



Nota van zienswijzen: Ontwerpbesluit d.d. 15-12-2020

onttrekken aan de openbaarheid voetgangerstunnel
Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan

22 februari '21

1. INLEIDING

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbesluit 'onttrekken aan de openbaarheid voetgangerstunnel Herenstraat/Geestbrugweg/Oranjelaan' samengevat en voorzien van een beantwoording. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan, wordt eerst kort het verloop van de gevolgde procedure omtrent het ontwerpbesluit weergegeven (paragraaf 2). Ook wordt ingegaan op de vraag of de ingekomen zienswijzen binnen de termijn van ter inzagelegging zijn ontvangen en in behandeling kunnen worden genomen. Daarna wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen (paragraaf 3).

Vervolgens zal inhoudelijk op de zienswijzen worden ingegaan. Indien daartoe aanleiding is zal per zienswijze in de conclusie worden aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft het ontwerpbesluit aan te passen (paragraaf 4).

2. GEVOLGDE PROCEDURE ONTWERPBESLUIT

Het aan de openbaarheid onttrekken van wegen is volgens artikel 9 van de Wegenwet een raadsbevoegdheid. Het is mogelijk om op de voorbereiding van het raadsbesluit afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht toe te passen (Awb). Bij deze procedure wordt er eerst een ontwerpbesluit genomen. Het voordeel is dat de raad de mogelijke bezwaren kan meewegen bij het nemen van het definitieve onttrekkingsbesluit. Het ontwerpbesluit heeft, tezamen met de daarbij behorende bijlagen, ter inzage gelegen in de periode van dinsdag 22 december '20 tot dinsdag 02 februari '21. Een analoge versie van het besluit heeft gelegen bij de Publieksbalie van het Stadhuis aan het Bogaardplein, een pdf-versie van het plan was te vinden op de gemeentelijke website www.rijswijk.nl. De ter inzagelegging is aangekondigd door middel van een publicatie in Groot Rijswijk en op de website. Gedurende de periode van ter inzagelegging kon een ieder zienswijzen indienen ten aanzien van het ontwerpbesluit.

Na afloop van de inzageperiode wordt het besluit genomen door de raad met inachtneming van de zienswijzen.

Vervolgens ligt het besluit wederom gedurende zes weken ter inzage. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend, of belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest een zienswijze in te dienen, tegen het besluit in beroep gaan bij de rechtbank.

3. OVERZICHT ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN ONTVANKELIJKHEID

Er zijn 38 zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbesluit ontvangen. Alle zienswijzen zijn door privépersonen ingediend.

Er zijn 31 zienswijzen ingediend binnen de termijn van terinzagelegging en zijn derhalve ontvankelijk. Er zijn 7 zienswijzen ontvangen buiten de termijn van terinzagelegging. Deze zijn niet-ontvankelijk. De inhoud van deze zienswijzen zijn wel ambtshalve beoordeeld en besproken in deze nota.

4. BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

1		Beantwoording	Conclusie
1.1	Verkeerstechnische veilige oplossing		
	Indieners zijn van mening dat de huidige tunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer, zeker voor leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen.	Een tunnel is inderdaad een verkeersveilige manier voor langzaam verkeer om de andere zijde van de weg te bereiken. De tunnel is echter aangelegd in een tijd (1984) waarin de bovengrondse verkeerssituatie anders was. De Haagweg had toen nog een profiel van 2x2 rijstroken zonder goede voorzieningen voor langzaam verkeer om de weg bovengronds over te steken. Bij de herinrichting in 2015 zijn er voor voetgangers en fietsers bovengronds veilige, met verkeerslichten geregelde oversteekmogelijkheden aangelegd. Hiermee is de verkeerskundige functie van de tunnel komen te vervallen. Uit tellingen blijkt dat het aantal voetgangers en fietsers dat nog gebruik maakt van de tunnel laag is. Op doordeweekse dagen varieert dit tussen de 8% en de 10% van het totaal. Op de zaterdagen varieert dit tussen de 10% en de 13% van het totaal. Het aantal fietsers dat gebruik maakt van de tunnel varieert tussen de 1% en de 2% van het totaal. Wel zijn er meldingen dat de groentijd bij de verkeerslichten als te kort wordt ervaren door (met name oudere) voetgangers om veilig te overzijde te bereiken. De afgelopen jaren is daarom de groentijd aangepast ten gunste van het langzaam verkeer. Binnenkort zal een betere verkeerslichtenregeling worden geplaatst die efficiënter en meer verkeer kan verwerken (IVRI). Ook wordt de Rotterdamsebaan geopend wat, naar verwachting, leidt tot minder drukte op de Haagweg. Als gevolg van deze ontwikkelingen ontstaat ruimte (fysiek op straat en verkeersregeltechnisch in de automaat) om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers bij de verkeerslichten verder te optimaliseren.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.2	Strijdig met beleid		
	Indieners zijn van mening dat het opheffen van de tunnel strijdig is met het beleid van de gemeente ten aanzien van verkeersveiligheid.	De gemeente heeft geen beleid dat een voetgangers-/fietsstunnel onder de Haagweg noodzakelijk maakt. De keuze om deze tunnel aan te leggen was destijds in 1984 gebaseerd op een andere bovengrondse verkeerssituatie. De huidige bovengrondse verkeerssituatie is vergelijkbaar met veel andere kruispunten in de regio waar ook geen tunnels aanwezig zijn. Het besluit om de tunnel te sluiten is	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

		dan ook niet strijdig met het gemeentelijk beleid ten aanzien van verkeersveiligheid.	
		Beantwoording	Conclusie
1.3	Achterstallig onderhoud		
	Indieners zijn van mening dat het achterstallig onderhoud het enige is dat op dit moment aan de tunnel schort. Ze geven aan dat dit kan worden verholpen middels een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie. Als de tunnel is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik bevorderen.	Het duurzaam renoveren van de tunnel zou een goede optie zijn geweest als er een verkeerskundige noodzaak aanwezig zou zijn tot behoud van de tunnel. Deze noodzaak is, met de bovengrondse renovatie van het kruispunt in 2015, echter komen te vervallen. Bovendien zal de bovengrondse verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers verder geoptimaliseerd worden door de installatie van betere verkeerslichten (IVRI) en een herinrichting waarbij meer ruimte wordt gegeven aan voetgangers en fietsers. De mogelijkheden voor een dergelijke herinrichting worden vergroot doordat, als gevolg van het sluiten van de tunnel, ruimte vrijkomt (ongeveer 220 m2) op de locatie van de huidige hellingbanen en trappen naar de tunnel. Op dit moment is een eerste schets/ artist impressie gemaakt, die in de bijlage een beeld geeft van de mogelijkheden in de planvorming. Aangezien de bovengrondse oversteek een meer directe, comfortabeler en sociaal veiliger oversteekmogelijkheid is (geen trappen en/of hellingbanen) dan de route via de tunnel ligt het niet in de lijn der verwachting dat het gebruik van de tunnel zal toenemen als gevolg van een (duurzame) renovatie.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.4	Bovengronds oversteken voetgangers blijft probleem		
	Indieners zijn van mening dat, ook na de herinrichting van de Haagweg, het kruispunt een probleem is voor fietsers en voetgangers. Het is onvoldoende gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen voor langzaam verkeer. Je moet als voetganger of fietser nog steeds lang wachten en de oversteekplaats is door het tweerichtingsverkeer voor fietsers aan beide zijden zelfs onveiliger geworden voor voetgangers. De Rotterdamsebaan en IVRI zullen wellicht iets verbetering geven maar onvoldoende. Verbetering van de situatie voor langzaam verkeer is dan ook geen argument voor het sluiten van de tunnel.	De huidige bovengrondse verkeerssituatie, inclusief de oversteekmogelijkheid voor voetgangers en fietsers, is vergelijkbaar met veel andere kruispunten in de regio. Wel is het een kruispunt waar de tram regelmatig 'ingrijpt in de verkeerslichtenregeling' waar voetgangers en fietsers last van kunnen ondervinden (langere wachttijden). Juist hierbij kan de geplande installatie van een betere verkeerslichtenregeling (IVRI) verbetering geven omdat deze nieuwe regeling zich continu optimaliseert op basis van het verkeersaanbod en prioriteit van het openbaar vervoer. De opening van de Rotterdamse baan zal naar verwachting tot een afname van de hoeveelheid autoverkeer leiden wat de oversteekbaarheid van de weg voor voetgangers en fietsers ook vergroot. Bij de verdere uitwerking van de	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

