

Aan de Raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en Wethouders ter kennisneming

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 3 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Het voortdurende achterstallig onderhoud is het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. De oversteekplaats is mede door het tweerichtingsverkeer van fietsers aan beide zijden, zelfs onveiliger geworden voor voetgangers.

Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen in het aanbod van het autoverkeer, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is met name in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. **Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert 1. de veiligheid van de voetgangers 2. het gebruik van de tunnel en 3. ontlast het kruispunt bovengronds.**

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg
Rijswijk, 4 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel openblijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten.

Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 4 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënuquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 5 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

Verkeerstechnisch en veiligheid

1. De tunnel is verkeerstechnisch een veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. *Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.*

2. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven ook na mogelijke herinrichting en opening VictoryBoogieWoogie, gevaarlijk

Het kruispunt is al vele jaren, ook na een mogelijke herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel. *De oversteek op begane grond niveau blijft gevaarlijk.*

3. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. *Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van opstel mogelijkheden voor fietsers.*

4. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten lijken berekend om het voordeel van afsluiten van de tunnel af te sluiten te 'bewijzen'. Indien de tunnel open blijft, lijken beheer- en onderhoudskosten wat hoger te zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. *Het gaat hier immers om reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor 'onderhoud openbaar gebied' op de een of andere wijze aan de orde zijn.*

5. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. *Investeringskosten pleiten juist voor openhouden langzaam verkeer tunneltje.*

Het enige wat er aan het tunneltje schort is achterstallig onderhoud

Daar er zich in de afgelopen 20 jaar in het tunneltje, nooit ongeregelde of geweldsincidenten o.i.d. hebben voorgedaan, is achterstallig onderhoud (wat de gemeente aan te rekenen valt) het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald onaantrekkelijke aanblik van de tunnel. *Achterstallig onderhoud is te overzien en kan met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden.*

Inspraak en proces

6. In de directe omgeving zijn meer voorstanders voor behoud van de tunnel dan tegenstanders

Uit recent gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan. Bovendien zal na schoonmaak- en opknapbeurt het gebruik van de tunnel ongetwijfeld toenemen. Op Nextdoor zijn van de 164 respondenten 162 voor behoud. Maar ook in het verleden zijn vaker enquêtes gehouden over behoud van de tunnel. *De Prisma school, bewonersverenigingen en vele instellingen in het Oude Centrum en de wijken Leeuwendaal en Cromvliet hebben zich uitgesproken vóór behoud van het tunneltje.*

7. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen

concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied die het afsluiten *noodzakelijk* maken. Het afsluiten van de tunnel is zelfs niet gebaseerd op een door de directe gebruikers uitgesproken wens. Het sluiten van het tunneltje is noch veiliger noch financieel te verantwoorden. Hierboven zijn daarvoor alle argumenten genoemd.

Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Dat kan en moet verholpen worden.

En iedereen weet: iets is makkelijker afgebroken dan opgebouwd.

Hopelijk leidt deze brief ertoe dat u uw besluit herziet en dat vooral het tunneltje behouden blijft.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Cc: Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

- 1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing**
Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.
- 2. Er is achterstallig onderhoud**
Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.
- 3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem**
Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken en met de verwachte toekomstige toename van het autoverkeer is het onwaarschijnlijk. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers en voetgangers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers en voetgangers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan. Persoonlijk is het mijn voorkeursroute.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel 'open' blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn, die wat hoger zullen zijn dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar één reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 05 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs, ouderen, mindervaliden, ouders met kindwagens en kleine kinderen, zoals ik zelf, is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

Uit een rondvraag van een buurtbewoner op de buurtapp Nextdoor komt naar voren dat er vele bewoners van Cromvliet, Leeuwendaal en zelfs Voorburg voorstanders zijn van behoud van de tunnel, waaronder wij zelf, woonachtig in Cromvliet. Van een enquête waren wij, en velen met ons, niet op de hoogte. Persoonlijk maak ik dagelijks gebruik van de tunnel, zelfs in de huidige staat van zijn. Bij een enquête zouden we zeker voor het behoud van de tunnel hebben gekozen.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere manier aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

griffie@rijswijk.nl

ter kennisneming aan College van
Burgemeester en Wethouders

zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 05 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken.

De betreffende vergadering hebben wij nadien digitaal kunnen meebeleven.

Dit ontwerpbesluit geeft ons aanleiding om een zienswijze in te dienen, met de argumenten puntsgewijs genummerd.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. Kinderen en ouderen vanuit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal kunnen zelfstandig naar het winkelgebied toe ("broodjes halen bij de bakker"). Het kruispunt is nu al zo groot en druk en onoverzichtelijk en de tunnel helpt door een alternatieve route te bieden. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Zonder tunnel wordt het kruispunt drukker

Het langzame verkeer dat nu gebruik maakt van de tunnel zal zonder tunnel bovengronds het kruispunt moeten oversteken. Daar rijden ook de trams en het is een van de allerdrukste kruispunten van de gemeente. Met veel hulpdiensten die de Haagweg vlot moeten kunnen passeren. Het is nu al een tijdrovende en onoverzichtelijke situatie, waarbij voetgangers en fietsers duidelijk de minste prioriteit hebben in doorstroomtijd. Zelf zie ik regelmatig oudere inwoners die de oversteek nooit halen kunnen in de beperkte tijd en die dus halverwege moeten wachten tussen het tweerichtingen-tramverkeer, in afwachting van de tweede keer groen licht, een beschamende en gevaarlijke situatie. En dat terwijl het gaat om een goede toegang

vanuit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal tot het winkelgebied, en de toegang tot het winkelgebied ook aantrekkelijk moet blijven voor West-Voorburgers.

3. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat nalaten heeft geleid tot de huidige niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien (verlichting optimaal maken en een wit verfje) en kan dit met behulp van een enthousiaste klas van een kunstacademie en/of basic (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik bevorderen. Dat het gebruik minder is dan mogelijk, is geen argument voor de gemeente die zelf de wat verslonste huidige situatie heeft laten ontstaan.

4. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

5. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem, maar verergert juist de bestaande te drukke situatie.

6. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Ook dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan, onder het motto dat er dan maar een besluit wordt genomen. Sowieso zou eerst het effect van de Rotterdamse baan moeten worden afgewacht in 2021 op de Haagweg voordat er tot zo een onomkeerbare maatregel wordt besloten.

7. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving. De jaarlijkse schoonmaak kosten moeten niet overdreven worden door daarvoor € 25.000,- te begroten. Dat lijkt gedaan om de vergelijking gunstiger te maken voor afsluiting. Afsluiten zal ook betekenen volstorten en delen verwijderen wil het echt veilig zijn ivm mogelijke zinkgaten.

8. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van afsluiting van de tunnel gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven (nu begroot € 25.000,-). Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

9. Geen concrete herinrichtingsplannen

Dit plan is slechts een klein deel van een groter geheel dat samen moet worden beoordeeld. Want er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet onderdeel van concrete plannen voor herinrichting, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 6 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 08 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. **De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing**
Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.
2. **Er is achterstallig onderhoud**
Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.
3. **Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem**
Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.
4. **Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd**
De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 8 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk, Burgemeester en Wethouders ter kennisneming
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

- 6 JAN. 2021

Corsa nummer:

Betreft: ontwerpbesluit genomen met betrekking tot de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/
Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan

Rijswijk, 4 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerp-besluit genomen met betrekking tot de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan. Ik maak mij grote zorgen over de veiligheid op het kruispunt, met name voor schoolgaande kinderen.

- De huidige bovengrondse situatie is dat na lang wachten voor het stoplicht oversteken nog steeds gevaarlijk is door de onoverzichtelijke situatie met betrekking tot trams en fietsers / scooters en de korte tijd dat het licht daadwerkelijk op groen staat. In veel gevallen moeten schoolgaande kinderen dit drukke en gevaarlijke kruispunt oversteken.
- Het is niet reëel dat het kruispunt veiliger wordt. Ondanks diverse maatregelen blijft het kruispunt druk en onoverzichtelijk. Het is niet erg waarschijnlijk dat de Rotterdamse Baan veel verlichting zal brengen, omdat de chaos deels door fietsers, scooters, trams en bussen wordt veroorzaakt. Het afsluiten van de tunnel levert geen verbetering van de bovengrondse verkeerssituatie, mogelijk met uitzondering van een kleine verbetering aan de Oranjelaan.
- De tunnel is dus de meest veilige oversteekmogelijkheid voor voetgangers en met name (schoolgaande) kinderen. Hoewel niet geconsulteerd, blijkt er veel draagvlak bij direct omwonenden om de tunnel te behouden. Indien de tunnel wordt onderhouden en voorzien van goede verlichting, zal de tunnel nog meer gebruikt worden.
- De investeringskosten voor renovatie zijn lager dan voor afsluiten en herinrichten. Beheers- en onderhoudskosten zullen niet anders zijn dan voor vergelijkbare faciliteiten.
- Er zijn nog geen concrete plannen m.b.t. verkeerskundige herinrichting van het gebied. Er lijkt (nog) geen concrete aanleiding te zijn om de tunnel te sluiten.

