

PROCESBESCHRIJVING MUTUAL GAINS APPROACH PRINSES BEATRIXLAAN

Inhoud

- 1 Aanleiding
 - 2 Bestuursakkoord
 - 3 Mutual Gains Approach: een andere aanpak
 - 4 Ontwerpvarianten
 - 5 Verkeersprestaties varianten
 - 6 De Rijswijkse planfase conform procesakkoord
 - 7 De verkeersprestatie van de maaiveldvariant
 - 8 Collegebesluit Rijswijk; de voorkeursvariant(en)
- Laatste stap; naar een gezamenlijke overeenkomst

1 AANLEIDING

De MRDH heeft in overleg met de gemeente Rijswijk in mei 2016 het dossier Prinses Beatrixlaan opnieuw opgepakt. In september 2017 hebben de drie samenwerkende partijen, Rijswijk, Den Haag en MRDH, een procesakkoord gesloten voor de Prinses Beatrixlaan. Dit akkoord is erop gericht om eind 2018 een gezamenlijk gedragen besluit te kunnen nemen over de aanpak en financiering van de Prinses Beatrixlaan te Rijswijk.

Inmiddels is het proces dusdanig gevorderd dat nu onderzocht wordt of en hoe partijen tot een gezamenlijke voorkeursvariant kunnen komen. Deze notitie bevat een procesbeschrijving van de belangrijkste conclusies en bevindingen van de gedane onderzoeken, de belangen en standpunten van de betrokken partijen, het besluit van het college van Rijswijk tot een voorkeursvariant en de raadsbrede motie van de gemeenteraad in Rijswijk met een oproep te komen tot een bestuursovereenkomst.

2 BESTUURSAKKOORD A4PPI

Bestuursakkoord MIRT

In 2012 hebben het Rijk, PZH en Haaglanden (nu MRDH) als resultaat van de MIRT-verkenning Haaglanden het bestuursakkoord 'A4 Passage en Poorten & Inprikkers (A4PPI)' getekend waarin afspraken zijn gemaakt over de realisatie en financiering van een samenhangend pakket aan infrastructuurprojecten. Dit pakket maatregelen moet de bereikbaarheid van de Haagse regio verbeteren. Onderdeel van dit pakket was een uitbreiding van de capaciteit van de Prinses

Beatrixlaan in Rijswijk door het realiseren van 2 ongelijkvloerse kruisingen (later indien nodig uit te breiden naar 4). Deze maatregel werd geraamd op EUR 90 mln. inclusief BTW waarbij het Rijk 1/3 zou financieren en MRDH en de regio de overige EUR 60 mln., inclusief BTW.

Een bilaterale overeenkomst werd opgesteld om nadere afspraken te maken tussen Haaglanden en de gemeente Rijswijk over de verdere planuitwerking en financiering van de Prinses Beatrixlaan. Haaglanden heeft deze overeenkomst eind 2012 ondertekend, maar de gemeente Rijswijk niet. De gemeente gaf aan dat de in het bestuursakkoord opgenomen variant niet strookt met de ambities van Rijswijk voor het gebied. Rijswijk had de voorkeur voor een volledige tunnelvariant. De daaropvolgende bestuurlijke gesprekken hebben niet geleid tot overeenstemming, waarna lange tijd geen gezamenlijke actie is ondernomen.

3 EEN ANDERE AANPAK; MUTUAL GAINS APPROACH

Na een tussenperiode (2013-2016) heeft de MRDH in 2016 het initiatief genomen om een gezamenlijk proces te starten volgens een Mutual Gains Approach (MGA). Bij dit proces is aan de hand van een viertal fases gezocht naar een gezamenlijk gedragen oplossing voor de Prinses Beatrixlaan die meer waarde biedt voor alle deelnemende partijen dan wanneer er geen overeenstemming wordt bereikt. De deelnemende partijen zijn gemeenten Rijswijk en Den Haag en MRDH. Het ministerie van I&W en PZH worden actief geïnformeerd. In de eerste fase – de voorbereidingsfase – werd duidelijk dat de belangen van de partijen niet geheel hetzelfde zijn, maar wel de mogelijkheid bieden om tot een gezamenlijke overeenstemming te komen.

Ook is geconcludeerd dat voor een aantal onderwerpen (o.a. verkeerskundige noodzaak, leefbaarheid, ruimtelijke inpassing, kosten) nader gezamenlijk feitenonderzoek nodig was. Op basis van dit feitenonderzoek kunnen goede oplossingsrichtingen vastgesteld worden en kan tot slot een onderbouwde afweging gemaakt worden door de bestuurders.

Het college van Rijswijk heeft bij de start van dit traject een aantal randvoorwaarden meegegeven:

- > Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn belangrijke aandachtspunten.
- > Scope verbreden: naast ingrepen op de Prinses Beatrixlaan moet ook het effect worden onderzocht van de varianten 'niets doen' en 'verkeer buitenom leiden'.
- > Belangrijke stappen binnen het proces dienen te worden voorzien van bestuurlijke besluitvorming.
- > Komende jaren is er geen financiële ruimte binnen de gemeente Rijswijk.