		plannen voor de bovengrondse situatie zal de als gevaarlijk ervaren situatie door het tweerichtingsverkeer voor fietsers als aandachtspunt meegenomen worden.	
		Beantwoording	Conclusie
1.5	Opstelmogelijkheden voor fietsers niet verbeterd		
	Indieners zijn van mening dat de opstelmogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt te klein zijn en door de beperkte ruimte ook onvoldoende te verbeteren door het afsluiten van de tunnel.	In de huidige situatie bevindt zich voor het fietsverkeer met name een knelpunt aan de zijde van de Oranjelaan. Fietsers die op de Haagweg (in noordelijke richting rijdend) rechtdoor willen (richting Den Haag) komen bijvoorbeeld in conflict met fietsers die rechtsaf willen slaan richting Voorburg door het ontbreken van voldoende ruimte om op te stellen voor de oversteek met de Geestbrugweg. Door het weghalen van de trap van de tunnel ontstaat hier ruimte om het fietspad uit te buigen (verder weg van de rijbaan voor het autoverkeer) waardoor fietsers zich "conflictvrij" van andere fietsersstromen op kunnen stellen. Dit komt de doorstroming en verkeersveiligheid ten goede. Aan de zijde van de Oude Leeuw is het plan om de fietsstrook met langsliggende parkeerstrook te vervangen door een vrijliggend fietspad (met parkeren gelegen tussen de rijbaan en het fietspad). Dit komt de verkeersveiligheid ten goede omdat fietsers niet meer direct langs de rij auto's (wachtend voor de verkeerslichten) hoeven te rijden en doordat inparkerende auto's niet langer de fietsstrook kruisen. Ook aan de zijde van de Herenstraat wordt in de, nader uit te werken plannen, meer ruimte gegeven aan fietsers en voetgangers. Op dit moment is een eerste schets/ artist impressie gemaakt, die in de bijlage een beeld geeft van de mogelijkheden in de planvorming.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.6	Veel voorstanders behoud tunnel		
	Indieners zijn van mening dat uit onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van de geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven en 40% aangeeft met enige regelmaat de tunnel te gebruiken en dat dit gegevens zijn waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.	De, door de gemeente gehouden, enquête heeft niet geleid tot een meerderheid voor dan wel tegen behoud van de tunnel. Andere overwegingen hebben een doorslaggevende rol gespeeld bij het ontwerpbesluit tot sluiting van de tunnel: het beperkte gebruik (volgend uit tellingen), de aanwezigheid van een goed alternatief (bovengrondse oversteek) en de vrijkomende openbare ruimte (ter plaatse van de huidige trappen/hellingbanen). Dit biedt mogelijkheden voor een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving, bijvoorbeeld van de entree van het oude winkelcentrum.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

		Beantwoording	Conclusie
1.7	Investeringskosten afsluiten hoger		
	De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn lager zijn dan van het afsluiten en herinrichten van de tunnel. Indieners zijn van mening dat de investeringskosten geen argument vormen tot afsluiting van de tunnel.	De investeringskosten vormen geen doorslaggevend argument op basis waarvan het ontwerpbesluit is genomen. Andere overwegingen zijn bepalend, zoals het beperkte gebruik van de tunnel (geconstateerd tijdens de tellingen uit 2017), de aanwezigheid van een goed alternatief (bovengrondse oversteek) en de vrijkomende openbare ruimte (ter plaatse van de huidige trappen/hellingbanen) die mogelijkheden biedt voor verkeerstechnische optimalisatie en een kwaliteitsimpuls van de entree van het oude winkelcentrum.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.8	Beheer- en onderhoudskosten		
	Indieners zijn van mening dat de gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten bij het openhouden van de tunnel niet overtuigend overkomen en dat er in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten is gerekend. Ze stellen dat het overwegend reguliere kosten zijn, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied aan de orde zijn.	De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten bestaan gedeeltelijk uit reinigingskosten zoals het dagelijks zwerfvuil verwijderen, het jaarlijks grondig reinigen van de tunnel en graffiti verwijdering en gedeeltelijk uit schadeherstel, vervanging verlichting en elektriciteitskosten. Doordat in een tunnel als deze veel minder sociale controle is dan in de bovengrondse openbare ruimte, zijn deze ruimtes gevoeliger voor vervuiling en vandalisme waardoor de schoonmaak- en herstelkosten relatief hoog zijn.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.9	Geen concrete plannen		
	Indieners zijn van mening dat er (nog) geen concrete plannen zijn voor de herinrichting van het kruispunt, voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat en voor de herinrichting van de Geestbrugweg. Zij stellen daarom dat de motivering van het ontwerpbesluit blijkbaar niet voorkomt uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.	Het klopt dat er nog geen concrete en/of vastgestelde plannen zijn. De plannen verkeren in de initiatieffase en zullen dit jaar, in nader overleg met de buurt/wijk, verder uitgewerkt worden. Het ontwerpbesluit betreft een verkeer juridische maatregel om de voetgangersverbinding uit de openbaarheid te kunnen onttrekken en hiermee de fysieke afsluiting van de tunnel in de toekomst mogelijk te maken. Deze verkeer juridische maatregel is vooruitlopend op de verdere uitwerking van genoemde plannen genomen omdat hiermee de scope en mogelijkheden voor de bovengrondse herinrichting kunnen worden bepaald. Op dit moment is een eerste schets/ artist impressie gemaakt, die in de bijlage een beeld geeft van de mogelijkheden in de planvorming.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

		Beantwoording	Conclusie
1.10	Geen ongeregeldeheden of geweldsincidenten		
	Indiener stelt dat er de afgelopen 20 jaar nooit sprake is geweest van ongeregeldeheden of geweldsincidenten in de tunnel en dat dit dus geen reden vormt tot sluiting van de tunnel.	Concrete geweldsincidenten of ongeregeldeheden zijn bij de gemeente niet geregistreerd. Wel wordt de tunnel als sociaal onveilig ervaren, blijkt uit informele meldingen door de jaren heen (subjectieve onveiligheid).	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.11	Andere enquêtes geven ander beeld		
	Indiener stelt dat op 'Nextdoor' van de 164 respondenten 162 voor behoud van de tunnel hebben gestemd. Maar ook in het verleden zijn vaker enquêtes gehouden over behoud van de tunnel. De Prismaschool, bewonersverenigingen en vele instellingen in het Oude Centrum en de wijken Leeuwendaal en Cromvliet hebben zich uitgesproken vóór behoud van het tunneltje.	Enquêteresultaten van 'Nextdoor' of andere genoemde enquêtes zijn bij de gemeente niet bekend. De gemeente heeft op vrijdag 18 en zaterdag 19 oktober 2019 zelf een enquête gehouden onder bewoners en winkelend publiek in de directe omgeving van de tunnel. Tijdens de enquête zijn vragen gesteld over het gebruik en nut en noodzaak van de tunnel. In totaal zijn 240 enquêtes gehouden waarmee dit een representatief beeld geeft. De uitkomsten uit de enquête (50% voor en 50% tegen sluiting) hebben niet geleid tot een duidelijke meerderheid voor of tegen het sluiten van de tunnel. Andere overwegingen hebben een doorslaggevende rol gespeeld bij de keuze tot het nemen van het ontwerpbesluit tot onttrekking van de tunnel uit de openbaarheid door de gemeenteraad op 15 december 2020. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld tot het indienen van zienswijzen tegen dit ontwerpbesluit waarna de gemeenteraad op 30 maart '21, met inachtneming van deze zienswijzen, een definitief besluit zal nemen. Door middel van de enquête en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun mening kenbaar te maken.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.12	Kruispunt wordt drukker door sluiten tunnel		
	Indiener stelt dat het langzame verkeer dat nu gebruik maakt van de tunnel, zonder tunnel via het bovengronds kruispunt moet oversteken. Daar rijden ook de trams en het is	De huidige bovengrondse verkeerssituatie, inclusief de oversteekmogelijkheid voor voetgangers en fietsers, is vergelijkbaar met veel andere kruispunten in de regio. Wel is het een kruispunt	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de