Ik hoop dat de gemeenteraad in wil staan voor een veilige verkeerssituatie en een praktische mogelijkheid om over te steken. De ervaring heeft geleerd dat dit bovengronds niet gerealiseerd kan worden gezien de complexiteit van het kruispunt. De beste optie is dan ook het in stand houden (en bij voorkeur renoveren) van de bestaande voetgangerstunnel.

Ik hoop dat u mijn oprechte zorgen mee wilt nemen in uw overwegingen,

Met vriendelijke groet,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Cc: College van Burgemeester en Wethouders

Tevens per e-mail: griffie@rijswijk.nl en stadhuis@rijswijk.nl

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 8 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Naar aanleiding daarvan willen wij graag onderstaande zienswijze aan u voorleggen.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Een voetgangerstunnel is verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer, dat wordt breed onderkend. Voor eenieder, maar met name jonge kinderen (basisschoolleeftijd) is de tunnel op het drukke Haagwegkruispunt van belang. Dat geldt ook voor ouderen en mindervaliden (mits een tunnel goed toegankelijk is). De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt nog altijd, ook na de herinrichting van de Haagweg, problematisch voor voetgangers en fietsers. De verkeerslichten zijn slecht afgesteld op het langzaam verkeer. Het is nog in het geheel niet duidelijk of de Rotterdamse Baan enige verlichting zal brengen. Een oudere, mindervalide of een gezin met jonge kinderen kan niet binnen de tijd van het groene voetgangerslicht oversteken. Daarnaast zijn de wachttijden voor het oversteken idioot lang. Dat betekent dat in de praktijk mensen risico's nemen en op eigen initiatief oversteken, ook als het licht rood is. Dat leidt tot onveilige situaties. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie kan misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt zal te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. De tunnel is dan ook het veilige alternatief en de reeds gedane aanpassingen van het kruispunt, zijn geen argument voor het afsluiten van de tunnel. Daarover een besluit nemen, kan pas aan de orde zijn als de bovengrondse oversteekmogelijkheden veilig en adequaat zijn.

3. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt zijn die ook niet te verbeteren. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, waarin voor het stoplicht wachtende fietsers de ingang van bijv. de Oranjelaan blokkeren, auto's extra lang moeten wachten en proberen er om heen te rijden. De tunnel biedt nu een veilig alternatief voor in ieder geval de 'Aldi kant' van het kruispunt. Afsluiting van de tunnel en herinrichting van de oversteekplaatsen zal niet leiden tot verbeteringen voor het bovengronds oversteken.

4. Voorstanders voor behoud van de tunnel

De resultaten van het gehouden onderzoek geven geen duidelijke richting aan het voorgestelde sluiten van de tunnel. Ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers wenst de tunnel te behouden en 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken, ook nu in de huidige staat van achterstallig onderhoud. Aan deze aantallen kan niet zomaar voorbij gegaan worden.

5. Achterstallig onderhoud

Het grootste nadeel van de tunnel is op dit moment eigenlijk alleen het achterstallig onderhoud wat heeft geleid tot de huidige donkere, verwaarloosde en niet bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Dat kan met een relatief simpele opknappbeurt en betere verlichting worden opgelost. Als de tunnel lichter is, zal deze veiliger aanvoelen en zullen ongetwijfeld meer mensen van de tunnel gebruik maken.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder, beheer en onderhoudskosten

In het raadsvoorstel wordt genoemd dat de afsluitingskosten nauwelijks duurder zijn dan de geraamde renovatiekosten. Daarnaast lijken de beheer- en onderhoudskosten nogal gerekend te zijn ten faveure van het afsluiten van de tunnel. Echter, waar geen rekening mee wordt gehouden is dat het 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 jaarlijkse onderhoudskosten zijn reguliere, normale en redelijke onderhoudskosten voor openbaar gebied. Ook na het afsluiten en herinrichten, zullen er onderhoudskosten zijn voor de bovengrondse situatie. Handhaving en duurzame renovatie van de tunnel ligt dan ook meer voor de hand dan afsluiting.

7. Gebrek aan concrete plannen en motivatie

Op dit moment ontbreken de concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt na afsluiting van de tunnel. Dat geldt ook voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat, Geestbrugweg, fietsoversteekplaatsen etc. Dat leidt tot de conclusie dat de motivering van het ontwerpbesluit blijkbaar niet voortkomt uit concrete herinrichtingsplannen van het kruispunt, die maken dat de afsluiting van de tunnel noodzakelijk is. Daarmee is het ontwerpbesluit onvoldoende gemotiveerd.

Conclusie

Deugdelijke motivatie om te besluiten tot het afsluiten van de tunnel ontbreekt. Het ontwerpbesluit van de raad om de tunnel af te sluiten is niet gebaseerd op concrete herinrichtingsplannen voor het

openbaar gebied die leiden tot de noodzaak voor het afsluiten van de tunnel. De thans geboden bovengrondse oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers zijn onvoldoende veilig en verbetering daarvan is niet voorzien. De tunnel is een bestaande, verkeerstechnische oplossing en afsluiten daarvan leidt tot kapitaalvernietiging. Een significant deel van de geënquêteerden is voorstander van het behoud van de tunnel en maakt er ook nu regelmatig gebruik van. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel *an sich* ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Dat valt met een minimale opknapbeurt en betere verlichting te verhelpen. Daarbij is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper dan een investering in afsluiten en herinrichten. Wij pleiten er dan ook voor om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing: het handhaven en opknappen van de tunnel. Dat zal het gebruik van de tunnel bevorderen en daarmee teven het bovengrondse kruispunt ontlasten.

Met vriendelijke groet,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 8 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstelmogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstelmogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk
Tevens per email verstuurd aan: griffie@rijswijk.nl

Burgemeester en wethouders ter kennisneming.

Rijswijk, 11 januari 2021

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit voetgangerstunnel Haagweg

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen tot onttrekking aan de openbaarheid van de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan. Op 24 december 2020 is dit ontwerpbesluit in Groot Rijswijk bekend gemaakt.

Mijn zienswijze op dit ontwerpbesluit luidt als volgt:

1. Opheffen van een verkeerstechnisch veilige en nuttige oplossing

De voetgangerstunnel is verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs¹ en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente heeft de verkeersveiligheid, ook in het Coalitieakkoord, hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt. De verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer gaat er door de afsluiting op achteruit.

Ook voor het winkelcentrum Oud Rijswijk lijkt mij de voetgangerstunnel van betekenis. Bewoners uit Cromvliet en Leeuwendaal doen immers veel van hun boodschappen in dit winkelcentrum. De veilige, snelle en ook voor boodschappenwagentjes handige oversteekmogelijkheid van de drukke Haagweg is een extra toegevoegde waarde voor het winkelcentrum lijkt mij.

2. Achterstallig onderhoud van de gemeente is op te lossen

Feitelijk is het achterstallig onderhoud van de gemeente het enige wat op dit moment aan de tunnel mankeert. Dit achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet fraaie aanblik van de tunnel. Deze nalatigheid is te betreuren. Gelukkig kan het achterstallig onderhoud met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie

¹ In 2013, toen ook een besluit tot afsluiting van de voetgangerstunnel voorlag, hebben de directeurs van de basisscholen in Cromvliet en Oud Rijswijk in een brief aan de raad met succes bepleit om de tunnel te behouden. Het is waarschijnlijk dat de basisscholen nog steeds voorstanders zijn van het afsluiten van de tunnel.

opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen. En dat betekent ook een ontlasting van de bovengrondse verkeersbewegingen.

3. Geen concrete plannen die afsluiten noodzakelijk maken

Er zijn nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Desondanks heeft u gemeend om vooruitlopende op deze eventuele plannen toch het ontwerpbesluit te moeten nemen.

