Startdocument

Verkenning S106 Prinses Beatrixlaan en Moerweg

Versie 1.0
Datum: 23 september 2026

Inhoud

1. Inleiding 3
   1.1 Het startdocument 3
   1.2 Aanleiding 3
   1.3 Afbakening 4
2. Opgaven en doelstelling 5
   2.1 De S106: één van de inprikkers vanaf de A4 5
   2.2 Leefbaarheid en veiligheid 6
   2.3 Ruimtelijke ontwikkelingen 6
   2.4 Openbaar vervoer 6
   2.5 Voetgangers en fietsers 7
   2.6 Doelstelling van de verkenning 7
3. Scope verkenning 8
   3.1 Te onderzoeken oplossingsrichtingen 8
      3.1.1 Maaiveld 8
      3.1.2 Onderdoorgangen 8
      3.1.3 Tunnel en onderdoorgang 9
   3.2 Raakvlakken 9
   3.3 Uitgangspunten 10
4. Context en beoordeling 11
   4.1 De verkenning 11
   4.2 Beoordelingskader 12
5. Organisatie, participatie en financiën 14
   5.1 Projectorganisatie en governance 14
   5.2 Participatie- en communicatieproces op hoofdlijnen 14
   5.3 Financiën en planning 15

Bijlage – Eindnotitie onderzoek S106 Prinses Beatrixlaan en Moerweg 16

1. Inleiding

1.1 Het startdocument

Dit document is het startdocument voor de verkenning S106 Prinses Beatrixlaan en Moerweg. Het startdocument vormt de basis voor besluitvorming over het starten van een verkenning. Het betreft geen verkenning in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), maar een verkenning volgens de fasering van het subsidieproces voor grote projecten van de MRDH. De verkenning wordt uitgevoerd door de gemeente Rijswijk, gemeente Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH). Met het ministerie van IenW is afgesproken dat zij wordt geïnformeerd over de voortgang.

In dit startdocument is opgenomen welke ruimtelijke opgave wordt verkend, wat de rolverdeling is tussen de betrokken partijen, hoe de participatie tijdens de verkenning wordt georganiseerd, wat de kosten zijn voor de verkenning en hoe deze kosten over de partijen worden verdeeld.

1.2 Aanleiding

De S106 is een inprikker vanaf de A4 met een belangrijke ontsluitende functie
De S106 (Prinses Beatrixlaan, de Middachtenweg en Moerweg in het verlengde daarvan) is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor de gemeenten Rijswijk en Den Haag en vormt een zogenoemde inprikker vanaf de A4. De S106 heeft een belangrijke functie voor de ontsluiting van de Rijswijkse wijken rond Bogaard stadscentrum (o.a. Muziekbuurt, Steenvoorde, Stervoorde en Ministersbuurt). In Den Haag ontsluit de S106 Den Haag Zuidwest en de wijken rond de Haagse Markt; Transvaal, Rustenburg Oostbroek en de Schilderswijk West.

Na een lang traject was gekomen tot een oplossing voor de Prinses Beatrixlaan
De doorstroming op de Prinses Beatrixlaan is een project met lange historie. Zo maakte de Prinses Beatrixlaan in 2012 onderdeel uit van het bestuursakkoord inzake uitvoering van de voorkeursbeslissing A4 Passage en Poorten & Inprikkers. Deze is destijds niet ondertekend door de gemeente Rijswijk, maar wel door het Rijk, Stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland. Om toch een oplossing te vinden voor de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan met inachtneming van de Rijswijkse belangen en het verdwenen rijksbudget, is een intensief (Mutual Gaines Approach) traject doorlopen, resulterend in het Bovengronds Verstedelijkingontwerp Beatrixlaan (BVB). Over dit ontwerp zijn in 2019 afspraken vastgelegd in een BOK Prinses Beatrixlaan tussen Rijswijk, Den Haag en de MRDH. Het Rijk heeft deze BOK niet ondertekend.

Het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp heeft onvoldoende oplossend vermogen
Na het ondertekenen van de Bestuursovereenkomst Prinses Beatrixlaan is de planuitwerkingsfase van het BVB gestart. Uit de planuitwerking is gebleken dat het verkeer de afgelopen jaren sterker is gegroeid dan verwacht, waardoor het BVB onvoldoende oplossend vermogen heeft. Het BVB voldoet niet (meer) aan de gestelde doelstellingen. Omdat bijbehorende BOK hierdoor niet meer uitgevoerd kan worden, willen partijen de BOK Prinses Beatrixlaan ontbinden.

Leefbaarheid en bereikbaarheid S106 staan onder druk
Omdat het verkeer sneller is gegroeid dan verwacht, komt de leefbaarheid, bereikbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid (in de omgeving) van de S106 steeds verder onder druk te staan. Zo ligt het verkeersaanbod in de huidige situatie op het niveau dat in 2030 verwacht werd. Tijdens de ochtend- en avondspits staat het verkeer over ruime afstand vast. In de

avondspits is de file dermate lang, dat deze ook terugslag op de A4 geeft, waarmee ook de regionale bereikbaarheid onder druk komt te staan.

Door de realisatie van woningen, werk en voorzieningen neemt verkeer verder toe
Daarnaast verwelkomt Zuid-Holland tot 2040 ongeveer 400.000 nieuwe inwoners. De vraag naar woningen, werk en voorzieningen neemt daardoor flink toe. De gemeenten in Zuid-Holland maken dit decennium ruimte voor 200.000 nieuwe woningen. Deze grote woningbouwopgave in combinatie met de grote onderhoudsopgave van infrastructuur, zet de bereikbaarheid nog verder onder druk. Naar verwachting zal de S106 hierdoor in de toekomst nog drukker worden.

