage bij de intentieverklaring staat. Achtereenvolgens noemen wij onderstaand deze ontwikkelingen, onze zorgen, stellen onze vragen daarbij en verzoeken u om concrete antwoorden te geven en het gesprek met ons voort te zetten, zoals beloofd.¹

Recente ontwikkelingen

1. Procedure MIRT-verkenning

Dit jaar (2023) is een belangrijk jaar, aangezien volgens planning in het tweede kwartaal van dit jaar besluitvorming plaatsvindt over het definitieve voorkeursalternatief. Zo lezen wij op de website 'Binckhorst Bereikbaar'.² Daar wordt ook aangegeven dat de definitieve stukken waaronder het Masterplan Bereikbaarheid en de Nota van Antwoord (*op de zienswijzen (hm)*) gelijktijdig worden gepubliceerd.' De partijen achter de MIRT verkenning willen alles in één keer voorleggen.

2. Herinrichting Geestbrugweg

15 september 2022 heeft u aan ons een brief gestuurd als antwoord op onze aan de raad gerichte brieven over de OV-ontsluiting CID-Binckhorst. Vervolgens is ook een proces gestart om herinrichtingsopties voor de Geestbrugweg te formuleren, waarvoor alle waardering.

¹ Brief aan Bewonersorganisatie Geestbrugweg, betreft antwoord op uw aan de raad gerichte brieven inzake OV-ontsluiting CID Binckhorst, verzonden 15 september 2022, kenmerk 22.021047, laatste zin.

² 'Stand van zaken MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst', <https://binckhorstbereikbaar.nl>

Tussen 12 september en 15 november zijn er 3 meedenksessies geweest, en een Webinar op 30 november. De varianten zijn in een 'toelichtingsvideo' terug te zien. Het participatietraject is daarmee afgesloten.³ Echter: een standpuntbepaling komt er (nu) niet. De bevindingen worden – zoals ons is gezegd - meegenomen in de algehele besluitvorming over de tracé-keuze in voorjaar 2023.

Verder gaat deze antwoordbrief in op nut en noodzaak, toetsing zeef 1, MER-studie en Intentieverklaring. De brief eindigt met zin dat u 'de komende maanden in gesprek blijft met ons en andere wijkvertegenwoordigers over de Geestbrugweg en omgeving'.

3. Terugkoppeling BO MIRT

In een brief aan de raad van 15 november 2022 geeft u terugkoppeling aan de Raad n.a.v. het BO MIRT van 10 november 2022. Onder de kop 'MIRT-verkenning CID Binckhorst', staat: *'Er wordt meer verkeer verwacht en meer bezoekers aan het winkelcentrum Oud-Rijswijk. Daarom is beter openbaar vervoer noodzakelijk. Onderdeel van de plannen is om vaker een tram over de Geestbrugweg te laten rijden'*. Het betreft een reservering van €13 mln. voor aanpassingen in Rijswijk. Weliswaar met de toevoeging *'Dit is onder voorbehoud van besluitvorming'*, maar zonder enige verwijzing naar de bij de intentieverklaring opgenomen belangen en aandachtspunten van de gemeente Rijswijk.

4. Second Opinion Rapport

Op 20 december 2022 heeft u een Rapport Second opinion (Movares) aan de gemeenteraad gestuurd. In de begeleidende brief geeft u aan *'dat de uitkomsten van de second opinion geen aanleiding bieden om "zeef 1" met terugwerkende kracht te laten wijzigen'*. In uw antwoordbrief van 15 september 2022 geeft u aan *'dat het onderzoek in september 2022 zal worden afgerond en ter kennis worden gesteld aan de raad. Daarna kan het onderwerp van onze gesprekken zijn.'*

5. Verkeersontwikkeling

Tenslotte hebben wij kennis kunnen nemen van de discussie in de gemeenteraad op 20 december over n.a.v. de motie 'Naar een doordachte regionale mobiliteitsvisie'. Het moge duidelijk zijn dat wij de zorgen delen die in deze motie worden genoemd. De motie heeft het net niet gehaald, de genoemde zorgen m.b.t. de verkeersontwikkeling zijn onbeantwoord gebleven.

Gebrek aan structuur en verkeerde volgorde

Zoals uit bovenstaande opsomming blijkt spelen vele zaken tegelijkertijd. Gebrek aan zicht op samenhang en volgordelijkheid leiden ertoe dat cruciale randvoorwaarden uit beeld raken. De MIRT organisatie koerst op een megapakket aan definitieve stukken (evenals vorige zomer) dat in één keer wordt gepresenteerd, u voegt daar de herinrichting Geestbrugweg e.o. aan toe.⁴ Besluitvorming dreigt plaats te vinden zonder dat een gesprek over resultaten van gedegen onderzoek en analyse is gevoerd.