Anders geformuleerd: de motivering van uw besluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking daadwerkelijk noodzakelijk maken.

4. Herinrichtingsmogelijkheden zijn zeer beperkt

De herinrichtingsmogelijkheden, die ontstaan na de afsluiting, zijn beperkt.

Op de plaats van de tunnelingang op de Geestbrugweg zou een bloembak kunnen komen. Ook wordt wel eens een fietsenstalling voor bezoekers aan het winkelcentrum, het museum, de kerk en dergelijke als mogelijkheid genoemd. Maar is een fietsenstalling voor het centrum op die plek een voor hand liggende locatie? Dat lijkt mij niet.

Bij de ingang van de Herenstraat komt een relatief smalle strook grond vrij. Maar wat kun je daar op die hoek mee doen? Er wordt wel eens gesproken over een eventuele uitbreiding van een terras op de afgesloten tunnelingang, wat groen, fietsnietjes, misschien parkeerplaatsen en hier en daar een bankje. Een aardige verblijfsplek wordt het daar in ieder geval niet. De zogeheten Rutgersflat veroorzaakt wind en je zit er tussen het verkeer.

De ruimte die vrijkomt na afsluiting van de tunnel heeft door de ligging niet veel potentie om er iets moois van te maken. Ook het vrijkomende bruikbare oppervlak is van beperkte betekenis². Dat perspectief ondersteunt een besluit tot afsluiten van de tunnel naar mijn mening niet.

5. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet echt goed gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Het kruispunt loopt bovendien op verschillende momenten van de dag vol 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 verkeerslichten³. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog

² Dit is dan nog afgezien van de kunstwerken, die niet zomaar weg mogen.

³ 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.

blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien voor de auto's wat opleveren ten gunste van de doorstroming, maar het voordelig effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt beperkt zijn⁴.

Kortom, de situatie voor het bovengronds oversteken van voetgangers en fietsers zal helaas niet behoorlijk verbeteren. Ook daar ligt dus geen valide argument voor het afsluiten van de tunnel. Indien de tunnel duurzaam wordt gerenoveerd, wordt hierdoor het gebruik ervan bevorderd en zal het kruispunt wat betreft het bovengronds oversteken worden ontlast. Dat is een extra voordeel van deze oplossing.

6. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt en, of de tunnel nu wel of niet wordt afgesloten, ook niet te verbeteren. Tijdens de raadsbehandeling werd van de zijde van het college gemeld dat herinrichtingsplannen tot verbetering zouden kunnen leiden, maar dat het nog wel passen en meten wordt. Dat het passen en meten wordt, is mij bekend. De schetsen die in het voortraject zijn gemaakt laten zien dat er als gevolg van het afsluiten van de tunnel geen verbetering mogelijk is, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan. Hier ligt derhalve geen overtuigend argument voor het afsluiten van de tunnel.

Eigenlijk is voor het kruispunt een rotonde (met de tram door het midden) de beste oplossing. Die oplossing heb ik destijds bij het project Haagweg in het Omgevingsteam, waar ik bij betrokken was, ingebracht. Eerst was de gemeentelijke reactie, dat een rotonde daar niet kan, maar toen de projectvoorbereiding nagenoeg rond was, werd toegegeven dat een rotonde verkeerstechnisch toch inpasbaar is. Helaas was de voorbereiding van het project toen al te ver gevorderd en is de huidige situatie gerealiseerd. Ook voor de variant om de fietsers globaal gezien in dezelfde baan te houden, als de auto's (kortom, de situatie die voor de herinrichting van de Haagweg bestond) kreeg ik de handen bij dit project niet op elkaar. Voor de fietsers zijn de huidige "slingertjes" gerealiseerd en die brengen genoemd probleem met zich mee. Misschien moet de rotonde-oplossing, of genoemde variant, toch weer eens worden overwogen.

7. Opinies van betrokkenen zijn onvoldoende meegewogen

Uit in opdracht van de gemeente gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. Dat zijn verrassende (positieve) uitslagen, ook gelet op de huidige staat van onderhoud van de tunnel. Ook in de ingestelde klankbordgroep, waar ik aan heb deelgenomen, was een meerderheid voor handhaving. Er is tijdens de behandeling in uw raad helaas maar zeer beperkt

⁴ En dan heb ik het nog niet over de mogelijkheid dat het tracé van voormalige lijn 10 weer in gebruik wordt genomen ten behoeve van de OV-ontsluiting van de Binckhorst.

op deze uitkomsten ingegaan. Deze hebben daardoor nauwelijks een rol gespeeld bij uw besluit.

8. Investeringskosten van handhaven zijn goedkoper

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De kosten van afsluiten en herinrichten zijn overigens niet volledig. Niet meegerekend is dat in de tunnelbuis (die ondergronds open blijft) voorafgaande aan de afsluiting enkele basale technische reparaties (zoals aan vrijgekomen betonijzer en aan enkele lekkages en scheuren) zullen moeten plaatsvinden om verdere schade in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen. Onder punt 10 wordt onderstaand nog ingegaan op een andere kostenpost van behoorlijke omvang. In werkelijkheid zullen de kosten van afsluiten en herinrichten door een en ander dus nog behoorlijk duurder zijn. Mijn conclusie: de investeringskosten zijn geen argument voor de afsluiting. Die pleiten juist voor handhaving.

9. Beheer- en onderhoudskosten van de tunnel zijn gemajoreerd

De in het raadsvoorstel opgenomen beheer- en onderhoudskosten zijn naar mijn mening niet overtuigend en bovendien gemajoreerd. Door het college is bijvoorbeeld berekend dat, indien de tunnel wordt gehandhaafd, de kosten van het dagelijks schoonmaken alleen al wat betreft vegen en verwijderen van zwerfvuil, 12.000 euro per jaar gaat kosten. Dat is 230 euro per week, dat wil zeggen goed voor zo'n 1,5 dag veegwerk per week. Ja, als je zo rekent wordt het op papier duur.

In het geval dat de tunnel wordt afgesloten, worden de kosten voor ondergrondse inspectie, e.d. door het college op "te verwaarlozen" geraamd. Dat is een opmerkelijke calculatie, omdat voor deze werkzaamheden externe expertise moet worden ingehuurd en daar hangt zoals bekend een rekening aan vast. Bovendien hoeft er bovengronds blijkaar niet te worden geveegd, althans daar zijn geen kosten voor geraamd.

Samenvattend ben ik van mening ik dat de beheer- en onderhoudskosten ten gunste van de voorkeursoplossing van het college (het afsluiten van de tunnel) zijn berekend. Toegegeven, beheer- en onderhoud zullen bij het handhaven van de tunnel wat duurder zijn, maar niet zodanig dat het een doorslaggevend argument is voor het afsluiten. Het moet ook niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

10. Tunnelbuis en werkzaamheden vormen bij afsluiting behoorlijk risico

De tunnel blijft ondergronds open. Alleen de tunnelingangen worden met betonplaten dichtgemaakt. Integraal verwijderen van de tunnel zal, aldus het college, later moeten plaatsvinden. Dat is nu veel te kostbaar, vul ik maar in. Echter, de tunnel is destijds in zogeheten open bouw gemaakt. Wanden, vloeren en plafonds zijn constructief niet een geheel, zoals bij veel hedendaagse tunnels wel het geval is. De vloer ligt bovendien een flink stuk onder het maaiveld. Een pompinstallatie zorgt voor de afvoer van het water dat in de tunnel komt. En dat kan ook grond- en lekwater

zijn. Die pompinstallatie moet blijven werken. Dat alles levert na de afsluiting een risico op. Na verloop van tijd kan verzakking, scheurvorming, betonrot en/of verweking van het voegwerk (als gevolg van vocht: er wordt immers niet meer geventileerd) gaan ontstaan en 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 een veiligheidsrisico op. Ik raad u dringend aan dit risico niet te nemen.

En dan heb ik het nog niet over de “hypotheek” die wordt genomen op de kosten van het integraal verwijderen, of desnoods integraal dichten⁵, van de tunnel in de toekomst. Een kostbare operatie, waarvoor de belastingbetaler uiteindelijk de rekening krijgt.

Niet onbelangrijk is 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 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. Waar beginnen we met het afsluiten allemaal aan, kun je je ook afvragen.