	een van de drukste kruispunten van de gemeente met veel hulpdiensten die de Haagweg vlot moeten kunnen passeren. De verkeerssituatie is nu al onoverzichtelijk waarbij voetgangers en fietsers de minste prioriteit krijgen. Vooral ouderen halen de oversteek niet in een keer en moeten dus halverwege wachten tussen het tweerichtingen-tramverkeer, wat ervaren wordt als een beschamende en gevaarlijke situatie. De toegang voor het winkelgebied vanuit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal en West-Voorburg moet aantrekkelijk blijven.	waar de tram regelmatig 'ingrijpt in de verkeerslichtenregeling' waar voetgangers en fietsers last van kunnen ondervinden (langere wachttijden). Juist hierbij kan de geplande installatie van een betere verkeerslichtenregeling (IVRI) verlichting geven omdat deze nieuwe regeling zich continu optimaliseert op basis van het verkeersaanbod en prioriteit van het openbaar vervoer. De opening van de Rotterdamse baan zal naar verwachting tot een afname van de hoeveelheid autoverkeer leiden wat de oversteekbaarheid van de weg voor voetgangers en fietsers ook vergroot. De situatie waarbij voetgangers niet in alle gevallen in één keer (dus gefaseerd) de twee rijbanen voor het autoverkeer en trambaan over kunnen steken, wordt in stedelijk gebied vaak toegepast.	openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.13	Bovengrondse oversteek gevaarlijk		
	Indieners stellen dat de huidige bovengrondse situatie dusdanig is, dat na lang wachten voor het stoplicht, oversteken nog steeds gevaarlijk is. Dit wordt veroorzaakt door de onoverzichtelijke situatie met betrekking tot trams en fietsers / scooters en de korte tijd dat het licht daadwerkelijk op groen staat. Schoolgaande kinderen maken veel gebruik van dit drukke en gevaarlijke kruispunt.	De huidige bovengrondse verkeerssituatie, inclusief de oversteekmogelijkheid voor voetgangers en fietsers, is vergelijkbaar met veel andere kruispunten in de regio. Wel is het een kruispunt waar de tram regelmatig 'ingrijpt in de verkeerslichtenregeling' waar voetgangers en fietsers last van kunnen ondervinden (langere wachttijden). Juist hierbij kan de geplande installatie van een betere verkeerslichtenregeling (IVRI) verlichting geven omdat deze nieuwe regeling zich continu optimaliseert op basis van het verkeersaanbod en prioriteit van het openbaar vervoer. De opening van de Rotterdamse baan zal naar verwachting tot een afname van de hoeveelheid autoverkeer leiden wat de oversteekbaarheid van de weg voor voetgangers en fietsers ook vergroot. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de bovengrondse situatie zal de als gevaarlijk ervaren situatie door het tweerichtingsverkeer voor fietsers als aandachtspunt meegenomen worden.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.14	Afwachten effect Rotterdamsebaan		

	Indiener is van mening dat het effect van de Rotterdamsebaan afgewacht moet worden voordat er tot een onomkeerbare maatregel als het sluiten van de tunnel wordt besloten.	Met de openstelling van de Rotterdamsebaan ontstaat er een nieuwe verbinding vanaf Rijksweg A4 met de centrumring van Den Haag. De voorspelling is dat hierdoor de verkeersdruk op de Haagweg in beperkte mate zal afnemen. Het sluiten van de voetgangerstunnel is echter niet afhankelijk van dit effect van de Rotterdamsebaan. Met de bovengrondse reconstructie in 2015 is de weg versmald van 2x2 naar 2x1 rijstrook en zijn er volwaardige, met verkeerslichten geregelde oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers aangelegd waarmee de verkeerskundige noodzaak van de tunnel feitelijk in 2015 al is komen te vervallen.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	Conclusie
1.15	Afbreken tunnel is kapitaalvernietiging		
	Indiener is van mening dat het afbreken/afsluiten van de tunnel kapitaalvernietiging is van een op zich deugdelijke en eenvoudige oplossing voor het langzame verkeer om een druk kruispunt veilig over te kunnen steken	De kosten vormen geen doorslaggevend argument bij de keuze tot sluiting van de tunnel. Belangrijkste argument is dat er bovengronds een volwaardig alternatief is, namelijk een met verkeerslichten geregelde oversteekmogelijkheid voor fietsers en voetgangers. Bovendien ontstaan er door sluiting van de tunnel mogelijkheden voor een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving, bijvoorbeeld van de entree van het oude winkelcentrum.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.16	Beperkte mogelijkheden tot ruimtelijke verbetering		
	Indiener is van mening dat de ruimte die vrijkomt na afsluiting van de tunnel niet veel potentie heeft om er iets moois van te maken. Ook het vrijkomende bruikbare oppervlak is van beperkte betekenis.	Als gevolg van het afsluiten van de tunnel, zullen de hellingbanen en trappen verwijderd worden en kan deze ruimte op een alternatieve wijze worden ingevuld. Dit betreft een oppervlakte van ongeveer 220 m2. Deze ruimte wordt gebruikt voor verkeerstechnische optimalisaties voor fietsers en voetgangers. Ook ontstaan er kansen om extra stallingen voor fietsers (fietsnietjes) en/of extra groen te realiseren. Bijvoorbeeld bij de entree van de Herenstraat kan dit een kwaliteitsimpuls geven aan de entree van het winkelgebied Oud Rijswijk (zoals bepleit door de winkeliersvereniging).	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.17	kunstwerken		

	Indiener geeft aan dat de kunstwerken bij de tunneltoegangen niet zomaar weggehaald mogen worden	Met kunstwerken in de openbare ruimte wordt zorgvuldig omgegaan. Zo zijn er regels die ervoor moeten zorgen dat het kunstwerk, indien mogelijk, teruggeplaatst wordt of elders een plek krijgt. De gemeente heeft zich hierover laten adviseren door de commissie KunstRuimte. Deze commissie heeft een onafhankelijke positie en bestaat uit specialisten op het gebied van kunst; namelijk beeldend kunstenaars, een architect en een kunsthistoricus, allen met beroepspraktijk. Vanuit de gemeente wordt de commissie ondersteund door een secretaris. Deze kunstcommissie heeft haar advies uitgebracht over het kunstwerk 'Wegvliegend Tunneldak'. De commissie pleit ervoor om, na sluiting van de tunnel, één van de drie bestaande kunstwerken te herplaatsen op de locatie bij de sigarenboer 'De Oude Leeuw'. Daar zou één van de drie vrij kunnen komen te staan als verwijzing naar het verleden van het tunneltje. In een later stadium van het proces zullen zij dit advies nader detailleren waarbij een keuze gemaakt zal worden welk kunstwerk (van de huidige drie) teruggeplaatst zal worden en wat er met de overige kunstwerken gedaan wordt. Ook hebben wij geprobeerd de kunstenaar te traceren maar dat is tot op heden niet gelukt.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.18	Blokkering verkeerslichten		
	Indiener geeft aan dat het kruispunt op verschillende momenten van de dag volloopt met auto's, omdat er op de Haagweg te weinig doorstroming is. Als gevolg hiervan worden de verkeerslichten geblokkeerd en/of ontstaan er fricties in de cycli van de verkeerslichten. Bijkomend nadeel is dat het openbaar vervoer mede hierdoor niet goed gebruik kan maken van de beoogde prioriteitenregeling. Ook komt het voor dat het openbaar vervoer de routine en timing van de cycli van de verkeerslichten onvoorspelbaar verstoort, wellicht omdat er mogelijk beperkingen in de software of het onderhoud daarvan zitten. De mogelijkheid dat het tracé van voormalige lijn 10 weer in gebruik wordt genomen ten behoeve van de OV-ontsluiting van de Binckhorst speelt hierbij ook	Het kruispunt Haagweg-Geestbrugweg-Herenstraat is een druk kruispunt maar is wel vergelijkbaar met veel andere kruispunten in de regio. Het is een kruispunt waar de tram regelmatig 'ingrijpt in de verkeerslichtenregeling' waar voetgangers en fietsers last van kunnen ondervinden (langere wachttijden). Juist hierbij kan de geplande installatie van een betere verkeerslichtenregeling (IVRI) verlichting geven omdat deze nieuwe regeling zich continu optimaliseert op basis van het verkeersaanbod en prioriteit van het openbaar vervoer. De voorspelling is dat door de Rotterdamsebaan de verkeersdruk op de Haagweg in beperkte mate zal afnemen. Ook dit kan bijdragen aan een beter functioneren van de verkeerslichtenregeling op het kruispunt.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