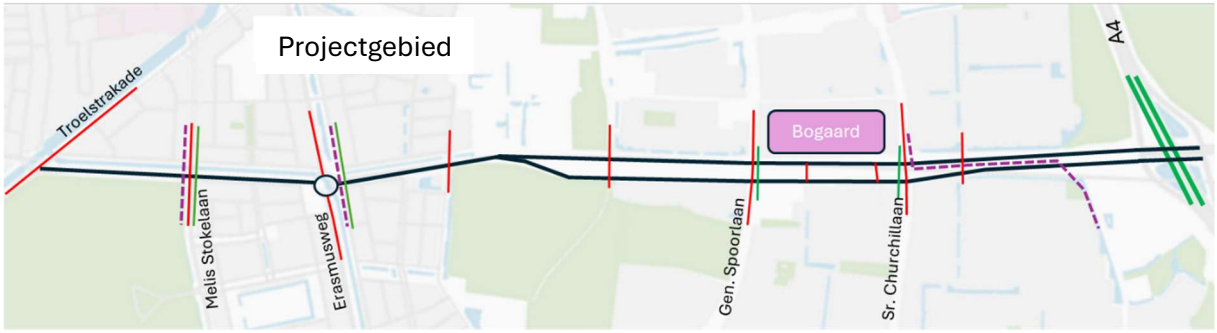
Partijen blijven zoeken naar een oplossing voor de S106
Omdat de S106 één van de belangrijke poorten en inprikkers van de A4 is en van belang is voor zowel de woningbouwopgave als de bereikbaarheid in Rijswijk en Den Haag, willen de drie betrokken partijen (gemeente Rijswijk, Den Haag en de MRDH) blijven zoeken naar een oplossing voor de gehele S106.

De volgende stap is het uitvoeren van een verkenning
Dit willen zij doen door een gezamenlijk perspectief voor de bereikbaarheid na 2030 uit te werken zoals is afgesproken in de bestuursovereenkomst ‘Prinses Beatrixlaan Rijswijk’ uit 2019. Hiervoor willen partijen de BOK uit 2019 ontbinden en in een nieuwe BOK afspraken maken over het starten van een verkenning als eerste stap.

Om een verkenning te kunnen starten, hebben de drie betrokken partijen eerst een globaal onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1). Op basis van dit onderzoek is bepaald welke drie varianten de partijen verder willen verkennen om te beoordelen in hoeverre deze kansrijk zijn. Het voorliggende startdocument vormt hiervoor de basis.

1.3 Afbakening

De scope van de verkenning bestaat uit een projectgebied en een studiegebied. Het projectgebied is het gebied waar binnen de verkenning kansrijke varianten worden onderzocht. Het projectgebied is op onderstaande figuur weergegeven en loopt vanaf (en inclusief de aansluiting op) de A4 tot en met het Veluweplein.



Het studiegebied is vaak groter dan het projectgebied. Dit is het gebied waarvoor de effecten van de onderzochte maatregelen in beeld worden gebracht. De omvang van het studiegebied kent geen harde grenzen. Het studiegebied wordt bepaald door te verwachten effecten van de maatregelen en verschilt per te onderzoeken aspect. In de verkenning zal het studiegebied worden bepaald.

2. Opgaven en doelstelling

In dit hoofdstuk worden in de paragrafen 2.1 tot en met 2.5 de opgaven langs de S106 beschreven. In paragraaf 2.6 wordt ingegaan op de doelstelling van de verkenning.

2.1 De S106: één van de inprikkers vanaf de A4

De inprikkers van de A4 – waaronder de S106 Prinses Beatrixlaan – zijn voor Rijswijk, Den Haag en de regio van groot belang voor zowel de afwikkeling van lokaal als regionaal verkeer. De S106 is goed voor de verwerking van ruim 10% van het totale autoverkeer afkomstig van en naar de A4.

Met het oog op de autonome groei van het autoverkeer, in combinatie met de woningbouwopgave in Rijswijk en Den Haag, is de opgave om de bereikbaarheid via de S106 te verbeteren, door de doorstroming op de S106 te verbeteren. De S106 Prinses Beatrixlaan speelt naast de inprikkers Utrechtsebaan (A12), Rotterdamsebaan (A13) en de N211 een belangrijke rol bij de ontsluiting van de Haagse agglomeratie – in het bijzonder van de wijken ten zuiden van het Haagse centrum – en Rijswijk (zie onderstaande tabel). De gemeenten hebben hiervoor de uitgangspunten vastgelegd in beleid, dat hierna wordt toegelicht.

Inkomend				**Uitgaand**		
	Aantal voertuigen	**Aandeel (%)**			**Aantal voertuigen**	**Aandeel (%)**
N14	1.267.473	11,4		N14	1.235.544	11,6
Utrechtsebaan (A12)	4.100.956	36,7		Utrechtsebaan (A12)	3.937.563	37,0
Rotterdamsebaan	947.757	8,5		Rotterdamsebaan	714.127	6,7
Laan van Hoornwijck	648.338	5,8		Laan van Hoornwijck	658.591	6,2
Diepenhorstlaan	665.393	6,0		Diepenhorstlaan	547.346	5,1
Pr. Beatrixlaan	1.231.524	11,0		Pr. Beatrixlaan	1.256.931	11,8
N211 Lozerlaan	2.303.358	20,6		N211 Lozerlaan	2.288.877	21,5
Totaal	**11.164.799**	**100**		**Totaal**	**10.638.979**	**100**

Tabel: aantal voertuigen per inprikker in heel 2024

De gemeente Rijswijk heeft de Mobiliteitsstrategie vastgesteld (april 2024), waarin wordt ingezet op de leefbaarheid en oversteekbaarheid, in combinatie met behoud van doorstroming van alle verkeersmodaliteiten[1].
De gemeente Den Haag heeft recentelijk de Netwerkstrategie 2040 vastgesteld. De regionale hoofdwegen (waaronder de S106) zijn daarin benoemd als belangrijke toegangswegen tot de Haagse agglomeratie en de stad. Deze wegen sluiten direct aan op de (inter-)nationale hoofdwegen en zijn daarom essentieel voor de externe bereikbaarheid van wijken en economische centra.
Het uitgangspunt is dat autoverkeer vanuit de wijken de kortste route naar de A4 neemt om de stad uit te komen via één van de inprikkers, zodat centrale delen van het stedelijk wegennetwerk worden ontlast. Daarmee wordt voorkomen dat verkeer vanuit Den Haag Zuidwest en de wijken rond de Haagse markt omrijdt via binnenstedelijke routes naar de A4. Tegelijkertijd biedt het versterken van de stedelijke en regionale hoofdwegen de mogelijkheid om de smallere en drukke stadsstraten waar mogelijk naar 30 km per uur te brengen, wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbetert.