11. Ontwikkelingen die niet van invloed zijn op de tunnel

De in voorbereiding zijnde plannen voor de Geestbrugweg waarbij, zo heb ik begrepen, wordt gedacht aan vrij liggende fietspaden (door parkeren en fietsen om te ruilen) kunnen zowel met als zonder tunnel 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.

⁵ Bijvoorbeeld door middel van injecteren van de constructie en deugdelijk volstorten met zand.

Voor de uitvoering van de in uw raad besproken invoering van eenrichting verkeer in de Herenstraat en Willemstraat ten behoeve van onder meer de verkeersveiligheid, is het afsluiten van de tunnel niet noodzakelijk.

12. Wanneer gaat het besluit in

Het ontwerpbesluit noemt geen datum van inwerkingtreding van het besluit. In dat geval geldt formeel dat het besluit ingevolge de Algemene wet bestuursrecht inwerking 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 van het besluit kunnen worden uitgevoerd. Wat er gebeurt, indien er wel beroep is ingesteld, wordt niet vermeld. Het lijkt mij verstandig om nog eens goed naar de te volgen procedure te kijken, want zoals het nu is geformuleerd is het onduidelijk.

Bovendien is het verstandig met twee scenario's rekening te houden.

Indien u alsnog zou besluiten om de tunnel te handhaven, is het eenvoudig. Het renovatiewerk kan dan aansluitend aan het definitieve besluit beginnen.

Indien besloten zou worden om de tunnel af te sluiten, dan is een inwerkingsdatum, die aansluit op het onttrekkingsbesluit waarschijnlijk onhandig, omdat de uitvoering van de mogelijke herinrichtingen eerst in 2022 zijn voorzien. Dat betekent dat de tunnel dan mogelijk eerst, uiteraard met inachtneming van de hiervoor noodzakelijke vergunningenprocedures, met een (niet in het kostenplaatje opgenomen) provisorium zal moeten worden afgesloten, in afwachting van het verdere verloop van de herinrichtingsplannen, hoe langzaam of snel die ook gaan verlopen. In dat geval zou er ook voor kunnen worden gekozen, om de tunnel pas af te sluiten in aansluiting op de uitvoering van de herinrichtingswerkzaamheden.

Conclusie

Mijn conclusie is dat de motieven en overwegingen van uw ontwerpbesluit geen stand houden, met uitzondering van één: het achterstallig onderhoud. Maar dat is te verhelpen en is ook goedkoper, dan afsluiten en herinrichten. Door de tunnel af te sluiten vervalt een verkeersveilige en nuttige voorziening, worden extra kosten zonder tastbare voordelen gemaakt, is de winst bovengronds niet van grote betekenis, komen de oplossingen voor de huidige knelpunten verder weg, dan nu het geval is, wordt het naar mijn mening niet verantwoorde risico van een grote open ruimte onder de weg genomen, moet het sloopwerk met speciale en kostbare voorzieningen worden uitgevoerd en wordt als het ware een hypotheek genomen op de kosten van het verwijderen van de tunnel in de toekomst.

Het zal u duidelijk zijn: ik adviseer u de verkeersveiligheid en het gebruiksgemak voor het ~~langzaam~~ verkeer voorop te stellen en derhalve de tunnel open te houden en (duurzaam) te renoveren.

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk, per mail: griffie@rijswijk.nl

Burgemeester en wethouders ter kennisneming
stadhuis@rijswijk.nl

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 11 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van

een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar één reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Overigens zijn wij van mening dat de Gemeente Rijswijk zich zou moeten verplichten, bij infrastructurele ingrepen, altijd de burgers te consulteren. Daarmee worden veel gemeentelijke overlast en problemen voorkomen (zoals onterechte bebouwing Pasgeld).

Hoogachtend,



Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 11 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

Verkeerstechnisch en veiligheid

1. De tunnel is verkeerstechnisch een veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. *Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.*

2. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven ook na mogelijke herinrichting en opening VictoryBoogieWoogie, gevaarlijk

Het kruispunt is al vele jaren, ook na een mogelijke herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel. *De oversteek op begane grond niveau blijft gevaarlijk.*

3. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. *Het afsluiten*

van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van opstel mogelijkheden voor fietsers.

Onderhoud en financiën

4. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten lijken berekend om het voordeel van afsluiten van de tunnel af te sluiten te 'bewijzen'. Indien de tunnel open blijft, lijken beheer- en onderhoudskosten wat hoger te zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. *Het gaat hier immers om reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor 'onderhoud openbaar gebied' op de een of andere wijze aan de orde zijn.*

5. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. *Investeringskosten pleiten juist voor openhouden langzaam verkeer tunneltje.*

Het enige wat er aan het tunneltje schort is achterstallig onderhoud

Daar er zich in de afgelopen 20 jaar in het tunneltje, nooit ongeregelde of geweldsincidenten o.i.d. hebben voorgedaan, is achterstallig onderhoud (wat de gemeente aan te rekenen valt) het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald onaantrekkelijke aanblik van de tunnel. *Achterstallig onderhoud is te overzien en kan met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden.*

Inspraak en proces

6. In de directe omgeving zijn meer voorstanders voor behoud van de tunnel dan tegenstanders

Uit recent gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan. Bovendien zal na schoonmaak- en opknapbeurt het gebruik van de tunnel ongetwijfeld toenemen. Op Nextdoor zijn van de 164 respondenten 162 voor behoud. 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.

7. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Je zou verwachten dat de gemeente zo iets pas doet aan het **einde** van 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.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied die het afsluiten *noodzakelijk* maken. Het afsluiten van de tunnel is zelfs niet gebaseerd op een door de directe gebruikers uitgesproken wens. Het sluiten van het tunneltje is noch veiliger noch financieel te verantwoorden. Hierboven zijn daarvoor alle argumenten genoemd.

Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Dat kan en moet verholpen worden.

En iedereen weet: iets is makkelijker afgebroken dan opgebouwd.

Hopelijk leidt deze brief ertoe dat u uw besluit herziet en dat vooral het tunneltje behouden blijft.

Hoogachtend,

Rijswijk, 15 januari 2021
Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Betreft: Afsluiten tunnel Haagweg-Geestbrugweg

Rijswijk, 15 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

Verkeerstechnisch en veiligheid

1. De tunnel is verkeerstechnisch een veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. *Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.*

2. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven ook na mogelijke herinrichting en opening VictoryBoogieWoogie, gevaarlijk

Het kruispunt is al vele jaren, ook na een mogelijke herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel. *De oversteek op begane grond niveau blijft gevaarlijk.*

3. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. *Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van opstel mogelijkheden voor fietsers.*

4. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten lijken berekend om het voordeel van afsluiten van de tunnel af te sluiten te 'bewijzen'. Indien de tunnel open blijft, lijken beheer- en onderhoudskosten wat hoger te zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. *Het gaat hier immers om reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor 'onderhoud openbaar gebied' op de een of andere wijze aan de orde zijn.*

5. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. *Investeringskosten pleiten juist voor openhouden langzaam verkeer tunneltje.*

Het enige wat er aan het tunneltje schort is achterstallig onderhoud

Daar er zich in de afgelopen 20 jaar in het tunneltje, nooit ongeregelde of geweldsincidenten o.i.d. hebben voorgedaan, is achterstallig onderhoud (wat de gemeente aan te rekenen valt) het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald onaantrekkelijke aanblik van de tunnel. *Achterstallig onderhoud is te overzien en kan met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden.*

Inspraak en proces

6. In de directe omgeving zijn meer voorstanders voor behoud van de tunnel dan tegenstanders

Uit recent gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan. Bovendien zal na schoonmaak- en opknappbeurt het gebruik van de tunnel ongetwijfeld toenemen. Op Nextdoor zijn van de 164 respondenten 162 voor behoud. Maar ook in het verleden zijn vaker enquêtes gehouden over behoud van de tunnel. *De Prisma-school, bewonersverenigingen en vele instellingen in het Oude Centrum en de wijken Leeuwendaal en Cromvliet hebben zich uitgesproken vóór behoud van het tunneltje.*

7. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de

Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Je zou verwachten dat de gemeente zoiets pas doet aan het **einde** van 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.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied die het afsluiten *noodzakelijk* maken. Het afsluiten van de tunnel is zelfs niet gebaseerd op een door de directe gebruikers uitgesproken wens. Het sluiten van het tunneltje is noch veiliger noch financieel te verantwoorden. Hierboven zijn daarvoor alle argumenten genoemd.

Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Dat kan en moet verholpen worden.

En iedereen weet: iets is makkelijker afgebroken dan opgebouwd.

Hopelijk leidt deze brief ertoe dat u uw besluit herziet en dat vooral het tunneltje behouden blijft.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente
Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Gemeente Rijswijk

13 JAN. 2021

Corsa nummer:

Burgemeester en wethouders ter
kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg
Rijswijk, 10 januari
2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige overstekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn

daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,



Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 15 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

De voetgangerstunnel is verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid, zeker voor langzaam/langzamer verkeer. Vooral voor leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en mindervaliden is de tunnel van belang. De tunnel biedt hun de mogelijkheid om zonder interventie van andere verkeersdeelnemers (niet voetganger) veilig aan de andere kant van de weg te komen. Het feit dat de (brom-)fietspaden niet voorzien zijn van een zebra en er sprake is van tweerichtingsverkeer voor (brom)fietsverkeer maakt het oversteken van dit drukke kruispunt extra gevaarlijk voor voetgangers en met name voor de kwetsbare voetganger. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt - een optie is om een samenwerking te zoeken met kunstenaars zodat de onderdoorgang niet alleen functioneel is maar ook aantrekkelijk wordt voor het oog - en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Vooralsnog vraagt bovengronds oversteken vooral tijd en geduld van voetgangers en fietsers. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zorgen voor gevaarlijke situaties ook door het feit dat er is gekozen voor twee richtingsverkeer op een enkel fietspad. Deze opstel mogelijkheden zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel openblijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Burgemeester en wethouders t.k.n.
Postbus 5305
2280 HH Rijswijk
Griffie@rijswijk.nl

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 25 januari 2021

Geachte dames en heren,
Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg / Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. **De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing**
Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.
2. **Er is achterstallig onderhoud**
Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige dat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige, bepaald niet aantrekkelijke aanblik, van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.
3. **Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem**
Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. **Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd**
De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.
5. **Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel**
Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan. Ik als bewoner van de Oranjelaan, gebruik de tunnel dagelijks!
6. **Investeringskosten van afsluiten zijn duurder**
De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.
7. **Beheer- en onderhoudskosten**
De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Als de tunnel openblijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.
8. **Er zijn nog geen concrete plannen**
Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar één reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 24 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. **De tunnel is verkeerstechnisch nog steeds een veilige oplossing**
Voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel nog steeds van groot belang om veilig over te kunnen steken. Het ontwerpbesluit is dan ook in strijd met het gemeentelijk beleid op het gebied van de verkeersveiligheid. Het sluiten van de tunnel betekent dat deze verkeersveilige oplossing vervalst. Er komt niets voor in de plaats.
2. **Bovengronds oversteken is nog steeds moeilijk en duurt vaak lang**
Het kruispunt is nog steeds een probleem voor fietsers en voetgangers. Je moet als fietser en voetganger vaak lang wachten. De afstelling voor voetgangers en fietsers moet beter. Het sluiten van de tunnel verandert daar niks aan en lost niks op.
3. **Door een andere inrichting kan de tunnel meer en beter gebruikt worden**
De tunnel is slecht onderhouden en weinig praktisch ingericht. Door een andere inrichting kan beter en meer gebruikt gemaakt worden van de tunnel. Je moet het alleen wel slim doen en durven te investeren. Maar dat betaalt zichzelf altijd terug in meer verkeersveiligheid en een betere en praktischer inrichting van dit gebied.
4. **Wachtruimten voor fietsers zijn te klein en onhandig ingericht**
De wachtruimte voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en geven problemen met fietsers van en naar andere richtingen. Als ik van het dorp naar mijn huis fiets via de Oranjelaan levert dat alleen vier vaak conflicterende situaties op met andere fietsers. Het sluiten van de tunnel lost dat probleem niet op.
5. **Het sluiten van de tunnel kost alleen maar geld en verbetert niks**
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.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op verbetering van de verkeersveiligheid. Sterker nog door het sluiten van de tunnel nemen de mogelijkheden voor fietsers, voetgangers, scholieren, ouderen en minder validen om veilig over te steken alleen maar af. Daar staat niks tegenover. Er wordt zelfs geen poging gedaan om door een andere (prettiger en slimmere) inrichting een beter en meer gebruik van de tunnel te bevorderen. Er zijn dus vele redenen om de tunnel (al dan niet gewijzigd) te handhaven en er is geen enkele reden om de tunnel aan de openbaarheid te onttrekken.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 27 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

griffie@rijswijk.nl

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 30 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

- 1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing**
Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.
- 2. Er is achterstallig onderhoud**
Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.
- 3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem**
Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.
- 4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd**

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 31 januari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Ik vind dat als gebruiker en omwonende een onverstandig besluit en dien daarom deze zienswijze in.

1. De gemeente begint met een maatregel die als laatste kan worden genomen

Waarom als eerste stap de tunnel dichtdoen. Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt of Herenstraat of Geestbrugweg. Dan wordt het meteen nog drukker op het kruispunt. Het kruispunt is al een van de drukste van de gemeente. Pas als de boel goed heringericht is, zou je het tunneltje misschien kunnen missen. Maar je gaat er niet mee beginnen als je de rest nog niet weet - laat staan uitgevoerd hebt. En wacht sowieso eerst af wat het effect van de nieuwe Binckhorsttunnel zal zijn, dus de maatregel is ook erg slecht getimed.

2. De tunnel is veilig

Voor ouderen die langzaam oversteken en voor kleine kinderen is de tunnel ideaal. Zo kunnen kinderen zonder begeleidende ouders naar school, dat is vanuit Cromvliet en Leeuwendaal ideaal zeker in tijden van Corona. De gemeente zou sowieso voor de verkeersveiligheid moeten gaan. Bejaarden halen de oversteek niet over de Haagweg met de trams en het vele verkeer, het is te druk en te gevaarlijk. De tunnel ontlast die drukte en is dus een aanwinst.

3. Verhelp het achterstallig onderhoud

Doe wat aan de verlichting en geef de tunnel een verfje: dat is een beperkte investering. Die positief afstraalt op de wethouder en de gemeente, en dat geeft de tunnel meteen een betere aanblik en sfeer. Twee wijken zullen de gemeente dankbaar zijn. De gemeente heeft de afgelopen jaren flink bespaard op de onderhoudskosten door er niks aan te doen en het tunneltje te laten verloederen. Dan kan je je nu niet op het standpunt stellen dat het tunneltje een sociaal onveilige indruk maakt: dat is gebeurd door een gebrek aan zorg. Er is vast een Rijswijkse schoolklas die graag de verfbeurt voor zn rekening wil nemen, met de wethouder op de foto.

1. Belangen omwonenden onvoldoende meegewogen.

Verbazend dat alleen PvdA en Groen Links tegen sluiting waren, en dat de lokale partijen – die de burgerbelangen zo hoog in het vaandel hebben – zonder goede enquête zo achteloos beslissen 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 autos en brommers en fietsen. De voetganger is daar een onbelangrijke sluitpost.

2. De tunnel wordt wel veel gebruikt

Vandaag (rustige zondag) en gisteren (drukke zaterdag) ben ik 6 minuten bij de tunnel gestaan. En heb in die 6 minuten 6 (zondag) respectievelijk 15 (zaterdag) mensen in de tunnel 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.

3. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn dus geen argument voor afsluiting. Die kosten pleiten juist voor openhouden. Er is in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend, zoals het CDA terecht opmerkte.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Afsluiten kan alleen een laatste maatregel zijn, na een verbetering van het kruispunt en de oversteek, niet als eerste maatregel terwijl je nog niet weet wat en wanneer je verder gaat doen. De verkeerskundig meest veilige oplossing is de tunnel op te knappen en te handhaven, zodat er nog meer gebruik van wordt gemaakt. Dat ontlast het kruispunt bovengronds, en kan de doorstroom van het verkeer dus ook bevorderen.

Hoogachtend,

Hierbij deel ik mede dat ik bezwaar maak tegen de sluiting van de voetgangerstunnel Haagweg. Zelf gebruik ik de tunnel zo nu en dan omdat ik de tunnel zeer slecht verlicht vind en vies door achterstallig (of geen) onderhoud.

Die tunnel is er niet voor niets indertijd gekomen.

Om over te steken via de zebrapad is soms een groot risico.

De stoplichten gaan zeer vlug op rood, mensen die slecht ter been zijn redden het niet in een keer over te steken.