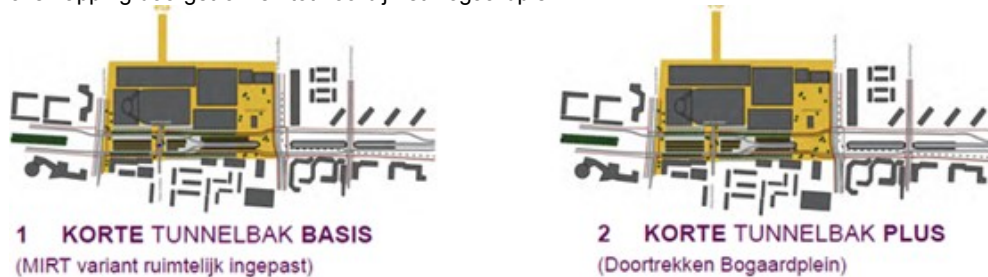
Fase van (1) voorbereiding, (2) waarde creatie, (3) waarde verdeling en (4) het sluiten van een overeenkomst.

4 ONTWERPVARIANTEN

In de tweede fase, de waarde creatie, zijn verkeerskundige analyses uitgevoerd en mogelijke integrale ontwerpvarianten voor de Prinses Beatrixlaan verkend. Het betreft de volgende ontwerpvarianten:

4.1

Binnen deze variant zijn 2 alternatieven onderzocht, die vooral verschillen in de lengte van de overkapping. Dit is van belang voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. In de basisvariant is de overkapping alleen ter hoogte van de W. Churchilllaan iets verbreed. In de plusvariant is diezelfde overkapping doorgetrokken tot voorbij het Bogaardplein.



Verkeerskundig gezien is deze variant nagenoeg gelijk aan de variant zoals opgenomen in het bestuursakkoord A4PPI: het toevoegen van extra capaciteit op het eerste deel van de Prinses Beatrixlaan en het ongelijkvloers maken van de kruisingen van de Prinses Beatrixlaan met de Admiraal Helfrichsingel en de Sir Winston Churchilllaan. Aanvullend zijn ook de daaropvolgende kruispunten op maaiveld aangepast. De kosten van deze variant zijn uiteindelijk geraamd op circa EUR 128-130 mln. inclusief BTW, voor resp. de varianten Korte Tunnel Basis en Korte Tunnel Plus.

4.2 Lange tunnel(bak) variant

Binnen deze variant zijn 3 alternatieven onderzocht. Het verschil zit ook hier in de lengte van de overkapping.





In de sobere variant beperken de overkappingen zich tot de hoogst nodige breedte. In de basisvariant is dit bij de W. Churchilllaan en Pr. Irenelaan uitgebreid en in de plusvariant wordt de Prinses Beatrixlaan maximaal overkluisd zonder dat deze onder de tunnelwet valt. Verkeerskundig gezien zijn in deze variant alle vier de kruisingen ongelijkvloers gemaakt. De kosten van deze variant zijn geraamd op circa EUR 200-220-240 mln. inclusief BTW, voor respectievelijk de varianten Sober, Basis en Plus.

5 VERKEERSPRESTATIES VARIANTEN

Voor de verkeerskundige analyse van de varianten is gestart met het herijken van de verkeerscijfers op basis van de actuele inzichten. Zowel het Rijks- als het regionale verkeersmodel is hiervoor geactualiseerd. De resultaten in deze notitie zijn gebaseerd op het regionale model (VMH1.1), omdat dit model door de partijen als meest nauwkeurig wordt beschouwd.

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten van de Prinses Beatrixlaan en de overige inprickers weergegeven voor de referentiesituatie, korte tunnel en lange tunnel.

Locatie	Intensiteit 2011	Intensiteit 2030 Referentie	Intensiteit 2030 Korte tunnel	Intensiteit 2030 Lange tunnel
Pr. Beatrixlaan (A4 – Admiraal Helfrichsingel)	46.200	51.800	71.600	69.700
N211 (A4 - Laan van Wateringseveld)	73.200	98.400	96.000	95.900
Diepenhorstlaan (A4 -Veraartlaan)	30.400	41.000	35.000	37.200
Rotterdamsebaan	-	38.400	37.600	37.200
Utrechtsebaan	153.400	171.800	169.700	169.200
N14	47.300	51.800	51.900	51.800
Laan v. Hoornwijck (A4 - Laan v. Oversteen)	37.600	30.500	29.600	29.700
Totaal	388.200	483.700	491.400	490.700

Referentiesituatie

Allereerst is geconcludeerd dat het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan minder hard groeit, dan wat men verwachtte ten tijde van de MIRT-verkenning (afgerond 2011). Dit geldt zowel voor de referentiesituatie, alsook voor de korte- en lange variant. Het verkeer op de Prinses Beatrixlaan neemt in de referentiesituatie 2030 enigszins toe ten opzichte van de huidige situatie (2011) door autonome ontwikkelingen. Op de A4 en de overige inpridders neemt de intensiteit relatief meer toe door de infrastructurele aanpassingen in het kader van de A4 Passage en Poorten & Inpridders. De wegvakken op de Prinses Beatrixlaan kennen voldoende capaciteit om het verkeer op te vangen. Echter verschillende kruispunten kunnen het verkeer onvoldoende afwikkelen, met vertraging en terugslaand verkeer als gevolg.