[1] In het Rijswijkse coalitieakkoord 2026-2030 is de ambitie om te komen tot de realisatie van een tunnel onder de Prinses Beatrixlaan voor het openbaar vervoer en het autoverkeer, vastgelegd.

Tenslotte is er een (Rijks)opgave om de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan te verbeteren en zodoende terugslag op de A4 te voorkomen.

2.2 Leefbaarheid en veiligheid

Op locaties en in de wijken langs de Prinses Beatrixlaan en Moerweg staat de leefbaarheid onder druk. Er zijn veel klachten over geluidoverlast, een verminderde luchtkwaliteit en het vele stilstaande verkeer. Veel inwoners ervaren de Prinses Beatrixlaan en Moerweg als een grote barrière met een matige oversteekbaarheid. Daarom zet de gemeente Rijswijk in de Omgevingsvisie Rijswijk 2050 *Gezonde buitenplaats in de metropool* (maart 2025) in op een toekomstbestendige herinrichting van de Prinses Beatrixlaan, waarbij de doorstroming van auto's, de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid en de luchtkwaliteit verbeteren. De omgevingsvisie is in lijn met het Ambitiedocument Prinses Beatrixlaan, waarin het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, de leefbaarheid en de groenwaarden langs de Prinses Beatrixlaan centraal staat.

Ook in Den Haag ligt er rondom de S106 een opgave voor vermindering van barrièrewerking en daarmee voor de leefbaarheid en veiligheid.

2.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Rijswijk heeft de ambitie om in 2040 te zijn gegroeid van 60.000 naar circa 80.000 inwoners. De gemeente Den Haag heeft de ambitie om te groeien van 570.000 naar circa 630.000 inwoners. Een deel van de ambitie wordt ingevuld langs de S106. Zo worden oude kantoorpanden langs de Prinses Beatrixlaan getransformeerd of herontwikkeld (sloop/nieuwbouw). Ook wordt het Bogaard stadscentrum vernieuwd. Hier worden 2.500 woningen toegevoegd, waaronder 400 woningen in een 'ontwikkelstrook' langs de Prinses Beatrixlaan. Omdat het BVB niet wordt gerealiseerd, is het realiseren van de ontwikkelstrook vooralsnog niet mogelijk.
In Den Haag Zuidwest worden tot 2040 ongeveer 10.000 nieuwe woningen toegevoegd.
De S106 vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van deze ruimtelijke ontwikkelingen.

2.4 Openbaar vervoer

Op 13 februari 2026 heeft de MRDH de Mobiliteitsvisie vastgesteld. Deze nieuwe Mobiliteitsvisie richt zich op het versterken van het economisch vestigingsklimaat en de fysieke weerbaarheid. Het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving en het verbeteren van kansen voor mensen. In de Mobiliteitsvisie kiest de MRDH voor de volgende focus: een metropoolregio met een systeem van publieke en actieve mobiliteit overal, 24/7, aansluitend bij de mobiliteitsbehoeften van alle reizigers.

In de huidige situatie wordt de S106 relatief beperkt benut voor het openbaar vervoer. Tramlijn 17 rijdt langs de Prinses Beatrixlaan en buigt af naar de Sir Winston Churchilllaan. Buslijn 61 rijdt vanuit de richting Delft over de Prinses Beatrixlaan en buigt ter hoogte van de Admiraal Helfrichsingel af. Voorbij de Generaal Spoorlaan maakt bus 51 gebruik van de Prinses Beatrixlaan. Daarnaast zijn de OV lijnen die met de S106 kruisen relevant; het gaat dan o.a. om de kruising met tramlijnen 16 en lijn 9 in Den Haag Zuidwest en in Rijswijk met buslijnen 22, 23 en 30.

Vanuit het perspectief van het openbaar vervoer is de opgave tweeledig. Enerzijds het behouden en verbeteren van de OV bereikbaarheid, waaronder de doorstroming van OV-lijnen op de genoemde kruispunten. Anderzijds het niet onmogelijk maken van een eventuele nieuwe HOV-verbinding over de Prinses Beatrixlaan.

2.5 Voetgangers en fietsers

Het verbeteren van de positie van voetgangers en fietsers is een belangrijk onderdeel in het mobiliteitsbeleid van Rijswijk, Den Haag en MRDH. Fietsers en voetgangers zijn zowel van belang als zelfstandige modaliteiten, als in het voor- en natransport naar het openbaar vervoer. Daarnaast vormen deze modaliteiten een alternatief voor de auto in het kader van de mobiliteitstransitie en kunnen ze bijdragen aan een betere doorstroming voor het autoverkeer.

In de huidige situatie is de S106 een barrière in het voetgangers- en fietsnetwerk in zowel Rijswijk als Den Haag. Zo kruist de weg met hoofdfietsroutes en sterfietsroutes. Ook voor voetgangers vormt de weg een barrière, zowel voor de bereikbaarheid van voorzieningen, als groen.

Vanuit het perspectief van voetgangers en fietsers is de opgave om de barrièrewerking van de S106 te verminderen en de verkeersveiligheid te vergroten, door de fysieke oversteekbaarheid te verbeteren.

2.6 Doelstelling van de verkenning

Hieronder zijn de doelstellingen van de verkenning – de beoogde effecten – benoemd.