	een rol.	Het aangedragen aandachtspunt wordt gewaardeerd en zal meegenomen worden bij de verdere planuitwerking in de fase na het definitief besluit tot onttrekking aan de openbaarheid.	
		Beantwoording	
1.19	Rotonde overwegen		
	Indiener is van mening dat voor het kruispunt een rotonde (met de tram door het midden) of fietsstroken in plaats van fietspaden de beste oplossing is.	De inpassing van een rotonde op het kruispunt Haagweg-Herenstraat-Geestbrugweg is zeer complex. Dit wordt veroorzaakt door de beperkte ruimte tussen de gevels in combinatie met de grote verkeersstromen en de aanwezigheid van een tram op de Haagweg (en Geestbrugweg). Vanuit verkeersveiligheids-overwegingen, doorstroming en ruimtelijke inpassing is een, met verkeerslichten geregeld, kruispunt op deze locatie meer wenselijk. Gezien de belangrijke verkeersfunctie van de Haagweg (doorstroming autoverkeer) en de veiligheid van het fietsverkeer, is het niet wenselijk om de huidige vrijliggende fietspaden te wijzigen in fietsstroken. Dit zou ten koste gaan van de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer. De suggestie wordt gewaardeerd, maar in het kader van deze besluitvorming over het onttrekken aan het openbaar verkeer, niet meegewogen. Bij de verdere planuitwerking in de vervolgfase zullen belangengroeperingen intensiever in het planproces worden betrokken.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.20	Kosten zijn niet volledig		
	Indiener is van mening dat de kosten van afsluiten en herinrichten niet volledig zijn. Niet meegerekend is dat in de tunnelbuis (die ondergronds open blijft) voorafgaande aan de afsluiting enkele basale technische reparaties (bijvoorbeeld vrijgekomen betonijzer en lekkages en scheuren) zullen moeten plaatsvinden om verdere schade in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen. In werkelijkheid zullen de kosten van afsluiten en herinrichten door een en ander dus nog behoorlijk duurder zijn.	Wij hebben ons laten adviseren door een gespecialiseerd en onafhankelijk bouwtechnisch adviesbureau. Op basis van dit advies gaan wij ervan uit dat bij afsluiting van de tunnel genoemde reparaties niet noodzakelijk zijn om verdere schade in te toekomst tegengaan te gaan.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.21	Veiligheidsrisico's		

	Indiener wijst op de veiligheidsrisico's van het afsluiten van de tunnel door verzakking, scheurvorming, betonrot en/of verweking van het voegwerk. Ook de pompinstallatie kan uitvallen. Die gebreken kunnen ondergronds niet of te laat worden waargenomen. Bovendien is reparatie dan zeer lastig. Je komt er immers heel moeilijk bij. En intussen gaat zwaar verkeer en materieel, zoals trams, met veel trillingen over de tunnel. Dat bij elkaar levert volgens indiener een veiligheidsrisico op en daarom raadt hij de gemeente aan dit risico niet te nemen.	Wij hebben ons laten adviseren door een gespecialiseerd en onafhankelijk bouwtechnisch adviesbureau. Op basis van dit advies gaan wij ervan uit dat afsluiting van de tunnel niet leidt tot onacceptabele veiligheidsrisico's. Tijdens de inspectie is geen aantasting van de constructie geconstateerd die kan wijzen op dergelijke risico's. Gezien de leeftijd van de tunnel ligt het ook niet in de lijn der verwachting dat deze op korte termijn op zullen treden. Verder is de verwachting dat, als gevolg van het afsluiten van de tunnel, het verouderingsproces zal vertragen ten opzichte van een open tunnel. De tunnel zal ten behoeve van een jaarlijkse inspectie toegankelijk blijven via een inspectieluik waarmee de risico's verder worden ingeperkt. Het aangedragen aandachtspunt wordt gewaardeerd en zal meegenomen worden bij de verdere planuitwerking in de fase na het definitief besluit tot onttrekking aan de openbaarheid.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.22	Toekomstige kosten verwijderen tunnel		
	Indiener wijst op de "hypotheek" die wordt genomen op de kosten van het integraal verwijderen, of desnoods integraal dichten van de tunnel in de toekomst.	Het afsluiten van de tunnel kan met een relatief beperkte ingreep en zonder veel (verkeers)overlast en/of veiligheidsrisico's worden uitgevoerd. Wanneer in de toekomst sprake is van een grootschalige bovengrondse reconstructie kan overwogen worden om de tunnel (deels) te verwijderen wanneer daar aanleiding toe is.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.23	Stabiliteit Rutgersflat		
	Indiener stelt dat de zogeheten Rutgersflat op staal (dus niet op heipalen) is gebouwd. Bij de aanleg van de tunnel is het gebied rond de fundering van de flat bevroren, om te voorkomen dat het gebouw door de graafwerkzaamheden instabiel zou worden en mogelijk zou gaan verzakken. Na de bevroering is pas begonnen met het uitgraven. Een goede tunnelconstructie zou verzakking na het ontdooien moeten voorkomen, was de opvatting. Dat is toen gelukt en het is sinds 1984 wat betreft de stabiliteit goed blijven gaan. Indien nu, zoals door het college is voorgesteld, de trap en hellingbaan met bijbehorende wanden, aan de zijde van de	De gemeente heeft zich laten adviseren door een gespecialiseerd bouwtechnisch onderzoeksbureau. Het dichtzetten van de toegangen van de tunnel gebeurt door middel van het aanbrengen van een plaat en het opvullen met zand ter plaatse van de gaten. Er is dan ook geen sprake van het verwijderen van constructieve delen van de tunnel of risico op verzakkingen of andere schade aan gebouwen in de directe omgeving van de tunnel. Het aangedragen aandachtspunt wordt gewaardeerd en zal meegenomen worden bij de verdere planuitwerking in de fase na het definitief besluit tot onttrekking aan de openbaarheid.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

	Rutgersflat worden gesloopt en uitgegraven, ontstaat eenzelfde situatie als destijds het geval was. De voorgenomen sloop- en graafwerkzaamheden kunnen van invloed zijn op de stabiliteit van de Rutgersflat. Het verwijderen van wanden, trappen en hellingbaan kan van invloed zijn op de noodzakelijke tegendruk van de bodem. Om dat te voorkomen zal voorafgaande aan het sloopwerk de bodem bij de fundering van de flat weer bevroren moeten worden. Bovendien zullen er voorzieningen moeten worden getroffen om te bereiken, dat er in de nieuwe situatie in de bodem voldoende tegendruk is. Dit is een risicovolle en kostbare operatie, die niet in de calculatie is meegenomen.		
		Beantwoording	
1.24	Ontwikkelingen zijn niet van invloed op tunnel		
	Indiener is van mening dat de in voorbereiding zijnde plannen voor de Geestbrugweg waarbij wordt gedacht aan vrij liggende fietspaden deze zowel met als zonder tunnel kunnen worden uitgevoerd. In de klankbordgroep is besproken om de drie parkeerplaatsen in het midden van de Herenstraat op te heffen. Dat heeft tot voordeel dat er meer ruimte ontstaat en dat is vooral van belang voor de fietsers, die daar nu wat in het nauw worden gebracht. Die oplossing kan zowel met, als zonder tunnel worden uitgevoerd. Voor de uitvoering van de invoering van eenrichtingsverkeer in de Herenstraat en Willemstraat ten behoeve van onder meer de verkeersveiligheid, is het afsluiten van de tunnel niet noodzakelijk.	Een aantal verkeerstechnische verbeteringen is inderdaad niet afhankelijk van het sluiten van de tunnel. Wel ontstaat er door het opheffen van de trappen en hellingbanen ongeveer 220m ² extra ruimte om verkeerstechnische optimalisaties en ruimtelijke verbeteringen in te passen welke met behoud van de tunnel niet of minder goed inpasbaar zijn. Een belangrijke verkeerstechnische optimalisatie betreft het realiseren van meer opstelgelegenheid voor fietsers aan de zijde van de Oranjelaan. Deze aanpassing is alleen goed in te passen, wanneer de toegangstrap richting de tunnel verwijderd wordt.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.25	Ontwerpbesluit noemt geen datum inwerkingtreding		
	Indiener stelt dat het ontwerpbesluit geen datum van inwerkingtreding van het besluit noemt. In dat geval geldt formeel dat het besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht in werking treedt de dag na bekendmaking van het definitieve besluit. In het raadsvoorstel is echter vermeld dat, indien er geen beroep ingesteld is tegen het besluit, de werkzaamheden na afloop van de ter inzageperiode	Strikt formeel treedt een besluit in werking na de bekendmaking. Dit moet los zien van de start van de werkzaamheden. De gemeente wacht met het uitvoeren van de werkzaamheden tot het besluit onherroepelijk is geworden.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