³ <https://samen.rijswijk.nl/nl-NL>

⁴ Voor de besluitvorming in de zomer van 2022 is een pakket van maar liefst 1800 pag./ 88 GB aangeboden.

Wij vinden dat dit voorkomen moet worden. Daarom richten wij ons tot u met een aantal hieronder geformuleerde vragen.

Vragen

1. Status van de belangen en aandachtspunten van Rijswijk

Waar u in uw brief aan ons van 15 september 2022 nog wel verwijst naar de Rijswijkse bijlage bij de intentieverklaring, zien wij daarvan niets terug in uw brief van 15 november 2022 (terugkoppeling BO MIRT), noch in uw begeleidende brief bij het Second opinion rapport (Movaris) van 20 december 2022.

Wij lezen bijvoorbeeld in uw brief van 15 november 2022 frases als: *‘Onderdeel van de plannen is om vaker een tram over de Geestbrugweg te laten rijden’*. Voor zover bekend gaat het Den Haag om omlegging van tramlijn 1, met een huidige frequentie van 6x per uur (=12 trambewegingen per uur, met grotere, zwaardere, langere tramstellen). Kunt u aangeven wat u precies bedoelt te zeggen met ‘vaker een tram laten rijden’? Verderop lezen wij dat Rijswijk bij de onderhandelingen heeft ingezet op *het technisch mogelijk maken van het verhogen van de tramfrequentie*. Wat wordt hiermee bedoeld? Wordt vaker dan zo vaak mogelijk, met een nog hogere frequentie? Hoe verhoudt zich dit met de insteek van de herinrichtingsscenario's, waarbij eerst werd uitgegaan van met tram/ zonder tram en later van laagfrequente/ hoogfrequente tram? Heeft Rijswijk al ingezet op het laatste scenario?

Meer in het algemeen: Kunt u bevestigen dat de belangen en aandachtspunten van de gemeente Rijswijk, van onderbouwing en aantonen van ‘nut en noodzaak’ t/ m toepassing van het STOMP-principe, nog steeds leidend zijn voor de inbreng van Rijswijk?

Kan per belang/ aandachtspunt worden aangegeven hoe Rijswijk ervoor zorgt dan wel bewaakt dat deze punten aan de orde komen, zodanig dat traceerbaar en herleidbaar is wat met deze punten wordt gedaan?

2. Proces

Een zorgvuldig, logisch proces betekent: eerst antwoorden op de zienswijzen, daadwerkelijk onderzoek naar milieueffecten zoals met name geluid en trillingen, onderzoek naar de haalbaarheid van een afsluiting van de Geestbrugweg voor doorgaand autoverkeer en toepassing van het STOMP-principe, een analyse van de verkeersontwikkeling op grotere schaal etc., en het gesprek hierover, *alvorens* definitieve besluiten worden genomen over tracékeuze en *vóórdát* er aan de planuitwerking en uitvoering wordt begonnen.

Deelt u onze mening dat voor een ‘zorgvuldig, transparant en onderbouwd besluitvormingsproces waarbij belanghebbenden worden betrokken’ (3^e belang/ aandachtspunt) eerst gedegen onderzoek en analyse moet plaatsvinden voordat aan de uitwerkings- en uitvoeringsfase wordt begonnen, en dat het proces hierop wordt aangepast?

Wat de Herinrichting Geestbrugweg betreft: Van de 9 fases die deze aanpak kent zijn we bij 4 fases betrokken geweest, t/m het schetsontwerp. We hebben geen enkel zicht met wat er met de uitwerking van het schetsontwerp en verdere fasen gebeurt. Waarom worden wij niet bij de verdere uitwerking betrokken?

3. Samenhang herinrichting Geestbrugweg – HOV-tracé

Beide trajecten hebben alles met elkaar te maken, maar worden te veel als los van elkaar gezien. Inpassing van een HOV-lijn is HET probleem op de Geestbrugweg. Een herinrichting zonder additioneel tramverkeer vraagt veel minder om een afsluiting van de Geestbrugweg, dan wanneer wel hoogfrequent tramverkeer wordt ingetekend. In dat laatste geval is afsluiting gewoon een randvoorwaarde. Bij herhaling staat op de Geestbrugweg het verkeer al snel vast. Eerst moet worden onderzocht of afsluiting überhaupt haalbaar is. Als dit in de praktijk niet blijkt te kunnen, dan kan er dus ook geen tramverkeer bij. Het kan niet zo zijn dat er alleen een tracékeuze gemaakt wordt, terwijl het verkeersmaatregelenpakket onduidelijk is. Dat is de verkeerde volgorde, en leidt tot een worst case situatie voor de Geestbrugweg. Inwoners blijven dan achter met een onleefbare straat. Fietzers en voetgangers met een onveilige straat.