- Het verbeteren van de doorstroming (autoverkeer) op de S106, om de ruimtelijke ontwikkelingen in Rijswijk en Den Haag te faciliteren en centrale delen van het stedelijk wegennetwerk te ontlasten.
- Het verbeteren van de leefbaarheid door verbetering van de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en kwaliteit openbare ruimte op en rondom de S106; met aandacht voor geluid en luchtkwaliteit;
- Het behouden en verbeteren van de OV bereikbaarheid en het niet onmogelijk maken van een eventuele nieuwe HOV-verbinding;
- Het verminderen van de barrièrewerking op de Prinses Beatrixlaan en Moerweg ten behoeve van het verbeteren van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid;
- Waarborgen van de doorstroming op de huidige A4 ter hoogte van de aansluiting Beatrixlaan, door middel van een betere doorstroming op de S106 om te voorkomen dat verkeer terugslaat op de A4 en zorgt voor filevorming en verkeersonveilige situaties.

3. Scope verkenning

In paragraaf 3.1 worden de oplossingsrichtingen beschreven. In paragraaf 3.2 worden belangrijke raakvlakken benoemd. In paragraaf 3.3 zijn tot slot de uitgangspunten voor de verkenning samengevat.

3.1 Te onderzoeken oplossingsrichtingen

Uit het onderzoek dat voorafging aan dit startdocument, zijn drie oplossingsrichtingen voortgekomen. Namelijk een oplossingsrichting op maaiveld, één met onderdoorgangen en één met een tunnel in Rijswijk en een onderdoorgang in Den Haag. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de eindnotitie van het Onderzoek S106 Prinses Beatrixlaan en Moerweg (zie bijlage 1).

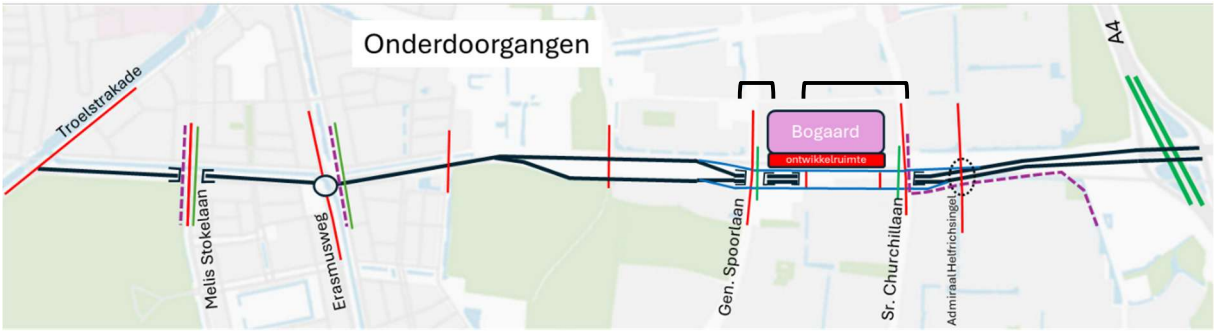
3.1.1 Maaiveld

Het bovengronds verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan (BVB) voldoet niet aan de gestelde doelen. Daarom is ook een alternatieve oplossingsrichting op maaiveld onderwerp van onderzoek in de verkenning. De eerste stap zal zijn om deze nieuwe maaiveldvariant te ontwikkelen.

3.1.2 Onderdoorgangen

De oplossingsrichting met onderdoorgangen gaat uit van:

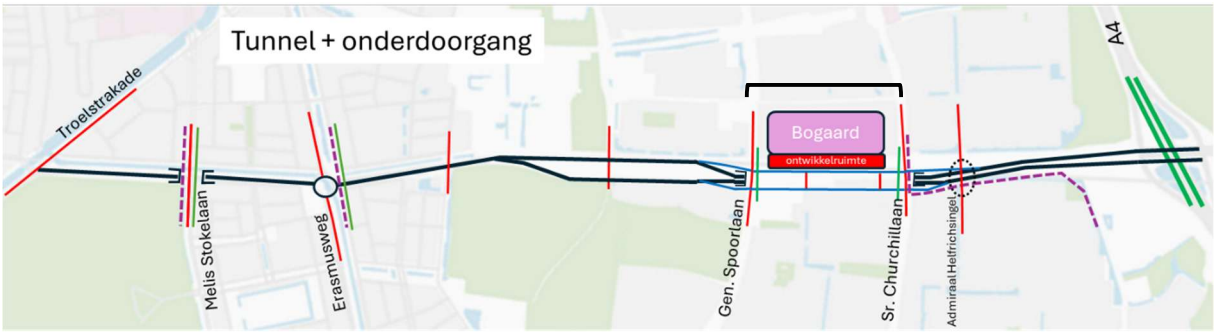
- een onderdoorgang met een 2x2 wegprofiel in de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk ter hoogte van Bogaard stadscentrum: de Prinses Beatrixlaan ligt hierbij op verdiept niveau vanaf het kruispunt met de Sir Winston Churchilllaan tot en met de Generaal Spoorlaan;
- een 2x1 structuur voor lokaal autoverkeer op maaiveldniveau ter hoogte van het stadscentrum in de Bogaard, met ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en verblijven.
- er is uitwisseling mogelijk tussen de Prinses Beatrixlaan maaiveld en de onderdoorgang bij Generaal Spoorlaan en de Sir Winston Churchilllaan (zie onderstaand kaartje).
- een variant voor de kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan (ongelijkvloers);
- een 2x2 onderdoorgang in de Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan in Den Haag; er is hierbij geen uitwisseling voor autoverkeer tussen de Moerweg en de Melis Stokelaan.
- een maximum snelheid van 50 km/u in de onderdoorgangen;
- de onderdoorgangen kunnen, op meerdere plekken, over een maximale lengte van maximaal 250 meter worden overkluisd, waardoor er geen kostbare tunnelveiligheidseisen van toepassing zijn.