	van het besluit kunnen worden uitgevoerd. Wat er gebeurt, indien er wel beroep is ingesteld, is niet duidelijk vermeld.		
		Beantwoording	
1.26	Planning afsluiten tunnel		
	Indiener zou verwachten dat de gemeente de tunnel pas sluit aan het einde van het proces. Dus als de Geestbrugweg heringericht is; als er een plan is voor de entree van het winkelgebied maar vooral als er een alternatief is voor een veilige duurzame oversteek.	De reden om vooruitlopend op genoemde planvorming en proces een besluit te nemen over het sluiten van de tunnel voor het openbaar verkeer, is dat er op kortere termijn ruimte ontstaat om verkeerstechnische en andere kwalitatieve aanpassingen te doen zoals beschreven in antwoord 1.5. Daarnaast ontstaat er bovengronds meer (ontwerp) ruimte voor de plannen voor de Geestbrugweg. Bovendien heeft de tunnel, sinds de bovengrondse reconstructie van het kruispunt in 2015 (waarbij de weg is versmald en voetgangers en fietsers betere oversteekmogelijkheden hebben gekregen) haar verkeerskundige functie verloren. Dit blijkt uit het lage aantal voetgangers en fietsers dat tijdens tellingen in 2017 in de tunnel is waargenomen.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.27	Tunnel sluiten kost geld en levert geen bijdrage aan verkeersveiligheid		
	Het sluiten van de tunnel kost alleen maar geld en levert geen bijdrage aan de verkeersveiligheid. Aan het onderhoud van de tunnel wordt al jaren geen geld besteed. Die kosten van het sluiten van de tunnel pleiten dus juist voor handhaving	Als gevolg van het sluiten van de tunnel ontstaat bovengronds ongeveer 220 m2 ruimte op de locatie van de huidige trappen en hellingbanen naar de tunnel. Deze ruimte kan benut worden voor verkeerstechnische maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.28	Belangen omwonenden onvoldoende meegewogen		
	De indiener is van mening dat zonder goede enquête een besluit is genomen tegen de wens van de omwonenden in. De opwinding in Cromvliet en Leeuwendaal laat zien dat het tunneltje bij veel mensen onderdeel vormt van een veilige en snellere toegang tot het winkelgebied dan bovengronds over dat vreselijk drukke kruispunt met trams en bussen en zoveel auto's en brommers en fietsen. De voetganger is daar een onbelangrijke sluitpost.	De gemeente heeft op vrijdag 18 en zaterdag 19 oktober 2019 zelf een enquête gehouden onder bewoners en winkelend publiek in de directe omgeving van de tunnel. Tijdens de enquête zijn vragen gesteld over het gebruik en nut en noodzaak van de tunnel. In totaal zijn 240 enquêtes gehouden waarmee de enquête naar onze mening een representatief beeld geeft. Overigens bleek uit de enquête dat ongeveer de helft van de respondenten tegen sluiting van de tunnel is. Dit	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

		verklaart dus dat er de wijken Cromvliet en Leeuwendaal discussie is over het sluiten van de tunnel. De gemeenteraad is het bevoegde orgaan om besluiten over het onttrekken van een openbare weg uit de openbaarheid te nemen. Vandaar dat de uitkomsten uit de enquête, samen met de uitkomsten uit andere onderzoeken en overwegingen aan de raad van 15 december 2019 zijn voorgelegd. In deze vergadering heeft de raad als bevoegd gezag en op basis van de overwegingen, besloten tot het nemen van het ontwerpbesluit.	
		Beantwoording	
1.29	Tunnel wordt wel veel gebruikt		
	Indiener geeft aan op een rustige zondag en op een drukke zaterdag gedurende 6 minuten het aantal gebruikers van de tunnel geteld te hebben en in die 6 minuten 6 (zondag) respectievelijk 15 (zaterdag) mensen in de tunnel hebben zien lopen. Dat is dus op uurbasis 60 (zondag) resp 150 (zaterdag) gebruikers van de tunnel. Dat scheelt veel bovengronds verkeer. Een doodsimpel onderzoekje dat de gemeente beter (en uitgebreider) had kunnen uitvoeren iedere dag van de week. Ipv een slordige enquête op de markt - Als je de feiten echt wilt kennen.	Naast de enquête heeft de gemeente in een eerder stadium ook tellingen laten verrichten door een bureau gespecialiseerd in mobiliteitsonderzoek. Hieruit volgde dat het aantal voetgangers en fietsers dat gebruik maakt van de tunnel laag is. Op doordeweekse dagen varieert dit tussen de 8% en de 10% van het totaal. Op de zaterdagen varieert dit tussen de 10% en de 13% van het totaal. Het aantal fietsers dat gebruik maakt van de tunnel varieert tussen de 1% en de 2% van het totaal.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.30	Standpunt Fietsersbond		
	Indiener stelt dat uit het draagvlakonderzoek blijkt dat ook de Fietsersbond tegen sluiting van de tunnel is.	Eerder was de Fietsersbond van mening dat de bovengrondse aanpassingen te weinig voordeel op zouden leveren voor fietsers en daarom niet opweegt tegen het weghalen van de huidige verbinding via de tunnel. In december '19 heeft de fietsersbond haar standpunt als volgt verwoord: "Omdat fietsers weinig gebruik van het tunneltje maken, verzetten we ons niet tegen sluiting. Wel betreuren we dat de vrijkomende ruimte maar in beperkte mate ten behoeve van fietsers aangewend wordt. Wij pleiten voor meer ruimte om fietsen te stallen (voor bezoekers en het liefst ook voor bewoners), bijvoorbeeld met een	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

		fietscarroussel. Tevens voor een met nieuwe technieken gunstigere afstelling van de verkeerslichten voor fietsers." De gemeente zal dit standpunt mee laten wegen bij de verdere uitwerking van de plannen rondom de tunnel en directe omgeving.	
		Beantwoording	
1.31	Enquête niet representatief		
	Indiener vraagt zich af of de bevroegde doelgroep wel representatief is geweest voor de doelgroep van de tunnel, de bewoners uit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal.	De gemeente heeft op vrijdag 18 en zaterdag 19 oktober 2019 een enquête gehouden onder bewoners en winkelend publiek in de directe omgeving van de tunnel. Van het totaal aantal ondervraagden gaf 50% aan dat de tunnel weg mag en 50% dat de tunnel mag blijven. Van de ondervraagden woont ruim 2/3 deel binnen een straal van 1 km van de tunnel. Ongeveer 1/3 deel van het totaal aantal ondervraagden waren bewoners van Cromvliet of Leeuwendaal. De mening van de ondervraagden uit Cromvliet en Leeuwendaal sluit aan bij dat van de totaal geënquêteerde groep: ongeveer 50% van de geënquêteerden uit Cromvliet of Leeuwendaal vond dat de tunnel mag blijven en 50% gaf aan dat deze weg mag.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.32	Nader onderzoek benodigd vleermuizen		
	Indiener stelt dat uit het rapport "Inspectie Voetgangerstunnel Haagweg te Rijswijk" van 11 juni 2020 van Nebest B.V. blijkt dat er nog nader moet worden onderzocht of de tunnel vaste verblijfplaatsen van vleermuizen bevat. Volgens het rapport zijn de bevindingen van de visuele inspectie juridisch niet voldoende om de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen uit te sluiten. In het rapport wordt geadviseerd om alsnog een quickscan inclusief bureaustudie uit te laten voeren en/of nader onderzoek te doen naar vaste verblijfplaatsen van vleermuizen. Het niet kunnen uitsluiten van de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen levert strijd op met artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming (Wnb).	Uit de verrichte inventarisatie flora en fauna door Nebest is gebleken dat het niet waarschijnlijk is dat vleermuizen vaste verblijfplaatsen hebben in de tunnel. Ook uit nadere raadpleging door de gemeente van de NDFF zijn in het gebied Haagweg de aflopen 10 jaar geen vleermuizen waargenomen. De plek (verlicht, tochtig, regelmatig passanten in de aanvliegroute naar potentieel misschien geschikte verblijfplaatsen) maakt het niet aannemelijk dat hier verblijfplaatsen zijn. Overigens heeft het ontwerpbesluit (slechts) betrekking op de verkeer juridische maatregel om de tunnel uit de openbaarheid te trekken en betreft het dus geen besluit tot het slopen van de tunnel. Er is in deze fase van het onderzoek (ontwerpbesluit) dus sowieso geen sprake van strijd met artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