Van het verkeer dat via de A4 Rijswijk in- en uitgaat, heeft overigens 40% een herkomst of bestemming in Rijswijk. Naast een belangrijke ontsluiting voor Rijswijk heeft de weg een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van Den Haag: circa 37% van het verkeer rijdt vanaf de A4 richting Den Haag Zuidwest; circa 21% van het verkeer komt via de Churchillaan uit de richting van Wateringen.

Tunnel(bak) varianten

Bij een korte- of lange tunnel neemt het verkeer op de Prinses Beatrixlaan toe met ca. 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit staat gelijk aan een verkeersgroei van 35-38% (afhankelijk van welke variant). Een deel hiervan is nieuw verkeer en een deel komt van de andere inpridders (m.n. N211 en de Diepenhorstlaan). Door de uitbreiding van de Prinses Beatrixlaan verbetert de doorstroming. Het aantal voertuigverliesuren, een maat voor congestie op een weg, neemt op de Prinses Beatrixlaan af met 35%-punten ten opzichte van de referentiesituatie; de kruisingen kunnen het verkeer beter afwikkelen. Daarmee verbetert ook de reistijd over de Prinses Beatrixlaan. Ook op andere inpridders als de N211 verbetert de doorstroming.

Alhoewel de verkeersintensiteiten tussen een korte en lange tunnel nauwelijks met elkaar verschillen, is er wel een verschil tussen het aandeel verkeer dat gebruik maakt van de tunnel. Bij een korte tunnel maakt ruim 90% van het verkeer ter hoogte van In de Bogaard gebruik van de tunnel. Bij een lange tunnel neemt dit aandeel af tot 80%. In beide gevallen is de intensiteit op maaiveld dusdanig laag, dat op de delen waar sprake is van een tunnel volstaan kan worden met 2x1 rijbaan. Dit is een belangrijk gegeven, omdat er ten tijde van de MIRT-verkenning nog vanuit gegaan werd dat de 2x2 rijbanen op maaiveld behouden moesten blijven.

Gevoeligheidsanalyses

Als gevoeligheidsanalyse is, mede naar aanleiding van vragen vanuit het College van Rijswijk, onderzocht wat de effecten zijn van:

- (a) het verder opwaarderen van de N211;
- (b) het afwaarderen van de Prinses Beatrixlaan.

De conclusie uit beide studies is dat dit geen acceptabele situaties oplevert. Hieronder is dit verder toegelicht.

(a) Opwaarderen N211

In dit scenario is onderzocht wat er op de Beatrixlaan gebeurt als de doorstroming op de N211 sterk verbetert. Achterliggend idee is mensen die nu de Beatrixlaan gebruiken eerder kiezen voor de N211 als deze weg aantrekkelijker wordt. Om dit te onderzoeken is – modelmatig- de N211 verbreed en de snelheid verhoogd. Dit leidt tot de volgende bevindingen.

Het opwaarderen van de N211 leidt tot een forse toename van het verkeer op deze inrijder (+ ca. 15%). Dit is voor een deel nieuw verkeer en voor het overige verkeer van de andere inrijders. De Prinses Beatrixlaan profiteert zeer beperkt van deze maatregel, het verkeer neemt nauwelijks af (- ca. 2%).

(b) Afwaarderen Beatrixlaan

In dit scenario is onderzocht wat de verkeerseffecten zijn van downgrading van de Prinses Beatrixlaan. Dit leidt tot de volgende conclusies:

- > Downgrading van de Prinses Beatrixlaan, beperking van de capaciteit tussen Den Haag en de SW Churchillaan naar 2x1 rijstroken, lijkt regionaal redelijk goed opgevangen te kunnen worden in het bestaande netwerk. Er vindt echter een ongewenste verschuiving van het verkeer plaats naar lokale wegen in de omgeving van de Prinses Beatrixlaan. Met name de volgende routes worden drukker: Mgr. Bekkerslaan richting Rijswijk Buiten; Van Mooklaan/Admiraal Helfrichsingel/Steenvoordelaan. Met name de Huis te Landelaan en Burgemeester Elsenlaan krijgen meer doorgaand verkeer te verwerken. Ook het verkeer op de A4 tussen Prinses Beatrixlaan en Plaspoelpolder neemt toe.
- > Downgrading van de Prinses Beatrixlaan tussen Den Haag en de A4 naar 2x1 kan niet goed worden opgevangen in het bestaande netwerk. Naast toenemende congestie op de Prinses Beatrixlaan (tussen Adm. Helfrichsingel en A4) is sprake van terugslag op de A4 tussen Prinses Beatrixlaan en Plaspoelpolder. De effecten zijn nu ook duidelijker zichtbaar aan de zuidwestkant (N211).

Kortgezegd lijkt afwaardering van de Prinses Beatrixlaan na de SW Churchillaan met name te leiden tot toename van verkeer aan de noordzijde van Rijswijk (o.a. Huis te Landelaan, Burgemeester Elsenlaan). Als ook op het deel tussen A4 en SW Churchillaan de capaciteit wordt verlaagd, krijgt ook doorgaand verkeer richting Wateringen/Wateringseveld en Den Haag Zuidwest hier direct hinder van.