3.1.3 Tunnel en onderdoorgang

De oplossingsrichting met een tunnel en een onderdoorgang gaat uit van:

- een tunnel met een 2x2 wegprofiel in de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk ter hoogte van Bogaard stadscentrum: vanaf de kruising met de Sir Winston Churchilllaan tot en met de kruising met de Generaal Spoorlaan;
- een 2x1 structuur voor lokaal autoverkeer op maaiveldniveau ter hoogte van het stadscentrum in de Bogaard beschikbaar, daarnaast ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en verblijven.
- Er is uitwisseling mogelijk tussen de Prinses Beatrixlaan, maaiveldniveau en de tunnel bij de Generaal Spoorlaan en de Sir Winston Churchilllaan (zie onderstaand kaartje).
- een variant voor de kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan (ongelijkvloers);
- een 2x2 onderdoorgang in de Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan in Den Haag; er is hierbij geen uitwisseling voor autoverkeer tussen de Moerweg en de Melis Stokelaan.
- een maximum snelheid van 50 km/u in de tunnel.



3.2 Raakvlakken

Er zijn diverse raakvlakken die van belang zijn in relatie tot deze verkenning. Het gaat onder meer om:

- Diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Bogaard stadscentrum, waaronder uitvoering van het Masterplan In de Bogaard en de ontwikkelvisie station Rijswijk;
- Ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw) in Den Haag Zuidwest;
- Verkeerskundige maatregelen in de omgeving van de S106, zoals de functionele versmalling van de Prinses Beatrixlaan in Delft en de verbreding van de N211;
- De gemeenten Rijswijk, Den Haag en Leidschendam-Voorburg starten gezamenlijk een regionaal bereikbaarheidsonderzoek, om de bereikbaarheidsopgaven in de samenhangende verkeersnetwerken van de drie gemeenten te onderzoeken en concrete maatregelen te formuleren;
- De verbreding van de A4. Deze verbreding maakt onderdeel uit van het MIRT-project A4 Haaglanden-N14. Hoewel dit een laag geprioriteerd project is, kan een verbreding van de A4 van invloed zijn op de verkeerssituatie in het onderzoeksgebied. Daarom wordt de verbreding van de A4 in de verkenning betrokken en onderzocht middels een gevoeligheidsanalyse.

3.3 Uitgangspunten

Op basis van de opgaven is voor de verkenning een aantal uitgangspunten geformuleerd. Onderstaand zijn deze beschreven. Deze uitgangspunten worden meegenomen in het beoordelingskader (paragraaf 4.2).

Ruimtelijke inpassing
- Bij de nieuwe oplossingsrichting op maaiveld moet een tunnel ter hoogte van Bogaard stadscentrum niet onmogelijk gemaakt worden;
- Geen van de oplossingsrichtingen 'tornt' aan de zogenoemde ontwikkelstrook, zoals beleidsmatig gedefinieerd in het Masterplan In de Bogaard uit 2019. Dat deze ontwikkelstrook afhankelijk van de (benodigde) inpassing mogelijk zelfs kan worden vergroot /versterkt, is een ambitie.

Openbaar Vervoer
- Elke oplossingsrichting moet een eventuele nieuwe HOV-busverbinding over de Prinses Beatrixlaan niet onmogelijk maken (ruimtereservering);
- Een oplossingsrichting dient bij te dragen aan het verbeteren van de OV-bereikbaarheid over de S106 (stations en tram-/bushaltes) en in de omgeving van de S106 ten opzichte van de referentiesituatie 2040;
- De oplossingsrichtingen dienen te voldoen aan de eisen en randvoorwaarden van de Wet LokaalSpoor (Wls), dit ter beoordeling van het bevoegd gezag MRDH;
- Het streven is de oplossingsrichtingen zodanig vorm te gegeven dat de beheer- en onderhoudslasten voor de assets van de railinfrastructuur niet toenemen en bij voorkeur bijdragen aan een verlaging van deze lasten. Dit ter beoordeling van de assettafel (vervoerder en MRDH);
- Het streven is dat de oplossingsrichtingen bijdragen aan een efficiëntere exploitatie van het OV of in ieder geval de exploitatielasten niet in negatieve zin beïnvloeden. Dit ter beoordeling van de concessietafel (vervoerders en MRDH).

Doorstroming autoverkeer
- Het streven is om de reistijd in de spits terug te brengen naar minder dan anderhalf keer de reistijd in de dalperiode (voor het metropolitaan verbindend netwerk);
- Het streven is de reisbetrouwbaarheid zodanig te verbeteren dat in ten minste 90% van de gevallen geen afwijking van meer dan 50% van de te verwachten reistijd optreedt.

Fietsers en openbaar vervoer
- De functionaliteit en maaswijdte van de huidige netwerken voor voetgangers en fietsers blijven minimaal in stand, met acceptabele wachttijden bij verkeerslichten.

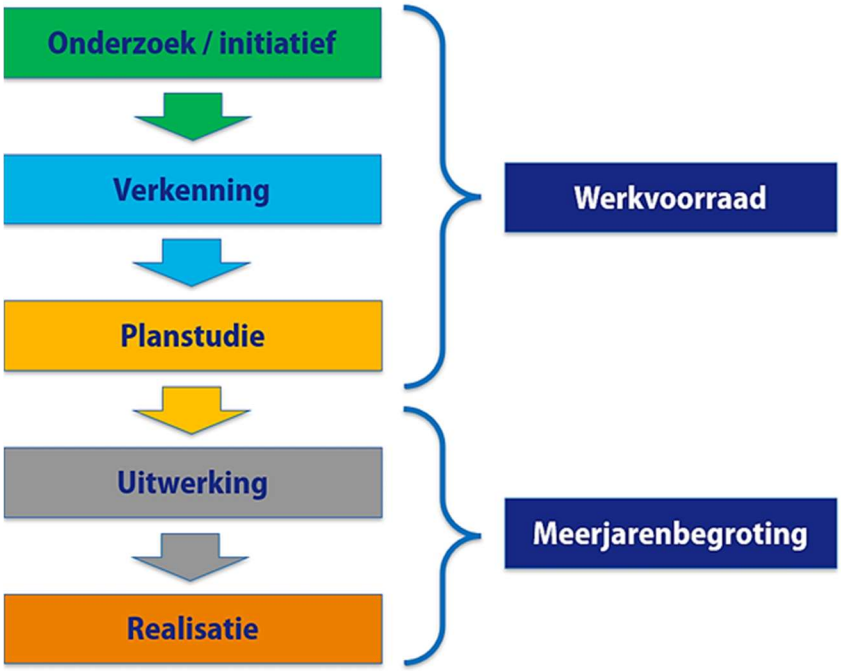
Verkeersveiligheid
- Oplossingsrichtingen dienen voor alle vervoerwijzen het verkeer veilig af te kunnen wikkelen. Dit aspect wordt niet beoordeeld, in de wetenschap dat een ontwerp per definitie verkeersveilig moet zijn.