		(Wnb). Wel zal er in een vervolgfase nader onderzoek worden verricht. Mocht uit dit onderzoek blijken dat de tunnel toch een vaste verblijfplaats voor vleermuizen vormt, dan kan overwogen worden om de tunnel toegankelijk te houden voor vleermuizen. Dit is mogelijk, ook als de tunnel voor voetgangers en fietsers wordt afgesloten. Het aangedragen aandachtspunt wordt gewaardeerd en zal meegenomen worden bij de verdere planuitwerking in de fase na het definitief besluit tot onttrekking aan de openbaarheid.	
		Beantwoording	
1.33	Ontwerpbesluit handhaven, plan herinrichting herzien		
	Indiener geeft aan dat de voorstanders voor het behoud van de tunnel van mening zijn dat een financieel overzienbare, duurzame renovatie van de tunnel het gebruik ervan zal bevorderen en dat ze mogelijk gelijk hebben. De indiener stelt dat dit argument voorbij gaat aan het feit dat deze tunnel het mooie dorp Rijswijk lelijk ontsiert. Bovendien hebben fietsers en brommers die op de hoek van de Geestbrugweg/Oranjelaan/ Haagweg voor het stoplicht wachten om hun tocht op de Haagweg richting Den Haag te vervolgen, een veel te kleine opstelruimte. Dit heeft tot gevolg dat de fietsers die van de Herenstraat komen om via de Geestbrugweg hun tocht te vervolgen, tussen die wachtende fietsers en brommers door moeten laveren. Of erachter moeten plaatsnemen, om voor het stoplicht richting Den Haag te wachten. Ook is de opstelruimte voor fietsers die voor het stoplicht op de hoek Geestbrugweg / Haagweg richting Herenstraat, voor fietsers te klein. Zonder de muur van de tunnel kan ook daar meer ruimte voor de fietser gecreëerd worden. Bovenstaande argumenten wil de indiener inbrengen om u te verzoeken uw ontwerpbesluit te handhaven. Wel zou de indiener willen pleiten voor een plan om tegelijk met de sluiting van het tunneltje, de kruising Haagweg / Herenstraat / Geestbrugweg en de ventweg van Hoornbrug richting deze kruising, in overleg met belangengroeperingen zoals	De voorgestelde wijzigingen sluiten aan bij het ontwerpbesluit en de ideevorming rondom het kruispunt Haagweg-Herenstraat. De aangedragen aandachtspunten worden gewaardeerd en zullen meegenomen worden bij de verdere planuitwerking in de fase na het definitief besluit tot onttrekking aan de openbaarheid. Bij deze verdere planuitwerking zullen belangengroeperingen intensiever bij het proces worden betrokken.	De zienswijze is gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

	verenigingen, grondig te herzien.		
		Beantwoording	
1.34	Geen bijdrage oplossing opstellen fietsers		
	Tijdens de raadsbehandeling werd door de verantwoordelijk wethouder gezegd dat herinrichtingsplannen tot verbetering zouden kunnen leiden, maar dat het nog wel passen en meten wordt, zoals ook blijkt uit het mogelijke ontwerp voor herinrichting (PLAN34-Variant3). De ontwerptekeningen laten volgens de indiener een marginale verbetering van de openbare ruimte zien (een bloemperk i.p.v. de tunnelmond, bredere trottoirs), maar geen verbetering voor de kruisende fietsersstromen en de opstelmogelijkheden voor fietsers. Het afsluiten van de tunnel levert volgens de indiener geen bijdrage aan de oplossing van opstelmogelijkheden voor fietsers.	In het schetsvoorstel (PLAN34-variant 3) zijn, naast een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte, wel degelijk ook verkeerstechnische verbeteringen opgenomen. Bij de aansluiting van de Oranjelaan is meer opstelgelegenheid voor fietsers gecreëerd en aan de overzijde van de Geestbrugweg (bij Oude Leeuw voor) wordt voorgesteld om in plaats van de huidige fietsstrook een vrij liggend fietspad te maken wat de verkeersveiligheid voor fietsers sterk verbetert. Op dit moment is een eerste schets/ artist impressie gemaakt, die in de bijlage een beeld geeft van de mogelijkheden.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.35	Achterstalling onderhoud verhelpen bevordert gebruik tunnel		
	Indieners stellen dat er zich in de afgelopen 20 jaar in het tunneltje nooit ongeregelde of geweldsincidenten o.i.d. hebben voorgedaan en dat achterstallig onderhoud (wat de gemeente aan te rekenen valt) het enige is wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan zeker bevorderen. Achterstallig onderhoud is te overzien en kan met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden, zo stellen de indieners.	Het wegwerken van het achterstallig onderhoud zal wellicht het gebruik van de tunnel in beperkte mate bevorderen maar gezien de lage aantallen voetgangers en fietsers die de laatste jaren gebruik maken van de tunnel leidt dit niet tot voldoende argumentatie om de tunnel te behouden. Voetgangers en fietsers zijn sinds 2015 het bovengrondse alternatief gaan gebruiken. Belangrijkste argument is dan ook dat er bovengronds sinds 2015 een goede alternatieve mogelijkheid is om bij de verkeerslichten op een verkeersveilige manier de Haagweg over te steken. Bovendien zal de gemeente de situatie op deze bovengrondse oversteek verder verbeteren onder andere door de installatie van betere verkeerslichten waardoor voetgangers langer groen krijgen.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.36	Onjuiste cijfers draagvlak		
	Op 19 oktober 2019 is er op de markt in de Herenstraat een enquête gehouden onder marktbezoekers, waarbij 240 enquêtes zijn	Enquête resultaten van Nextdoor zijn bij ons niet bekend. De gemeente heeft op vrijdag 18 en zaterdag 19 oktober 2019 zelf een enquête	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met

	afgenomen. Indieners stellen dat een groot deel van de bezoekers aan de markt niet uit de directe omgeving komt en dus geen gebruik maakt van het tunneltje en men zich moet afvragen of er hier sprake is van een serieuze draagvlakmeting. Wethouder Lugthart voert de uitkomst van dit onderzoek echter wel aan als een van de redenen om tot sluiting van het tunneltje over te gaan. Tegelijkertijd benadrukt de wethouder keer op keer het belang van participatie. Toch heeft de gemeente er niet voor gekozen om, bijvoorbeeld d.m.v. een huis-aan-huisbrief, een draagvlakmeting onder de direct omwonenden (i.c. de bewoners van het Oude Centrum, Cromvliet en Leeuwendaal) te doen. Op Nextdoor is deze vraag wel gesteld: van de 164 respondenten zijn er 162 voor behoud. En degenen die tegen zijn geven als reden dat dit vanwege het slechte onderhoud van de tunnel is. Mensen geven aan de tunnel, ondanks de huidige staat, toch met enige regelmaat te gebruiken. En er zijn mensen die aangeven de tunnel zeker te gaan gebruiken zodra deze opgeknapt is. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan. De laatste tellingen dateren bovendien alweer uit 2017, een recente telling zou op zijn minst op zijn plaats zijn. Daarnaast hebben in het verleden o.a. de Prismaschool, bewonersverenigingen en vele instellingen in het Oude Centrum zich uitgesproken vóór behoud van het tunneltje. De gemeente baseert zich op onjuiste cijfers over gebruik van en draagvlak voor de tunnel.	gehouden onder bewoners en winkelend publiek in de directe omgeving van de tunnel. Van het totaal aantal ondervraagden gaf 50% aan dat de tunnel weg mag en 50% dat de tunnel mag blijven. Van de ondervraagden woont ruim 2/3 deel binnen een straal van 1 km van de tunnel. Ongeveer 1/3 deel van het totaal aantal ondervraagden waren bewoners van Cromvliet of Leeuwendaal. De mening van de ondervraagden uit Cromvliet en Leeuwendaal sluit aan bij dat van de totaal geënquêteerde groep: ongeveer 50% van de geënquêteerden uit Cromvliet of Leeuwendaal vond dat de tunnel mag blijven en 50% gaf aan dat deze weg mag. De tellingen dateren inderdaad uit 2017 maar wij zien geen redenen waarom deze tellingen niet representatief dan wel verouderd zouden zijn. Overigens is de belangrijkste overweging van de gemeente om de tunnel te sluiten dat er bovengronds sinds 2015 een goede alternatieve mogelijkheid is om bij de verkeerslichten op een verkeersveilige manier de Haagweg over te steken. Bovendien zal de gemeente de situatie op deze bovengrondse oversteek verder verbeteren onder andere door de installatie van betere verkeerslichten waardoor voetgangers langer groen krijgen	toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.37	Motivering ontwerpbesluit volgt niet uit concrete herinrichtingsplannen		
	Indieners stellen dat er (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt zijn en ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er volgens hen nog geen concrete plannen. Je mag verwachten dat een besluit als dit pas wordt genomen aan het einde van	De reden om vooruitlopend op deze ontwikkelingen een besluit te nemen over het sluiten van de tunnel is dat hierdoor bovengronds meer (ontwerp) ruimte voor deze plannen ontstaat. Bovendien heeft de tunnel, sinds de bovengrondse reconstructie van het kruispunt in 2015 (waarbij de weg is versmald en voetgangers en fietsers betere oversteekmogelijkheden hebben gekregen) haar	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