Geluid en lucht

Voor beide tunnel(bak) varianten zijn ook de verwachte consequenties geschetst voor geluid en luchtkwaliteit. Het betreft hier een inschatting en geen formele toetsing. Dergelijke toetsing wordt uitgevoerd in een verdere planuitwerkingsfase.

Zoals eerder weergegeven neemt de verkeersintensiteit rondom de Prinses Beatrixlaan sterk toe als gevolg van de realisatie van een tunnel(bak). Dit zorgt op delen van de weg voor een geluidstoename van 2-3 dB of meer. Deze toename kan deels gecompenseerd worden door de verdiepte ligging van de weg, maar op de locaties waar al het verkeer weer op maaiveldniveau komt én voor de hoger gelegen woningen/geluidsgevoelige bestemmingen is er geen afschermend effect meer. In dat geval is er voor de omliggende woningen op grond van de Wet geluidhinder sprake van een reconstructiesituatie en is nader onderzoek naar geluid beperkende maatregelen noodzakelijk. Dit geldt met name voor de korte tunnel aangezien het verkeer hier bovenkomt ter hoogte van het winkelcentrum In de Bogaard.

Voor wat betreft de luchtkwaliteit zijn rond het traject geen overschrijdingen van de gestelde normen (fijn stof en stikstofdioxide) in de Wet Milieubeheer te verwachten. Daarnaast is in de toekomst sprake van een afname van de achtergrondconcentratie en emissies door onder andere het schoner worden van het wagenpark. De tunnelmonden en gaten zijn wel een aandachtspunt. Hier kunnen hogere concentraties optreden van aantasting van de luchtkwaliteit waarvoor nader onderzoek in de planuitwerkingsfase noodzakelijk is. Daarnaast zorgt het extra verkeer bij de korte tunnel ter plekke van In de Bogaard voor een verslechtering t.o.v. de huidige situatie.

6 DE RIJSWIJKSE PLANFASE CONFORM PROCESAKKOORD

Met het gezamenlijk feitenonderzoek in de hand, kon de derde fase – de waarde verdeling – van start gaan. In die fase worden de varianten beoordeeld in hoeverre ze tegemoetkomen aan ieders belang. Het beoogde resultaat is een gezamenlijke voorkeursvariant die voor iedere partij meer waarde heeft dan wanneer er geen overeenstemming wordt bereikt. In de aanloop naar deze fase werd echter duidelijk dat de gemeente Rijswijk het ruimtelijk kader mist om een goede afweging te kunnen maken wat de verschillende varianten kunnen bijdragen voor het gebied In de Bogaard en omgeving.

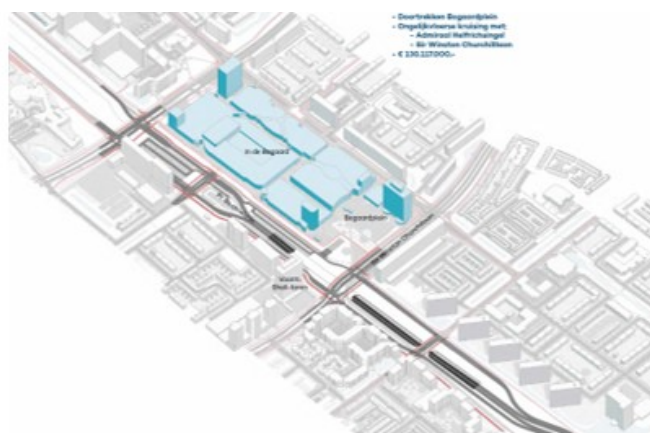
Om deze lacune op te heffen hebben gemeente Rijswijk, gemeente Den Haag en MRDH een procesakkoord gesloten. Dit heeft Rijswijk de tijd gegeven om een Masterplan te maken waarin de gebiedsontwikkeling en de mobiliteitsopgave integraal zijn aangepakt.

In het procesakkoord zijn de belangrijkste bevindingen van het proces opgenomen en vervolgafspraken gemaakt met het doel om eind 2018 een gezamenlijk gedragen besluit te kunnen nemen. De opgave is van een verkeerskundige en probleemgestuurde opgave naar een integraal ruimtelijke en kans gestuurde opgave gegroeid. Er is meer besef in elkaars belang ontstaan en daardoor ook waaraan een gezamenlijke oplossing moet voldoen. Alle opties worden dan ook bekeken met oog voor de toegevoegde waarde op het gebied van leefbaarheid, milieu en

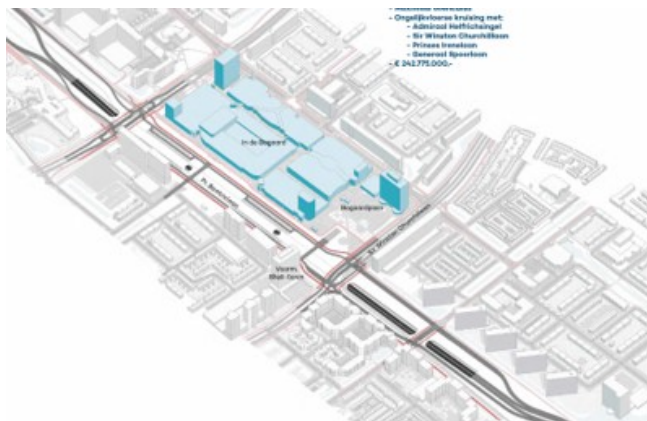
ontwikkelingsmogelijkheden. Rijswijk, MRDH en Den Haag hebben bestuurlijk middels besluitvorming ingestemd met het procesakkoord. Het procesakkoord is als bijlage 1 bijgevoegd.