Leefbaarheid
- Een oplossingsrichting draagt bij voorkeur bij aan een daling van het aantal geluidgehinderden of ten minste geen toename, ten opzichte van de referentie.

4. Context en beoordeling

4.1 De verkenning

Het verbeteren van de doorstroming is een belangrijke aanleiding voor het starten van een verkenning naar de S106. Voor de gewenste mate van het verbeteren van de doorstroming wordt aangesloten bij het subsidieproces van grote projecten bij de MRDH. In onderstaande figuur zijn de verschillende fases van het proces afgebeeld. Elke fase wordt afgesloten met een besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa) over of en hoe een project naar de volgende fase gaat. In de begroting van de MRDH is meer informatie over dit proces terug te vinden. De gemeenten volgen in het kader van de verkenning hun eigen interne besluitvormingsproces.



Voor de S106 is de initiatieffase inmiddels afgerond. De resultaten van het onderzoek in de initiatieffase zijn terug te vinden in de bijlage van het voorliggende startdocument. In de initiatieffase is ingegaan op onder andere de nut en noodzaak van het oplossen van een probleem en de scope van het onderzoek. Daarnaast is al een eerste schifting gemaakt in kansrijke oplossingsrichtingen.

De volgende fase is de verkenningsfase. In de verkenningsfase wordt het nut en de noodzaak van mogelijk oplossingen onderzocht, wordt onderzocht of oplossingen kansrijk zijn en wordt een voorstel gedaan tot te onderzoeken variant(en) in planstudie fase. Ook worden in de verkenningsfase de verwachte investeringskosten in beeld gebracht en een indicatie gegeven van een mogelijke periode van uitvoering voor varianten. Op basis van de verkenning kan de bestuurscommissie besluiten over het starten van de planstudiefase en de daarin uit te werken varianten. Pas aan het einde van de planstudiefase wordt besloten over een eventuele voorkeursvariant.

4.2 Beoordelingskader

Ten behoeve van de verkenning is een beoordelingskader opgesteld. In het beoordelingskader zijn de thema's, te beoordelen criteria en de onderzoeksmethodiek beschreven. Ook is waar mogelijk een indicatie gegeven van de minimale eis waar een variant aan moet voldoen. Wanneer een variant hier niet aan voldoet, scoort deze negatiever. Als een variant beter scoort dan de minimale eis, scoort deze positief. Onderstaand zijn de verschillende beoordelingscriteria weergegeven die in de verkenning worden beschouwd. Daarbij is een onderscheid gemaakt in essentiële criteria (groen) en reguliere criteria (oranje).

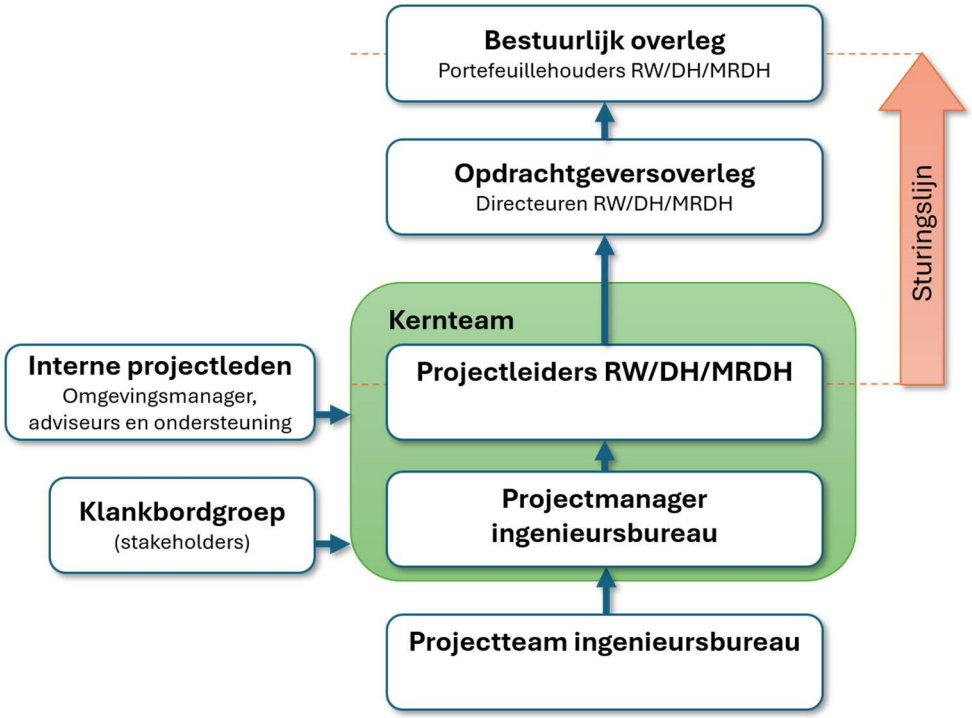
Thema	Criterium	Methodiek	Wanneer kansrijk
Doorstroming	De mate waarin de reistijd wordt teruggebracht op de S106	Kwantitatief: combinatie verkeersmodel en Cocon (incl. kruispuntafwikkeling)	De reistijd in de spits wordt teruggebracht naar minder dan anderhalf keer de reistijd in de dalperiode.
	De mate van reistijdbetrouwbaarheid op de S106	Kwantitatief: model berekeningen / selected links / Cocon	In ten minste 90% van de gevallen is er geen afwijking van meer dan 50% van de te verwachten reistijd.
	De mate waarin de terugslag op de A4 afneemt ten opzichte van de huidige- en referentiesituatie	Kwantitatief: combinatie model berekeningen en Cocon	De terugslag op de A4 neemt in belangrijke mate af.
	De mate waarin de aansluiting op de A4 functioneert en wel/niet tot terugslag leidt op de hoofdrijbaan van de S106	Kwantitatief. Berekening Cocon	Met name voor de tunnelvariant is dit van belang, want er mag geen file in een tunnel staan. In die situatie wordt verkeer op maaiveld afgewikkeld en biedt een tunnel geen oplossing.
	De mate waarin de aansluiting Veluweplein – Moerweg functioneert	Kwantitatief. Berekening Cocon	Het verkeer kan in voldoende mate worden afgewikkeld.
	De mate waarin het verkeer verdeeld wordt over het netwerk c.q. de inprikkers	Kwantitatief: model berekeningen	NTB
	De mate waarin de oplossingsrichting toekomstvast is én de mate waarin het wegennet ruimte biedt voor het verkeer bij calamiteiten en/of geplande werkzaamheden	Kwantitatief: model berekeningen / Cocon	De oplossingsrichting heeft restcapaciteit en functioneert ook in 2050. De oplossingsrichting is voldoende robuust.
Openbaar vervoer	De mate waarin de OV bereikbaarheid in de omgeving van de S106 verbetert	Kwantitatief o.b.v. multimodaal verkeersmodel Verkeersmodel: modal split / concurrentiepositie OV	Een oplossingsrichting dient bij te dragen aan het verbeteren van de OV-bereikbaarheid over de S106, stations en tram/bushaltes en omgeving ten opzichte van de referentiesituatie 2040. En een oplossing dient bij te dragen aan een verbetering van de concurrentiepositie van het OV.
	De mate waarin de oplossingsrichting bijdraagt aan een efficiënte exploitatie van het OV	Kwalitatief	De oplossingsrichtingen dienen bij te dragen aan een efficiëntere exploitatie van het OV of in ieder geval de exploitatielasten niet in negatieve zin te beïnvloeden. Dit ter beoordeling van de concessietafel (vervoerders en MRDH).