Dit is een randvoorwaarde die van cruciaal belang is voor het te nemen tracé-besluit.

Erkent u dat als de Geestbrugweg niet kan worden afgesloten voor doorgaand verkeer, er geen sprake kan zijn van een HOV-verbinding over de Geestbrugweg?

4. Feiten in plaats van modellen en meningen

Apart vermelding verdienen onze zorgen over de onderbouwingen tot dusver. Daarop zijn we al uitvoerig ingegaan in onze zienswijze(n). We zien desondanks in een Second Opinion Rapport (Movaris) opnieuw de multi-criteria-analyse toegepast worden, met scores op individuele criteria die altijd een zekere mate van subjectiviteit hebben, en waarop een grote mate van sturing mogelijk is. Waarom zijn bij de criteria *niet* de 9 - voor ons als bewoners cruciale - aandachtspunten meegenomen, die Rijswijk zelf heeft ingediend als zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (maart 2021)⁵, waaronder 'scenario met saldo 0 wat betreft lucht en geluid, en wordt wel de economische potentie voor oud Oud Rijswijk als criterium toegevoegd (naast 'meekoppelkansen herinrichting' en bereikbaarheid inwoners Rijswijk) ?

Voorts is de benadering van geluidshinder onbegrijpelijk: 'Qua geluidshinder beperkt effect, omdat autogebruik maatgevend is'. Dit terwijl de gemeente de huidige situatie al overbelast vindt: *'Luchtkwaliteit en Geluidssanering Geestbrugweg: De ambitie is om de luchtkwaliteit met de maatregelen te verbeteren daarnaast valt de Geestbrugweg ook onder de geluidsaneringsvoorraadlijst. In het project wordt meegenomen welke*

⁵ <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/03/Nota-van-Antwoord-op-Notitie-Reikwijdte-en-Detailniveau-maart-2021.pdf>, pag. 39, zienswijze 9 (gemeente Rijswijk)

geluidsaneringsmaatregelen er noodzakelijk zijn.⁶ Waarom zien wij er tot op heden niets van terug dat dit serieus onderbouwd en onderzocht wordt?

Nu tijdelijk tramlijn 1A heen en weer rijdt, is te meten wat de geluidsbelasting is van deze (oude) trams. Bij weinig verkeer schieten de decibellen omhoog als de tram voorbijkomt (tot ca. 70 dB). Samen met druk verkeer (op de brede stukken) verdubbelt de geluidsbelasting door het verkeer als een tram voorbijkomt (van ca. 70 dB naar ca. 74 dB). En dan gaat het nog niet over zwaardere tramstellen, die trillingen veroorzaken, en hebben we het nog niet over bochten, bruggen, hellingen en haltes. Dit moet professioneel, ter plaatse gemeten worden, maar dat gebeurt niet tot op heden, ook niet in MER-context waar oordelen zijn gebaseerd op algemene modellen en niet op specifieke, concrete situaties.

Bent u het ermee eens dat besluitvorming niet gebaseerd moet zijn op subjectieve oordelen en abstracte modellen maar op lokaal onderzoek en feitelijke onderbouwing, en dat zulks niet moet gebeuren als onderdeel van de uitvoeringsfase, maar vóórdat een tracékeuze wordt gemaakt. En hoe gaat u ervoor zorgen dat dit ook gaat gebeuren?

Voortzetting gesprek met bewoners

Met de portefeuille houdende wethouder hadden wij periodiek (3-wekelijks) een bijeenkomst (in coronatijd digitaal) om elkaar bij te praten. Wij verkeren in de veronderstelling dat dit gesprek zou worden voortgezet, zoals aangegeven in de antwoordbrief van 15 september 2022. Wij worden nu steeds verrast met nieuwe ontwikkelingen, in plaats van dat wij betrokken worden als bewoners.

Bent u bereid om weer regelmatig overleg te organiseren zodat we daadwerkelijk in gesprek blijven – zoals beloofd - en betrokken worden bij de ontwikkelingen die voor ons van direct belang zijn?

Hoogachtend,

(....)

namens *Geestbrugwegbewoners*

Afschrift Wethouder Armand van der Laar (direct)
Leden Gemeenteraad Rijswijk

⁶ Projectplan Ruimtelijke Ontwikkelingen Bereikbare Stad (Corsanr. 21.053489 van 26-8-2021, pag. 11), Brief inzake Projectplan Verkenning Geestbrugweg, kruising Haagweg en Herenstraat, Corsanr. 053481, 26.053481. brief Projectplan Verkenning Geestbrugweg, kruising Haagweg en Herenstraat.