Dan kom je bij het fietspad en daar moet je overal uitkijken want je wordt zo door fietsers en vooral scooters (pizzeria) van je sokken gereden.

Kortom ik wil u verzoeken de tunnel in zijn glorie herstellen zodat er veel mensen veilig naar de overkant kunnen lopen.

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305
2280 HH Rijswijk

cc aan College van B&W, tkn



Rijswijk, 30 januari 2021

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Geachte raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg / Herenstraat / Geestbrugweg / Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

Zienswijze

De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing.
Er is achterstallig onderhoud.
Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem.
Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd.
Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel.
Investeringskosten van afsluiten zijn duurder.
Beheer- en onderhoudskosten.
Er zijn nog geen concrete plannen.

Zie bijlage voor de onderbouwing van deze punten.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Ik zie uit naar uw reactie.

Bijlage: onderbouwing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 02 februari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

4. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. By voorbeeld, mij vrouw en ik maken met enige regelmaat gebruik van de tunnel ondanks de slechte onderhoud van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

5. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

6. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

7. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

griffie@rijswijk.nl

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 2 februari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeers technisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 3 februari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. De discussie die hierover op Nextdoor is ontstaan, geeft mij aanleiding tot onderstaand briefje.

Uw ontwerpbesluit juich ik toe. Toen wij in 2005 overwogen om van Voorburg naar oud-Rijswijk te verhuizen, waren dit tunneltje en de drukke Haagweg voor ons redenen om te aarzelen.

Inmiddels zijn de vier rijstroken op de Haagweg samengevoegd tot twee rijbanen, met beplanting langs de tramrails, waarvoor hulde. Veel huizen aan de Haagweg werden daarna opgeknapt, wat waarschijnlijk het gevolg was van deze verbetering. De ventweg richting Hoornbrug werd een prima fietspad. Maar de ventweg van Hoornbrug richting Den Haag is levensgevaarlijk wegens hard rijdende auto's die de ventweg als sluiproute kiezen.

Het tunneltje is in de vijftien jaar die we hier nu wonen, nog verder verloederd dan het al was.

Ik ben er door de jaren heen een paar keer doorheen gelopen. In alle gevallen was ik blij weer veilig buiten te staan. Deze donkere, lugubere en stinkende onderwereld is in mijn ogen zeker niet de veiligste oversteekplaats voor ouderen, minder validen en schoolgaande jeugd.

De voorstanders voor het behoud van de tunnel zijn van mening dat een financieel overzienbare, duurzame renovatie van de tunnel het gebruik ervan zal bevorderen. Mogelijk hebben ze gelijk.

Dit argument gaat echter voorbij 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 ik inbrengen om u te verzoeken uw ontwerpbesluit te handhaven. Wel zou ik 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 Fietsersbond, omliggende basisscholen en wijkverenigingen, grondig te herzien.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH, Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

AANGETEKEND

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Gemeente Rijswijk

- 4 FEB. 2021

Corsa nummer:

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 2 februari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is de verkeerstechnisch meest veilige oplossing

Breëd wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

De gemeente heeft de laatste jaren niet of nauwelijks onderhoud gepleegd. Daardoor is de tunnel verloederd. Veel lampen zijn kapot waardoor het donker is. De tunnel wordt niet of nauwelijks schoongehouden. Dit alles trekt volk aan dat rommel laat liggen. Soms liggen er glasscherven. Voor ons reden om er nauwelijks meer met de fiets door te gaan. Maar we wandelen er meerdere keren per week doorheen van wijk Cromvliet naar het centrum en terug.

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft dus geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Mochten mensen zich niet veilig voelen in de tunnel, zoals het raadsvoorstel vermeldt, dan komt dat dus door het gebrek aan onderhoud. De gemeente gebruikt de argumenten dat mensen zich onveilig zouden voelen en dat de tunnel weinig zou worden gebruikt oneigenlijk. Ze is hier immers zelf debet aan. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. In het raadsvoorstel wordt als argument gebruikt dat na opening van de Rotterdamsebaan de hoeveelheid autoverkeer op de Haagweg naar verwachting zal afnemen. Echter de verantwoordelijk wethouder

Lugthart zet hier zelf vraagtekens bij. Dit blijkt uit de facebook pagina van InRijswijk van 19 januari 2021: *"Hoewel in maart de Rotterdamsebaan na vertraging wordt geopend, is Lugthart er niet gerust op dat het verkeer op de Haagweg 'tot een acceptabel niveau zal verminderen'.*

"De woningbouw in het Havengebied gaat ook extra verkeer met zich meebrengen." De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

Het kruispunt is gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Nog op 23 juni 2019 is een overstekende voetganger overleden nadat hij op het zebrapad was geschept door een motor die met enorme snelheid over de Haagweg reed. Afgelopen week stak ik zelf op de fiets over vanaf de Herenstraat richting de Geestbrugweg. Het licht voor fietsers was op groen. Ik werd bijna geschept door een auto die hard op me afreed.

Ook voor onze dochter en andere kinderen is van belang dat de veilige oversteek via de tunnel blijft bestaan. Het kruispunt is onoverzichtelijk voor kinderen en onbetrouwbaar doordat automobilisten daar geregeld en hard door rood rijden. Samen met een vriendinnetje gaat onze dochter zelfstandig via de tunnel naar het centrum en terug.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein wat afbreuk doet aan de veiligheid voor fietsers.¹ De opstel mogelijkheden zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem. Uit het draagvlakonderzoek blijkt dat ook de Fietsersbond tegen sluiting van de tunnel is.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Wij wonen in Cromvliet en zijn dus omwonenden. In het raadsvoorstel staat dat er een enquête is gehouden onder omwonenden. Ons is echter niks gevraagd. Ook voor klankbordgroep-bijeenkomsten zijn wij niet uitgenodigd. Wij vragen ons af of de bevroegde doelgroep wel representatief is geweest voor de doelgroep van de tunnel, de bewoners uit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal.

In het raadsvoorstel staat dat uit ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

¹ Zie ook het draagvlakonderzoek.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere manier aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

9. Aanvullend vleermuisonderzoek ontbreekt

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).

Conclusie

Zolang nader onderzoek de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen niet heeft uitgesloten, is het afsluiten van de tunnel strijdig met artikel 3.5 Wnb. Daarnaast zijn in het ontwerpbesluit de betrokken belangen zeer onevenwichtig afgewogen. Hiertoe is van belang dat het afsluiten van de tunnel niet is gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is feitelijk maar één reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Het belang van een veilige oversteek voor de omwonenden heeft u niet, althans onvoldoende, in de afweging betrokken. Dit terwijl uit uw draagvlakonderzoek blijkt dat veel van hen gebruik maken van de tunnel. Bij een evenwichtige afweging van belangen, is de enige juiste keuze de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel opknappen en handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 3 februari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. De discussie die hierover op Nextdoor is ontstaan, geeft mij aanleiding tot onderstaand briefje.

Uw ontwerpbesluit juich ik toe. Toen wij in 2005 overwogen om van Voorburg naar oud-Rijswijk te verhuizen, waren dit tunneltje en de drukke Haagweg voor ons redenen om te aarzelen.

Inmiddels zijn de vier rijstroken op de Haagweg samengevoegd tot twee rijbanen, met beplanting langs de tramrails, waarvoor hulde. Veel huizen aan de Haagweg werden daarna opgeknapt, wat waarschijnlijk het gevolg was van deze verbetering. De ventweg richting Hoornbrug werd een prima fietspad. Maar de ventweg van Hoornbrug richting Den Haag is levensgevaarlijk wegens hard rijdende auto's die de ventweg als sluiproute kiezen.

Het tunneltje is in de vijftien jaar die we hier nu wonen, nog verder verloederd dan het al was.

Ik ben er door de jaren heen een paar keer doorheen gelopen. In alle gevallen was ik blij weer veilig buiten te staan. Deze donkere, lugubere en stinkende onderwereld is in mijn ogen zeker niet de veiligste oversteekplaats voor ouderen, minder validen en schoolgaande jeugd.

De voorstanders voor het behoud van de tunnel zijn van mening dat een financieel overzienbare, duurzame renovatie van de tunnel het gebruik ervan zal bevorderen. Mogelijk hebben ze gelijk.

Dit argument gaat echter voorbij 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 ik inbrengen om u te verzoeken uw ontwerpbesluit te handhaven. Wel zou ik 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 Fietsersbond, omliggende basisscholen en wijkverenigingen, grondig te herzien.