Thema	Criterium	Methodiek	Wanneer kansrijk
Investeringskosten	De mate waarin een oplossingsrichting financieel haalbaar wordt geacht	Kwantitatief, kostenraming (SSK) opstellen (bodemopbouw hierin betrekken)	Op basis van de ramingen inventariseren partijen of (co)financiering haalbaar is.
Beheer- en onderhoudskosten (voor de tunnel)	De beheer- en onderhoudskosten per oplossingsrichting in beeld gebracht	Raming opstellen	Op basis van de ramingen inventariseren partijen of lange termijnfinanciering (life cycle costs) haalbaar is.
Leefbaarheid	Geluid: de mate waarin het aantal geluidgehinderden wordt teruggebracht	Kwantitatief: geluidonderzoek voor S106. Voor omliggende gebieden op basis van toename verkeer in combinatie met expert judgement adviesbureau.	Toe-/ afname aantal geluidgehinderden per geluidsklasse. Hierbij wordt in beginsel als maat gehanteerd dat het aantal gehinderden per geluidklasse niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie in 2026.
	Luchtkwaliteit: de mate waarin wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen	Luchtkwaliteit kwantitatief o.b.v. rekentool	Er mogen geen grenswaarden (EU Normen) worden overschreden.
Oversteekbaarheid van de S106	Aantal te handhaven oversteken per tracédeel (nog te definiëren)	Kwalitatief op basis van beschikbare hiaten (CROW).	Minimaal behoud van bestaande oversteken.
	De mate waarin de wachttijd voor voetgangers en fietsers bij oversteken zonder VRI afneemt.	Kwantitatief o.b.v. cocon berekeningen	Wachttijd voetgangers en fietsers bij voorkeur < 15 seconden bij oversteken zonder VRI.
	De mate waarin de wachttijd voor voetgangers en fietsers bij oversteken met VRI's afneemt.	Kwantitatief o.b.v. cocon berekeningen	Wachttijd voetgangers en fietsers bij voorkeur < 30 seconden bij oversteken met VRI
Ontwikkelpotentieel	De mate waarin de oplossingsrichting ontwikkelpotentieel behoudt (of creëert)	Kwantitatief. Op basis van contour ontwerp ruimtebeslag, kan inschatting gemaakt worden.	Ontwikkeling blijft mogelijk. Het aanvullend creëren van ontwikkelruimte is een plus.
Ruimtelijke inpasbaarheid	De mate waarin een oplossing ruimtelijke inpasbaar is, met inbegrip van ondergrondse infra.	Kwantitatief / kwalitatief. O.b.v. contour ruimtebeslag bepalen en projecteren op kaart	Is er een oplossing mogelijk die ruimtelijk inpasbaar is?

5. Organisatie, participatie en financiën

5.1 Projectorganisatie en governance

In onderstaand schema is de projectorganisatie en governance schematisch weergegeven.



In de projectorganisatie staat het kernteam centraal. Dit bestaat uit de projectleiders van de drie betrokken organisaties en de projectmanager van het ingenieursbureau onderdeel van uit maakt, die tegelijkertijd functioneel wordt aangestuurd door de drie projectleiders.

5.2 Participatie- en communicatieproces op hoofdlijnen

Bij de eerdere totstandkoming en selectie van de varianten (quickscan) heeft geen participatie plaatsgevonden. Bij de uitwerking van het BVB heeft er (deels) participatie plaatsgevonden, echter niet op de varianten uit de quickscan. De verkenning vormt het eerste moment waarop omwonenden, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere relevante stakeholders mee kunnen denken.

De participatie in de verkenningsfase vindt plaats op het niveau van raadplegen. Omwonenden en stakeholders worden uitgenodigd om hun kennis, ervaringen, aandachtspunten en waardering van de varianten te delen, waaronder eventuele kansen, voordelen en bezwaren die zij zien. De opbrengsten van de participatie worden vastgelegd en betrokken bij de verdere uitwerking en de afweging tussen de varianten. Er wordt in deze fase niet gezamenlijk ontworpen aan oplossingen en de uiteindelijke besluitvorming blijft de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever en het bevoegd gezag.