	een proces: als de Geestbrugweg heringericht is; als er een plan is voor de entree van het winkelgebied; maar vooral als er een alternatief is voor een veilige duurzame oversteek. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.	verkeerskundige functie verloren. Dit blijkt uit het lage aantal voetgangers en fietsers dat tijdens tellingen in 2017 in de tunnel is waargenomen. De suggestie wordt gewaardeerd, maar in het kader van deze besluitvorming over het onttrekken aan het openbaar verkeer, niet meegewogen	
		Beantwoording	
1.38	Belanghebbenden onvoldoende betrokken bij besluitvorming		
	Indieners stellen dat sinds enkele jaren gemeentes worden geacht te werken in de geest van de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt, een jaar later dan voorzien. Een belangrijk aspect van de Omgevingswet is de participatieve aanpak: het in een vroeg stadium betrekken van belanghebbenden bij het proces van besluitvorming over een project in het ruimtelijk domein. Je zou verwachten dat de gemeente hier ruim voorafgaand aan het participatietraject laat weten hoe dit traject eruit ziet. Een enquête, gehouden op een zaterdag tijdens de wekelijkse markt in Oud Rijswijk, kan niet worden opgevat als een serieuze burgerparticipatie. Voor ons, bewoners van de Oranjelaan, kwam het artikel in Groot Rijswijk van 13 januari 2021, over de sluiting van de tunnel, als een donderslag bij heldere hemel. Dat het ontwerpbesluit bestemmingsplan op 24-12-2020 in Groot Rijswijk is gepubliceerd is ons ontgaan. Dat er in 2019 en 2020 klankbordgroep-bijeenkomsten met belanghebbenden zijn gehouden, daarvan is ons niets bekend. Het ligt in de lijn der verwachting dat wij als direct omwonenden van de tunnel eerder en volledig zouden zijn geïnformeerd en zouden zijn meegenomen in de aanloop naar de besluitvorming. Dit is niet gebeurd. Het eerder genoemde artikel in Groot Rijswijk laat zien hoeveel weerstand er is tegen sluiting van de tunnel. Er is onvoldoende draagvlak bij belanghebbenden voor sluiting van de tunnel. Dat de gemeente hier volledig aan voorbij gaat, laat zien dat het burgerparticipatie, zoals bedoeld in de Omgevingswet, niet serieus neemt. Sterker nog, de gemeente neemt haar	Onttrekking uit de openbaarheid van de tunnel betreft een raadsbevoegdheid. Ter toetsing van het draagvlak voor het sluiten van de tunnel zijn enquêtes gehouden en hebben tevens bijeenkomsten plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de SBOR, winkeliers, de SWHR, en bewoners(vertegenwoordiging) vanuit Leeuwendaal en Cromvliet. De uitkomsten uit deze participatie zijn meegewogen bij het ontwerpbesluit van de raad op 15 december 2020. Zoals uit zowel de enquête als de klankbordgroepbijeenkomsten bleek, zijn er voor- en tegenstanders van het sluiten van de tunnel. Andere overwegingen hebben daarom de doorslag gegeven bij het nemen van het ontwerpbesluit op 15 december '20 zoals de aanwezigheid van een bovengrondse alternatieve oversteekmogelijkheid voor voetgangers en fietsers. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de bovengronds vrijkomende openbare ruimte zal de gemeente een actieve vorm van participatie inzetten.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

	burgers niet serieus.		
		Beantwoording	
1.39	kapitaalvernietiging		
	De tunnel is in 1984 aangelegd om een veilige oversteek over de Haagweg te garanderen. Een tunnel graven is een zeer kostbare onderneming. De tunnel nu sluiten betekent volgens indieners een regelrechte kapitaalvernietiging. Een onvoorstelbaar besluit in een tijd waarin veel gemeentes worstelen met de financiën. Zo ook Rijswijk. In 2018 bedroeg het totale tekort van de gemeente Rijswijk 7,5 miljoen euro en 2019 bijna 3 miljoen euro. Hoe valt dit te rijmen?	Het handhaven van de tunnel brengt, naast een noodzakelijke renovatie, ook jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten met zich mee. De gemeenteraad heeft bij haar besluitvorming op 15 december '20 ten aanzien van het ontwerpbesluit een integrale afweging gemaakt van de voor- en nadelen van het sluiten van de tunnel waarbij ook de financiële overwegingen zijn meegewogen.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.40	Plannen voor herinrichting Geestbrugweg en kruispunt		
	Indieners stellen dat, hoewel er nog geen concrete plannen lijken te zijn voor grootschalige herstructurering van de Geestbrugweg, het schetsontwerp een onuitgesproken motief lijkt te vormen voor sluiting van de tunnel. Hierdoor kan de vrijkomende openbare ruimte beter ingericht worden voor voetgangers en fietsers en ontstaan mogelijkheden voor een betere kwaliteit van de bovengrondse openbare ruimte, lezen we in het raadsbesluit. Maar dit is natuurlijk de wereld op z'n kop. Dat ondernemers van de Herenstraat een aantrekkelijker entree willen, zoals ook bleek uit het online debat onlangs, en dat het schetsontwerp meer ontwerprijmte krijgt door onttrekking van de toegang naar de tunnel, dat zijn geen valide argumenten voor sluiting van de tunnel.	Het meest valide argument voor sluiting van de tunnel is dat uit tellingen is gebleken dat mensen er nauwelijks gebruik van maken. Dit beperkte gebruik is ook logisch omdat bovengronds sinds 2015 een verkeersveilige, met verkeerslichten geregelde oversteek voor fietsers en voetgangers aanwezig is.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.41	Onzorgvuldige voorbereiding		
	In het voorgenomen besluit wordt, volgens indieners, gesteld dat er een enquête onder de omwonenden zou zijn gehouden. Als bewoner van Leeuwendaal moet ik constateren dat er geen enquête is gehouden onder de bewoners van Leeuwendaal. Reeds hierom kan het voorgenomen besluit van de Raad als onzorgvuldig worden gekenmerkt. Er had minimaal in de wijk Leeuwendaal een enquête moeten worden	De gemeente heeft op vrijdag 18 en zaterdag 19 oktober 2019 een enquête gehouden onder bewoners en winkelend publiek in de directe omgeving van de tunnel. Van het totaal aantal ondervraagden gaf 50% aan dat de tunnel weg mag en 50% dat de tunnel mag blijven. Van de ondervraagden woont ruim 2/3 deel binnen een straal van 1 km van de tunnel. Ongeveer 1/3 deel van het totaal aantal ondervraagden waren	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