Hoogachtend,

parademakers@gmail.com
06-51503936

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

griffie@rijswijk.nl

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienwijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 3 Februari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.

2. Er is achterstallig onderhoud

Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.

3. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds

oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel.

4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.

5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel

Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.

6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.

7. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

griffie@rijswijk.nl

Burgemeester en wethouders ter kennisneming

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Rijswijk, 3 februari 2021

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/ Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

1. **De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing**
Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.
2. **Er is achterstallig onderhoud**
Eigenlijk is het achterstallig onderhoud het enige wat op dit moment aan de tunnel schort. Dat achterstallige onderhoud heeft geleid tot de huidige bepaald niet aantrekkelijke aanblik van de tunnel. Gelukkig is het achterstallig onderhoud te overzien en kan dit met een niet al te ingewikkelde (duurzame) renovatie opgelost worden. En als de tunnel weer is opgeknapt en van goede verlichting is voorzien, zal dit het gebruik ervan bevorderen.
3. **Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven probleem**
Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Mogelijk dat de Rotterdamse Baan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel. Voetgangers moeten vaak heel erg lang wachten voor ze bovengronds de Haagweg kunnen oversteken. De voetgangerstunnel levert tijdswinst op.

- 4. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd**
De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. 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. Eigenlijk is daarmee gezegd dat het, met uitzondering van een kleine verbetering bij de Oranjelaan, niet of nauwelijks mogelijk is. Het afsluiten van de tunnel levert daardoor geen bijdrage aan de oplossing van dit probleem.
- 5. Er zijn veel voorstanders voor behoud van de tunnel**
Uit gehouden onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van geënquêteerde bewoners en ondernemers de tunnel wil handhaven. 40% geeft aan met enige regelmaat de tunnel te gebruiken. En dat is opmerkelijk gezien de huidige staat van de tunnel. Dat zijn gegevens waar niet zomaar aan voorbij mag worden gegaan.
- 6. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder**
De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper, dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. Die kosten pleiten juist voor handhaving.
- 7. Beheer- en onderhoudskosten**
De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over. Er is nogal in het voordeel van het voorstel om de tunnel af te sluiten gerekend. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. Het zijn immers overwegend reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor openbaar gebied op de een of andere aan de orde zijn.
- 8. Er zijn nog geen concrete plannen**
Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Anders geformuleerd: de motivering van het ontwerpbesluit komt blijkbaar niet voort uit concrete herinrichtingsplannen, die de onttrekking noodzakelijk maken.

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied, die het afsluiten noodzakelijk maken. Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Met vriendelijke groet,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305
2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 3 februari 2021

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u het ontwerpbesluit genomen om de voetgangerstunnel onder het kruispunt Haagweg/Herenstraat/Geestbrugweg/Oranjelaan aan de openbaarheid te onttrekken. Uw ontwerpbesluit geeft aanleiding tot onderstaande zienswijze.

Verkeerstechnisch en veiligheid

1. De tunnel is een verkeerstechnisch heel veilige oplossing

Breed wordt onderkend dat de voetgangerstunnel verkeerskundig de meest veilige oversteekmogelijkheid is voor het langzaam verkeer. Zeker ook voor de veiligheid van leerlingen van het basisonderwijs en voor ouderen en minder validen is de tunnel van belang. Vooral tijdens de spits ontstaan er bij de oversteek van Herenstraat naar Geestbrugweg regelmatig zeer onveilige situaties omdat automobilisten niet in de gaten hebben dat fiets- en voetgangerslichten inmiddels op groen zijn gesprongen. Daarnaast zijn de verkeerslichten zodanig afgesteld dat het voor met name ouderen lastig is in één keer de "overkant te halen". De ruimte tussen tramrails en weg waar men dan moet wachten tot het licht weer op groen gaat is zeer beperkt, zeker als men daar met rollator, kinderwagen of kleine kinderen staat. De gemeente Rijswijk heeft de verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. *Het ontwerpbesluit is in strijd met dit beleidsuitgangspunt.*

2. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijven ook na mogelijke herinrichting en opening Rotterdamsebaan gevaarlijk

Het kruispunt is al vele jaren, ook na de herinrichting van de Haagweg, een probleem voor voetgangers en fietsers. Het is tot op heden niet gelukt om de verkeerslichten beter af te stellen op het langzaam verkeer. Dit heeft mede te maken met afspraken omtrent het openbaar vervoer (voorrang voor tram en bus), waardoor de gemeente Rijswijk afhankelijk is van andere partijen bij het afstellen van de verkeerslichten. Mogelijk dat de Rotterdamsebaan enige verlichting kan brengen, maar dat moet eerst nog blijken. Wethouder Lugthart geeft, gevraagd naar de problemen m.b.t. de ventweg aan de Haagweg, zelf aan er niet gerust op te zijn dat het verkeer op de Haagweg "tot een acceptabel niveau zal verminderen".

De geplande toepassing van de zogeheten intelligente verkeerslichteninstallatie zal misschien iets opleveren voor de doorstroming van het autoverkeer, maar het effect voor het langzame verkeer zal op dit type kruispunt te verwaarlozen zijn. Dit betekent dat het bovengronds oversteken helaas niet behoorlijk zal verbeteren. Ook daar ligt dus geen argument voor het afsluiten van de tunnel. *De bovengrondse oversteek blijft gevaarlijk.*

3. Opstel mogelijkheden voor fietsers worden door afsluiting niet verbeterd

De opstel mogelijkheden voor fietsers bij het kruispunt zijn op alle hoeken veel te klein en zijn bij de huidige inrichting van het kruispunt ook niet te verbeteren. Bovendien zijn ook hier de verkeerslichten niet goed op elkaar afgesteld zodat er regelmatig bijna-botsingen tussen kruisende fietsersstromen plaatsvinden. Als voetganger (vanaf de Oranjelaan) heb je te maken met fietsers die van drie kanten (van links, van voren én van achteren) komen.

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 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 opstel mogelijkheden voor fietsers. *Het afsluiten van de tunnel levert geen bijdrage aan de oplossing van opstel mogelijkheden voor fietsers.*

Onderhoud en financiën

4. Beheer- en onderhoudskosten

De gepresenteerde beheer- en onderhoudskosten komen niet overtuigend over en lijken berekend om het voordeel van afsluiten van de tunnel te 'bewijzen'. Indien de tunnel open blijft zullen er beheer- en onderhoudskosten zijn die wat hoger zullen zijn, dan bij afsluiten het geval is. Maar dat moet niet worden overdreven. *Het gaat hier immers om reguliere kosten, die overal in Rijswijk voor 'onderhoud openbaar gebied' op de een of andere wijze aan de orde zijn.*

5. Investeringskosten van afsluiten zijn duurder

De investeringskosten van (duurzame) renovatie zijn goedkoper dan van afsluiten en herinrichten, aldus het raadsvoorstel. De investeringskosten zijn daarmee geen argument voor de afsluiting. *Die kosten pleiten juist voor openhouden van de tunnel.*

6. Er is achterstallig onderhoud

Daar er zich in de afgelopen 20 jaar in het tunneltje nooit ongeregeldheden of geweldsincidenten o.i.d. hebben voorgedaan, is achterstallig onderhoud (wat de gemeente aan te rekenen valt) het enige 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.*

Inspraak en proces

7. In de directe omgeving zijn meer voorstanders voor behoud van de tunnel dan tegenstanders

Op 19 oktober 2019 is er op de markt in de Herenstraat een enquête gehouden onder marktbezoekers, waarbij 240 enquêtes zijn afgenomen. Aangezien een groot deel van de bezoekers aan de markt niet uit de directe omgeving komt en dus geen gebruik maakt van het tunneltje, moet men zich 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-huis-brief, 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.*

8. Er zijn nog geen concrete plannen

Er zijn (nog) geen concrete plannen voor de herinrichting van het kruispunt. Er zijn ook nog geen concrete plannen voor de herinrichting van het betreffende deel van de Herenstraat. Ook voor de herinrichting van de Geestbrugweg zijn er nog geen concrete plannen. Je mag verwachten dat een besluit als dit pas wordt genomen aan het **einde** van 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.*

Conclusie

Het afsluiten van de tunnel is niet gebaseerd op concrete plannen voor het openbaar gebied die het afsluiten noodzakelijk maken. Feit is dat de tunnel een alternatief voor de onveilige oversteek biedt. Waar elders vanwege de veiligheid tunnels worden aangelegd is deze hier al aanwezig. Het zou kapitaalvernietiging zijn de tunnel nu te sluiten terwijl er nog geen goed alternatief kan worden geboden. En iedereen weet: iets is makkelijker afgebroken dan opgebouwd.