Varianten in het Masterplan

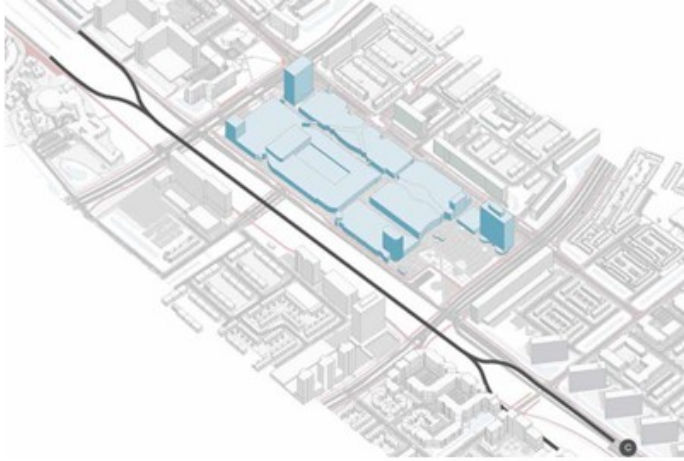
In combinatie met het ontwikkelen van het Masterplan zijn de volgende 3 varianten voor inpassing van de Prinses Beatrixlaan meegenomen. Een Lange tunnel Plus, een Korte tunnel Plus en een bovengrondsevariant (voor nadere toelichting van deze variant zie volgende paragraaf).



figuur 3 Variant Lange tunnel Plus



figuur 4 Variant Korte tunnel Plus



figuur 5 Variant bovengronds ontwerp

7 VERKEERSPRESTATIE BOVENGRONDSE VARIANT

Met de bevinding dat het autoverkeer minder hard groeit dan eerder verwacht, is ook het handhaven van de huidige capaciteit een serieuze variant geworden. In het procesakkoord is daarom opgenomen dat een bovengrondse variant nader onderzocht moest worden. De bovengrondse variant is daarmee een extra variant geworden, naast de tunnel(bak)varianten.

Voor de bovengrondse variant is onderzocht welke maatregelen op maaiveld nodig en mogelijk zijn om het toekomstig verkeer (2030) goed te kunnen afwikkelen. Ook binnen deze variant is een tweetal alternatieven bedacht, namelijk:

- > Een optimalisatievariant waarbij de huidige kruispunten zijn geoptimaliseerd door het toevoegen of verwijderen van diverse opstelstroken. De rijbanen blijven op hun huidige plek liggen;
- > Een bovengrondse verstedelijkingsvariant, waarbij de rijbanen van de Pr. Beatrixlaan zodanig zijn verschoven en 'tegen elkaar aan zijn gelegd' dat de kruispunten omgezet konden worden naar "vierarmige" kruispunten. De kruispunten worden compacter en de trambaan komt deels naast de kruising Churchilllaan te liggen. Hierdoor ontstaat er een ontwikkelstrook en verbetert de oversteekbaarheid van de Beatrixlaan. Dit draagt bij aan een goede verstedelijking van dit gebied, vandaar de naamkeuze.

Uit het onderzoek blijkt dat beide varianten de verkeersgroei tot 2030 op kunnen vangen. Er ontstaan geen extra opstoppen, het verkeer kan voldoende doorstromen. Er is tot 15% verkeersgroei op de Prinses Beatrixlaan van en naar de A4 mogelijk. Er zit geen "rek" in deze varianten. Bij extra groei van verkeer ten opzichte van de huidige prognoses ontstaan er knelpunten. Het is onzeker hoe groot de groei van het verkeer na 2030 is. Dit hangt namelijk mede af van de mate van verstedelijking in Den Haag Zuidwest en de invloed van de mogelijke mobiliteitstransitie.

Bij de bovengrondse variant blijft de Prinses Beatrixlaan een belangrijke inrikker voor het regionale verkeer naar Den Haag. De bovengrondse varianten zorgen er niet voor dat andere regionale inrikkers rustiger worden (N211-Rotterdamsebaan – Utrechtsebaan-N14). Rijswijk kan tenminste de komende 10 jaar het doorgaand verkeer blijven afwikkelen in het netwerk.

Voor de bovengrondse verstedelijkingsvariant is een raming opgesteld. Deze raming bedraagt EUR 22,5 miljoen, exclusief BTW.