	gehouden naar de visie van de wijk aangaande de voetgangerstunnel. Het verbaast ondergetekende buitengemeen dat dit niet heeft plaatsgevonden terwijl dit voor een juiste afweging onmisbaar is. Ter illustratie: de Gemeente neemt wel de moeite de hele wijk van een brief te voorzien om er op te wijzen dat zij niet weet op welke nacht de Hoornbrug voor werkzaamheden is gesloten, maar verzuimt hetzelfde te doen voor een voorgenomen sluiting van de permanente verbindingssader tussen Oud Rijswijk met Leeuwendaal. Ik concludeer dat het voorgenomen besluit geen stand kan houden wegens onzorgvuldige voorbereiding. Frappant in deze mag heten dat de Gemeente al rekening houdt met bezwaren en daarom de weg van art 3.4 AWB kiest. Het ware beter als de Gemeente reeds in het voortraject op een serieuze wijze de meningen van de omwonenden bij haar besluitvorming had betrokken. Het getuigt van een gebrek aan besef van de Gemeente dat men met interactieve besluitvorming meer burgers tevreden stelt dan met het plaveien van de weg van de ontevreden burger naar de rechtbank. En daarvoor is een enquête onontbeerlijk. Ondergetekende stelt dan ook voor het besluit aan te houden tot er een representatieve peiling is gehouden onder de bewoners van de meest betrokken wijken.	bewoners van Cromvliet of Leeuwendaal. De mening van de ondervraagden uit Cromvliet en Leeuwendaal sluit aan bij dat van de totaal geënquêteerde groep: ongeveer 50% van de geënquêteerden uit Cromvliet of Leeuwendaal vond dat de tunnel mag blijven en 50% gaf aan dat deze weg mag. Bij de voorbereiding van het raadsbesluit is gekozen om afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht toe te passen (AWB). In deze procedure worden de zienswijzen van belanghebbenden zorgvuldig mee gewogen voordat er een definitief besluit wordt genomen.	
		Beantwoording	
1.42	Inzicht inrichtingsschetsen		
	Indieners stellen dat de gemeente geen duidelijk alternatief heeft aangeboden voor de voetgangerstunnel. In het raadsbesluit is sprake van een schetsontwerp. Met de bewoners van Leeuwendaal is - althans met ondergetekende - deze ontwerpsschets niet gedeeld. Naast het ontbreken van een enquête is door het ontbreken, althans actief aanbieden, van enigerlei informatie over alternatieven sprake van een onzorgvuldig genomen besluit waarbij de belangen van de bewoners van Leeuwendaal niet dan wel onvoldoende zijn betrokken. Bij de voor een rechtmatige besluitvorming noodzakelijke enquête onder de bewoners van Leeuwendaal dient derhalve tevens inzicht te worden gegeven in	De ter inzagelegging betreft een ontwerpbesluit voor het uit de openbaarheid onttrekken van de voetgangerstunnel. Dit is een verkeer juridische maatregel die vooruitlopend op de verdere planuitwerking wordt genomen. Door toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) wordt belanghebbenden tevens de mogelijkheid geboden om zienswijzen kenbaar te maken voorafgaand aan het definitieve besluit. Vooruitlopend hierop heeft een draagvlakmeting met enquête plaatsgevonden. Er is dus wel degelijk sprake van een zorgvuldig doorlopen voortraject waarbij de belangen van bewoners van omliggende wijken zijn meegewogen.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken

	voorgenomen herinrichtingschetsen zodat een juiste afweging mogelijk is.		
		Beantwoording	
1.43	Toename verkeer Geestbrugweg		
	In het voorgenomen raadsbesluit wordt volgens indieners gewag gemaakt van afnemend verkeer over de Haagweg ingevolge de opening van de Rotterdamse baan. In een deur aan deur schrijven over de voorgenomen herinrichting van de Geestbrugweg schrijft dezelfde Gemeente dat het verkeer over deze weg in de toekomst naar verwachting zal toenemen. De Gemeente geeft hier blijk van een intern inconsistente beleidsvorming. Als het verkeer op de Geestbrugweg toeneemt versterkt dit juist de behoefte aan een veilige onderdoorgang. De toegenomen verkeersdruk kan dan niet slechts met herinrichting worden opgevangen. De afweging van de Gemeente om tot het besluit van sluiting te komen is dan ook genomen op intern conflicterende informatie. En dient te worden heroverwogen aan de hand van eenduidige informatie.	Een toename van verkeer op de Geestbrugweg heeft een andere achtergrond (groei van het aantal woningen in de Binckhorst) dan de afname als gevolg van de opening van de Rotterdamsebaan. Het een sluit het ander niet uit. De belangrijkste overweging van de gemeente om de tunnel te sluiten is dat er bovengronds sinds 2015 een goede alternatieve mogelijkheid is om bij de verkeerslichten op een verkeersveilige manier de Haagweg over te steken. Hierdoor wijkt de kruising niet af van andere kruisingen in de stad waarbij ook geen tunnels aanwezig zijn. Bovendien zal de gemeente de situatie op deze bovengrondse oversteek verder verbeteren onder andere door de installatie van betere verkeerslichten waardoor voetgangers langer groen krijgen.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.44	Optie tussenoplossing		
	Indiener stelt dat de gemeente naar voren brengt dat het afsluiten van de tunnel met herinrichting vrijwel evenveel kost als het duurzaam restaureren van de tunnel. Dat kan dus geen serieus argument vormen voor het sluiten van de tunnel. Integendeel dat pleit juist voor het openhouden van de tunnel. Bovendien bankiert de Gemeente op schetsen die zich nog moeten uitwijzen, er is geen begroting van de herinrichting gepresenteerd, hetgeen van een onzorgvuldige informatievoorziening getuigt. Het Raadsbesluit maakt verder geen gewag van de in het Rapcon inspectierapport gepresenteerde goedkope optie van doelmatig herstel. Dit zou een optie kunnen vormen als tussenoplossing. Een doelmatig herstellende tunnel zou bovendien een reëel inzicht kunnen geven in het gebruik van de tunnel.	De kosten zijn wel meegewogen in de besluitvorming maar vormen geen doorslaggevend argument bij de keuze tot sluiting van de tunnel. Belangrijkste argument is dat er bovengronds een volwaardig alternatief is, namelijk een met verkeerslichten geregelde oversteekmogelijkheid voor fietsers en voetgangers. In het raadsvoorstel is een kostenindicatie opgenomen van zowel het afsluiten van de tunnel als een bovengrondse herinrichting. In de Begroting 2021-2024 heeft de raad het krediet beschikbaar gesteld. We weerspreken dat er sprake is van onzorgvuldige informatievoorziening. Doelmatig herstel brengt het risico op incidentele toekomstige herstelwerkzaamheden met zich mee. In de in antwoord 1.38 genoemde klankbordgroep was voor deze optie weinig tot geen draagvlak aanwezig.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
		Beantwoording	
1.45	concluderend		

	Concluderend vraag ik de Raad een definitief besluit over de sluiting aan te houden. De ten principale onzorgvuldige voorbereiding kan nog worden gerepareerd door het uitvoeren van een enquête in de eerst betrokken wijken. Eerst dan kan een representatief beeld worden gevormd van hoe de bewoners denken over de voetgangerstunnel. Dit verdient veruit de voorkeur boven een besluit waarbij alleen nog de weg naar de rechter openstaat. Een weg die een Gemeente die de participatie van de bewoners hoog in het vaandel zou moeten dragen nooit mag laten prevaleren boven die van echte inspraak. En die is er helaas niet geweest.	De reeds uitgevoerde enquête geeft een representatief beeld van hoe de bewoners denken over de voetgangerstunnel. Van het totaal aantal ondervraagden gaf 50% aan dat de tunnel weg mag en 50% dat de tunnel mag blijven. Van de ondervraagden woont ruim 2/3 deel binnen een straal van 1 km van de tunnel. Ongeveer 1/3 deel van het totaal aantal ondervraagden waren bewoners van Cromvliet of Leeuwendaal. De mening van de ondervraagden uit Cromvliet en Leeuwendaal sluit aan bij dat van de totaal geënuquêteerde groep: ongeveer 50% van de geënuquêteerden uit Cromvliet of Leeuwendaal vond dat de tunnel mag blijven en 50% gaf aan dat deze weg mag.	De zienswijze is niet gegrond. Geen gevolgen voor het besluit om de voetgangerstunnel onder de Haagweg met toepassing van artikel 9 van de Wegenwet aan de openbaarheid te onttrekken
--	--	---	--