Er is eigenlijk maar een reden om het voortbestaan van de tunnel ter discussie te stellen en dat is het achterstallig onderhoud. Maar dat is gelukkig te verhelpen. Bovendien is de investering in (duurzame) renovatie goedkoper, dan in afsluiten en herinrichten. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing en dat is de tunnel op te knappen en te handhaven. Dat bevordert bovendien het gebruik en ontlast het kruispunt bovengronds.

Hoogachtend,

Rijswijk, 3 februari 2021

Betreft: zienswijze ontwerpbesluit voetgangerstunnel Haagweg

Geachte leden van de raad,

Op 15 december 2020 heeft u besloten tot vaststelling van het ontwerpbesluit Onttrekking aan de openbaarheid Tunneltje Haagweg. Over deze kwestie valt het volgende op te merken:

1 Belanghebbenden zijn onvoldoende betrokken bij besluitvorming

Sinds enkele jaren worden gemeentes 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 burgers niet serieus.

2 Sluiting van de tunnel betekent 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 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?

3 De tunnel biedt nog steeds een veilige oversteekmogelijkheid

De tunnel biedt de meest veilige oversteekmogelijkheid voor langzaam verkeer. Schoolkinderen, ouders met kinderwagens, ouders met kleine kinderen, mindervaliden, mensen met aangelijnde honden, ze maken allemaal veilig gebruik van de tunnel.

4 Drogreden

De gemeente noemt als een van de redenen om de tunnel te sluiten, dat er te weinig gebruik gemaakt wordt van de tunnel. Maar dit is natuurlijk een drogreden. De tunnel geurt als een openbaar urinoir langs een snelweg op een hete zomerdag, aan de ene kant van de tunnel zijn de meeste lichten uitgevallen, aan de andere kant zijn de lampen volledig verdwenen onder graffiti, er ligt rommel, er ligt braaksel, er ligt glas, sigarettenpeuken en meer viezigheid. Het voelt niet veilig om de

tunnel te gebruiken onder deze omstandigheden. Dit is een kip-ei-verhaal. Had de gemeente haar plicht gedaan, dan werd de tunnel wekelijks schoongemaakt en werd er onderhoud gepleegd aan de tunnel. Dan zou de tunnel veel meer gebruikt worden. Dat de gemeente heeft verzaakt - al jarenlang - de tunnel schoon te houden en onderhoud te plegen, werpt overigens wel de vraag op naar het waarom hiervan.

5. Bovengrondse oversteekmogelijkheden blijvend probleem

Ook na de herinrichting van de Haagweg blijft het kruispunt een probleem voor voetgangers en fietsers. De verkeerslichten zijn slecht afgesteld, waardoor voetgangers en fietsers veel te lang moeten wachten op groen licht. Voor mensen die slecht ter been zijn, is het oversteken een heikele onderneming. Bovendien is het zeer onduidelijk dat tram en bus voorrang hebben, ook al staat het licht aan de overkant op groen. Dit leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties. Een woordvoerder van de gemeente belooft in Groot Rijswijk van 13 januari jl. dat de verkeersveiligheid op het kruispunt snel wordt verbeterd. Maar dat staat nog te bezien. Ook de positieve effecten van de ingebruikname van de Rotterdamse Baan zullen nog moeten blijken. In elk geval zijn deze beloften geen argument voor sluiting van de tunnel.

6. Veel voorstanders voor behoud tunnel

Uit de gehouden enquête blijkt dat zo'n 50 procent van de geïnterviewden wil dat de tunnel behouden blijft. Veertig procent geeft aan de tunnel regelmatig te gebruiken. Gezien de huidige staat van de tunnel - slecht onderhouden, vies, donker - is dat opvallend. Hoe zou het gebruik zijn als het er schoon en licht was? Het besluit van de gemeente om de tunnel te sluiten, valt niet te rijmen met de wens van de gebruikers.

7. Plannen voor herinrichting Geestbrugweg en kruispunt

Hoewel er nog geen concrete plannen lijken te zijn voor grootschalige herstructurering van de Geestbrugweg, lijkt het schetsontwerp een onuitgesproken motief 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 ontwerpruimte krijgt door onttrekking van de toegang naar de tunnel, dat zijn geen valide argumenten voor sluiting van de tunnel.

Conclusie

Er zijn meer argumenten die pleiten voor behoud van de tunnel, dan voor sluiten van de tunnel. Er is geen enkele noodzaak om de tunnel te sluiten. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar het draagvlak voor sluiting van de tunnel, terwijl anderzijds enquêtes uitwijzen dat de helft van de geënquêteerden voor behoud van de tunnel is. De tunnel kan eenvoudig weer aantrekkelijk worden gemaakt - bovendien is investeren in duurzame renovatie nog altijd goedkoper dan het afsluiten van de tunnel, een verkeersveilige oversteekplaats. Daarom verdient het aanbeveling om alsnog te kiezen voor de verkeerskundig meest veilige oplossing: de tunnel opknappen en handhaven. Dat scheelt geld, de wens van belanghebbenden wordt gerespecteerd en zo wordt tegelijkertijd het kruispunt bovengronds ontlast.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk
griffie@rijswijk.nl
ter kennisneming aan College van
Burgemeester en Wethouders

zienswijze ontwerpbesluit tunnel Haagweg
Alsmede WOB verzoek

Geachte Raad,

Graag neem ik de gelegenheid te baat mijn visie te geven op het ter inzage gelegde Raadsbesluit terzake van de voorgenomen sluiting van de voetgangerstunnel onder de Haagweg.

1. In het voorgenomen besluit wordt 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 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.

2. De Gemeente bankiert met het voorgenomen besluit op zijn eigen nalatigheid terzake van het onderhoud van de voetgangerstunnel. Het jarenlang laten verrommelen van de voetgangerstunnel heeft ertoe geleid dat de tunnel onaantrekkelijk is geworden voor gebruik. De Gemeente gaat vervolgens tellen en zegt: kijk er wordt geen gebruik gemaakt van de tunnel! Dat hoeft geen verbazing te wekken als we de foto's van het inspectie-rapport bekijken, Vies, bekladderd, nat en donker. En toch nog gebruikt! Het mag een wonder heten dat er "überhaupt nog mensen gebruik van maken.
3. Ik doe middels deze brief als belanghebbende - zijde bewoner van Leeuwendaal - een WOB verzoek naar de gelden die de Gemeente in de jaren 2010- 2020 heeft besteed aan de voetgangerstunnel Haagweg.
4. De Gemeente heeft geen duidelijk alternatief aangeboden voor de voetgangerstunnel. In het Raadsbesluit is sprake van een schetsontwerp. Met de bewoners van Leeuwendaal is - althans met ondergetekende - deze ontwerpschets niet gedeeld. Naast het onder 1 naar voren gebrachte 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 voorgenomen herinrichtingschetsen zodat een juiste afweging mogelijk is.
5. In het voorgenomen Raadsbesluit wordt 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.
6. De Gemeente brengt naar voren 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 herstelde tunnel zou bovendien een reëel inzicht kunnen geven in het gebruik van de tunnel.

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.

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij wil ik bezwaar maken tegen de sluiting van de voetgangerstunnel in Oud Rijswijk (Ontwerpbesluit onttrekken aan de openbaarheid – Voetgangerstunnel Herenstraat/ Geestbrugweg/ Oranjelaan).

Deze tunnel is van groot belang om vanuit onze wijk Leeuwendaal het deel van Oud-Rijswijk op een veilige manier te bereiken. Het kruispunt is veel te druk en de stoplichten voor de voetgangers staan veel te kort op groen om veilig over te kunnen steken.

Voor zowel ouderen als kinderen is deze tunnel van groot belang voor de verkeersveiligheid. De tunnel is destijds gemaakt om de verkeersveiligheid te vergroten. Nu sluiten past ook helemaal niet bij de ambitie van de gemeente Rijswijk om een veilige gemeente te zijn.

Ik wil hierbij dan ook mijn bezwaar kenbaar maken tegen sluiting en pleiten voor het open houden van de tunnel.

Met vriendelijke groet,