Geluid en lucht

Voor wat betreft de luchtkwaliteit zijn er in 2030 geen overschrijdingen te verwachten van de gestelde normen (fijn stof en stikstofdioxide) in de Wet Milieubeheer. Met uitzondering van een kleine overschrijding ter hoogte van de Admiraal Helfrichsingel wordt hier zelfs voldaan aan de strengere advieswaardes van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Bij de bovengrondse verstedelijkingsvariant verbetert de geluidssituatie aan Bogaardplein zijde; de belasting op de tegenoverliggende gevels neemt toe als gevolg van autonome groei en verschuiving van de rijbanen. Autonome ontwikkeling van verkeer tot 2030 zorgt op maaiveld voor een verhoging van 0,5 tot 0,7 dB. De ligging van de rijbanen bij de maaiveldvariant zijn bepalend voor de geluidssituatie; verlegging van de rijbanen kan leiden tot een extra verhoging van 0,2 tot 0,5 dB. Door toepassing van stil asfalt kan dit effect worden omgebogen (en ontstaat een verbetering).

8 ONTWIKKELKADER

Eind 2017 is de gemeente Rijswijk gestart met het opstellen van een integrale visie voor het plangebied In de Bogaard en omgeving. Bij het opstellen van de visie is aangesloten op al het huiswerk dat tot dan toe binnen het MGA-proces was gedaan, dus ook het nadere onderzoek naar de bovengrondse variant.

Allereerst is een Ontwikkeldkader opgesteld waarin de ambities, kaders en uitgangspunten zijn opgenomen voor de herontwikkeling van het gebied. Het Ontwikkeldkader is vertaald naar een concept-masterplan voor het gebied In de Bogaard en omgeving, maar geeft nu al een voldoende ruimtelijk kader om de verschillende varianten voor de Prinses Beatrixlaan te wegen op hun waarde.

Uit het concept-Masterplan blijkt dat de varianten wel kwalitatief (in ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit) maar fysiek (in alle varianten wordt een ontwikkelstrook toegevoegd) niet onderscheidend zijn voor de transformatie van In de Bogaard. Het is echter wel noodzakelijk voor deze transformatie dat op korte termijn een herinrichting van de Beatrixlaan (conform één van de varianten) wordt gerealiseerd.

9 COLLEGEBSLUIT RIJSWIJK: DE VOORKEURSVARIANT(EN)

Inmiddels heeft de gemeente Rijswijk de verschillende varianten en alternatieven afgewogen. De gemeente heeft inhoudelijk een sterke voorkeur voor de lange tunnel(bak) variant. Deze variant scoort goed op de voor Rijswijk prominente belangen (leefbaarheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit, oversteekbaarheid, ontwikkelruimte). Echter, de noodzakelijke investeringen voor deze variant wegen niet op tegen de bereikte winst (qua doelmatigheid). De korte (tunnel)bak variant scoort voor de gemeente Rijswijk op nagenoeg alle aspecten onvoldoende en valt voor Rijswijk af als een verantwoorde variant.

Tenslotte wordt de bovengrondse verstedelijkingsvariant als meest reële variant gezien voor de periode tot 2030, met in ieder geval als aanvullende voorwaarde dat er via een OV- en mobiliteitsmanagement pakket wordt ingezet op het beperken van de groei van het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan. Daarnaast is in het profiel ruimte gereserveerd voor een mogelijke toekomstige tunnel.

Het College van B&W van Rijswijk heeft op 10 juli 2018 deze voorkeurvarianten (bovengrondse verstedelijkingsvariant en lange tunnel variant) vastgesteld en dit op 18 september in een informatieve bijeenkomst met de gemeenteraad gedeeld.

10 LAATSTE STAP: NAAR EEN GEZAMENLIJKE OVEREENKOMST

Met het gezamenlijk onderzoek in stap 2 van de aanpak en het aanvullende onderzoek dat Rijswijk heeft gedaan door het maken van een integraal gebiedsontwikkelingsplan voor haar centrumgebied In de Bogaard e.o. liggen alle oplossingsrichtingen op tafel.

In een aantal werksessies hebben Rijswijk, Den Haag en MRDH ambtelijk de varianten beoordeeld en aangevuld met waarderingssuggesties. Op verzoek van Den Haag is nog een aangepaste korte tunnelvariant op haar effecten (kwalitatief) beoordeeld. Deze extra variant is afgefallen. Deze variant werkt verkeerskundig wel, maar biedt ruimtelijk geen enkele meerwaarde voor de stad.

Op 25 september heeft er een Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden tussen wethouders Borsboom en Lugthart van Rijswijk, wethouder van Asten van Den Haag en portefeuillehouder verkeer Fortuijn van MRDH. Daar is het volgende afgesproken:

- > De bovengrondse verstedelijkingsvariant is in ieder geval tot 2030 de enige reëel haalbare optie. Deze variant biedt voor die periode voldoende doorstroming, alsmede leefbaarheid, oversteekbaarheid en overige ruimtelijke kwaliteit;
- > Onderdeel van deze variant is de ruimtereservering voor een tunnel en een warmteleiding, zodat realisatie van een tunnel na 2030 niet ernstig wordt bemoeilijkt of zelfs onmogelijk wordt gemaakt en dus opnieuw kan worden bekeken;

- > Er zal worden onderzocht welk pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief OV past bij de regionale verstedelijkingsopgave in het zuidwestelijk deel van de Haagse agglomeratie (Westland, Den Haag, Delft en Rijswijk).
- > Bij realisatie van de bovengrondse verstedelijkingsvariant zal worden gezocht naar een optimalisatie van de regeling van verkeerslichten, ten behoeve van leefbaarheid enerzijds (oversteekbaarheid) en doorstroming van verkeer anderzijds;

Verder zijn in dit overleg de financiële consequenties van de varianten inzichtelijk gemaakt en is de bijdragen van partijen besproken.

11 MOTIE RAAD RIJSWIJK

Op 18 oktober heeft de raad van Rijswijk in een zogenaamd Raadsforum aangegeven dat de lange tunnel nog steeds de sterke voorkeur geniet. Dit heeft geleid tot een motie van de VVD, die in de raadsbijeenkomst van 8 november unaniem is aangenomen. In deze motie draagt de raad in hoofdlijn het college op om te streven naar een bestuursakkoord met de MRDH en de gemeente Den Haag voor een gemeenschappelijke agenda resulterend in het aanleggen van een lange tunnel voor de afhandeling van het regionaal verkeer op de Beatrixlaan. Daarnaast verzoekt de raad het college om te investeren in een bovengrondse inrichting van de Beatrixlaan die de gebiedsontwikkeling voor In de Bogaard mogelijk maakt. De aanwijzingen uit deze motie vormen de basis voor het te sluiten bestuursakkoord.

12 BESTUURSOVEREENKOMST

In november 2018 hebben de driepartijen in nauwe samenwerking financiële voorstellen uitgewerkt en een concept bestuursovereenkomst. Conform de procesafspraken (zie bijlage 1) vindt over deze overeenkomst uiterlijk eind van dit jaar besluitvorming plaats.

Kernteam MGA Prinses Beatrixlaan

Jaap van Bezooijen, Jaap Finke (Rijswijk)

Kees de Leeuw (Den Haag)

Marcus Potters (MRDH)

Leon van Hoof (P2)

3 december 2018

BIJLAGE 1 | PROCESAFSPRAKEN (SEPTEMBER 2017)

Deelnemende partijen

Het Mutual Gains Approach (MGA)-proces Prinses Beatrixlaan kent drie deelnemende partijen: de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna: MRDH), de gemeente Rijswijk (hierna: Rijswijk) en de gemeente Den Haag (hierna: Den Haag). De procesafspraken worden dan ook gemaakt tussen deze drie partijen. Het gezamenlijk resultaat van het MGA-proces wordt vervolgens voorgelegd aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM) en aan de Provincie Zuid-Holland (hierna: PZH).

Doel procesakkoord

De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH, en de colleges van B&W van de gemeenten Rijswijk en Den Haag wensen afspraken te maken over de vervolgstappen in het MGA-proces over de Prinses Beatrixlaan te Rijswijk, in het kader van het bestuursakkoord A4 Passage Poorten en Inprikkers (2012). Doel van deze afspraken is de belangen van alle partijen te dienen en tijdig duidelijkheid te verschaffen aan IenM en PZH met betrekking tot hun opgaven voor resp. de A4 Passage-N14 en de aanpassingen aan de N211 met bijbehorende procedures.

Het MGA-proces wordt met dit procesakkoord nog niet afgerond, maar wel tussentijds geconsolideerd, zodat fase 3 (waarde verdelen) zorgvuldig en met voldoende voortgang kan worden doorlopen.

Procesafspraken

Partijen komen als volgt overeen:

- 1 Er is overeenstemming bereikt over het resultaat van fase 2 van het MGA-proces: Joint Fact Finding.
 - a Beter en actueel inzicht in de verkeersopgave en het oplossend vermogen van verschillende varianten. Ook de opties om de verkeerskundige oplossing elders te zoeken (b.v. verdere opwaardering N211) zijn inzichtelijk gemaakt;
 - b De doelmatigheidsvraag ligt, met de nieuwe kennis van verkeersintensiteiten en kostenramingen van varianten, op tafel: welk effect bereiken we met welke investering en hoe verantwoord is zo'n investering?
 - c Het handhaven van huidige capaciteit (2x2 op maaiveld) is een serieuze optie geworden. Onderzocht moet worden welke maatregelen, zoals maaiveld-aanpassingen aan kruispunten op de Prinses Beatrixlaan, het toenemende verkeer goed kunnen laten doorstromen c.q. afwikkelen. Hierbij wordt aandacht besteed aan zorgvuldige inpassing in het gebied. Tevens kan worden onderzocht welke gedragsmaatregelen mogelijk zijn om verkeersgroei te verminderen (zie ook punt 6 en 7);
 - d De opgave is van een verkeerskundige en probleemgestuurde opgave naar een integraal ruimtelijke en kans gestuurde opgave gegroeid. Er is meer besef in elkaars belang ontstaan en

- daardoor ook waaraan een gezamenlijke oplossing moet voldoen. Alle opties worden dan ook bekeken met oog voor de toegevoegde waarde op het gebied van leefbaarheid, milieu en ontwikkelingsmogelijkheden;
- e De ruimtelijke mogelijkheden die de geschetste varianten bieden zijn door het ontbreken van een integrale visie op het gebied rondom In de Bogaard voor de gemeente Rijswijk nu moeilijk af te wegen en dat maakt bestuurlijk gedragen keuzes op dit moment onhaalbaar.
- 2 Rijswijk krijgt tijd voor het ontwerpen van een integrale gebiedsvisie “Stadsassen (onderdeel Prinses Beatrixlaan en Omgeving)”, om zo de ontwikkelmogelijkheden van het gebied, een goede lokale en regionale bereikbaarheid en de (financiële) haalbaarheid in een samenhangend plan met elkaar in overeenstemming te brengen. De planning is als volgt:
 - a Rijswijk levert in het derde kwartaal van 2017 een startnotitie, waarin de aanpak van de integrale gebiedsvisie concreet is uitgewerkt, met mijlpalen en beslismomenten;
 - b Een ontwikkeling van de integrale gebiedsvisie “Stadsassen Rijswijk (onderdeel Prinses Beatrixlaan en Omgeving)” start in het derde kwartaal van 2017 en de voortgang zal periodiek ambtelijk en bestuurlijk besproken worden met de MRDH en Den Haag. De visie “Prinses Beatrixlaan en Omgeving” levert heldere uitgangspunten t.a.v. de gewenste oplossingsrichting voor de Prinses Beatrixlaan;
 - c In het derde en vierde kwartaal van 2018 vindt besluitvorming plaats in resp. het college en raad van Rijswijk over de integrale gebiedsvisie “Stadsassen (onderdeel Prinses Beatrixlaan en Omgeving)” en de gewenste aanpak van de Prinses Beatrixlaan. Deze oplossing is robuust, duurzaam en passend in het kader van de A4 Passage Poorten en Inprikkers;
 - d Rijswijk maakt zich hard om bovenstaande deadline te halen. Mocht gedurende de planvorming blijken dat de deadline niet haalbaar is, dan treden partijen met elkaar in overleg over een maximale uitloop naar het tweede kwartaal 2019.
 - 3 Rijswijk is verantwoordelijk voor de voortgang van de ontwikkeling van de integrale gebiedsvisie met bijbehorende plannen en ontwerpen en voor het goed betrekken van de MRDH, Den Haag en overige stakeholders in deze planvorming. Als opdrachtgever is Rijswijk verantwoordelijk voor het hiervoor benodigde planbudget. Den Haag en MRDH leveren desgevraagd en tegen nader te bepalen afspraken hun specifieke expertise en ervaring voor deze gebiedsvisie.
 - 4 Rijswijk meldt periodiek de vorderingen van de integrale gebiedsvisie aan de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH.
 - 5 Den Haag en Rijswijk maken afspraken ten aanzien van de bijdrage van het vernieuwde stadscentrum in Rijswijk in de regionale woningbouwopgave.
 - 6 MRDH voert een nadere verkeerskundige analyse uit naar het verbeteren van de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan door maaiveldaanpassingen aan de kruispunten van de Prinses

Beatrixlaan met de Admiraal Helfrichsingel, Winston Churchillaan, Prinses Irenelaan en Generaal Spoorlaan. Deze analyse wordt afgerond in het eerste kwartaal van 2018.

- 7 MRDH, Rijswijk en Den Haag maken afspraken over de wijze waarop de Prinses Beatrixlaan gebruik kan maken van een stimuleringsaanpak voor bewust reisgedrag met smart mobility. Daarbij onderzoekt MRDH de mogelijkheid dit onder te brengen binnen het in ontwikkeling zijnde programma Slimme en Duurzame Mobiliteit 2018-2021.
- 8 Het bestuursakkoord A4 Passage en Poorten en Inprikkers, zoals ondertekend door de minister van IenM, PZH en het Stadsgewest Haaglanden, waarvan de MRDH de rechtsopvolger is, wordt gehandhaafd en dient als uitgangspunt voor de afspraken die partijen maken en voor de nadere studies (zie punt 2 en punt 6) die nog uitgevoerd worden. De MRDH zal PZH en IenM periodiek informeren over de voortgang. Eind 2018 kan beoordeeld worden of er een oplossingsvoorstel ligt dat een voldoende antwoord is op de verkeersopgave, dat tegemoetkomt aan ieders belang en valt binnen de kaders van het bestuursakkoord.
- 9 MRDH handhaaft de reservering voor de aanpak van de Prinses Beatrixlaan zoals opgenomen in de begroting en conform het bestuursakkoord A4 Passage en Poorten en Inprikkers, tot een besluit is genomen over de aanpak van de Prinses Beatrixlaan. De deadline daarvoor is eind 2018. Indien partijen na overleg, zoals genoemd onder 2d, overeenkomen om besluitvorming tijd te geven tot uiterlijk het tweede kwartaal 2019, zal de MRDH haar bijdrage tot aan diezelfde periode gereserveerd houden.
- 10 De MRDH vraagt IenM eveneens het geoormerkte budget voor de Prinses Beatrixlaan te reserveren conform het bestuursakkoord A4 Passage en Poorten en Inprikkers en zoals verwoord onder punt 9 hierboven.

Nadat besluitvorming over de Prinses Beatrixlaan heeft plaatsgevonden, zal dit besluit door MRDH, mede namens de gemeenten Den Haag en Rijswijk, aan het ministerie van IenM en PZH worden teruggekoppeld.