Ten aanzien van de communicatie zal worden gewerkt aan een narratief om de verwachtingen te managen. In het narratief zal onder meer aandacht zal zijn voor de te verwachten projectduur en de onzekere financiering.

5.3 Financiën en planning

Voor de verkenningsfase moeten verschillende onderzoeken worden uitgevoerd. De betrokken partijen reserveren hiervoor gezamenlijk € 400.000,-. Dit is een maximum en wordt evenredig verdeeld over de drie opdrachtgevers.

In de verkenningsfase worden onder meer de verwachte investeringskosten in beeld gebracht. Op basis van de verkenning kunnen partijen besluiten over het starten van de planstudiefase en de daarin uit te werken varianten. Pas aan het einde van de planstudiefase wordt besloten over een eventuele voorkeursvariant. Belangrijk hierbij is (zicht op) financiering van de voorkeursvariant. De ramingen zijn onderdeel van de verkenningsfase.

De verwachting is dat de doorlooptijd voor de totale verkenning maximaal 2 jaar bedraagt.

Bijlage – Eindnotitie onderzoek S106 Prinses Beatrixlaan en Moerweg

Eindnotitie – Onderzoek S106 Prinses Beatrixlaan en Moerweg

26 februari 2026

Samenvatting

De Prinses Beatrixlaan – en de Middachtenweg en Moerweg in het verlengde daarvan – is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor de gemeenten Rijswijk en Den Haag en vormt, als onderdeel van de Stadsroute S106, één van de zogenaamde inprikkers van de A4.

Leefbaarheid, bereikbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid (in de omgeving) van de Prinses Beatrixlaan staan onder druk. Het verkeer op de Prinses Beatrixlaan blijkt sneller te groeien dan verwacht en de regionale woningbouwopgave in combinatie met de grote onderhoudsopgave van infrastructuur, zet de bereikbaarheid nog verder onder druk.

De afgelopen 15 jaar zijn er diverse studies en verkenningen uitgevoerd naar een structurele oplossing voor de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk. In navolging van de gemaakte afspraken in de bestuursovereenkomst 'Prinses Beatrixlaan Rijswijk' bestaat vanuit de gemeenten Rijswijk en Den Haag nu de wens om een gezamenlijk perspectief voor de bereikbaarheid na 2030 uit te werken. Hiervoor hebben de gemeenten samen met de MRDH een onderzoek uitgevoerd, gebaseerd op een scope van de S106 vanaf de A4 tot en met het Veluweplein in Den Haag.

Inhoud en resultaat onderzoek

Het onderzoek biedt op hoofdlijnen inzicht in de opgave, de mogelijke oplossingsrichtingen (varianten) en het doelbereik van deze oplossingsrichtingen. Op basis hiervan kan bepaald worden welke oplossingsrichtingen interessant zijn om verder te verkennen.
Naast de referentievariant (variant 0) zijn vier onderscheidende (sub)varianten beschouwd:

1) Variant 1: Maaiveldvariant, het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan (BVB)
    - Variant 1a: maaiveld (BVB)
    - Variant 1b: maaiveld (BVB) met optimalisaties
    - Variant 1c: maaiveld (BVB) en flankerende maatregelen
2) Variant 2: overkluisde onderdoorgangen voor het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van Bogaard stadscentrum, in combinatie met een onderdoorgang in de Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan. Afsluiting kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan voor het autoverkeer (2a) en varianten daarvan (2b)
    - Variant 2a: onderdoorgangen 2x1, 50 km/u
    - Variant 2b: onderdoorgangen 2x2, 50 km/u en varianten voor kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan:
        i. Oversteek voor auto- en langzaam verkeer (viaduct) naar Wethouder Brederodelaan, geen directe uitwisseling met Prinses Beatrixlaan;
        ii. Volledige aansluiting Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan;
        iii. Alleen rechts in, rechts uit voor autoverkeer vanaf de Admiraal Helfrichsingel en de Wethouder Brederodelaan naar de Prinses Beatrixlaan. Keermogelijkheid vlak voor de Sir Winston Churchilllaan buiten de verkeersregelinstallatie om.
3) Variant 3: tunnel voor het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan (70 km/u) ter hoogte van Bogaard stadscentrum en onderdoorgang in de Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan. Afsluiting kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan voor het autoverkeer.
4) Variant 4: tunnel in Rijswijk en tunnel in Den Haag tussen Erasmusplein en Moerweg (beiden 70 km/u). Afsluiting kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan voor het autoverkeer.

Voor het onderzoek is als scope uitgegaan van de S106 van de aansluiting met de A4 tot en met het Veluweplein. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van bestaande informatie en expert judgement (beoordeling van inhoudelijke experts), aangevuld met berekeningen met het regionaal verkeersmodel voor alle (sub)varianten.

Voorstel

Het voorstel is om drie varianten verder uit te werken in een verkenning:

1) Variant 2b: dubbele 2x2 onderdoorgang Prinses Beatrixlaan in Rijswijk ter hoogte van Bogaard stadscentrum, met een variant voor de kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan en een 2x2 onderdoorgang Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan in Den Haag. Maximum snelheid 50 km/u;
2) Een zelfde variant als onder 1, maar dan met een tunnel ter hoogte van Bogaard stadscentrum;
3) Een nieuwe maaiveldvariant.

Variant 2b (met onderdoorgang of tunnel) lijkt de juiste balans te vinden tussen leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Het verkeerskundig beeld is met onderdoorgang of tunnel hetzelfde. De ruimtelijke inpassing, de effecten op leefbaarheid en veiligheidseisen zijn wel verschillend. De verwachting is dat ook het kostenbeeld zal verschillen per variant.

Het verdient aanbeveling om ook een zogenaamde 0++-variant op maaiveld mee te nemen in de verkenning. Het uitgewerkte BVB voldoet niet aan de gestelde doelen, maar het is verstandig om naast variant 2b met onderdoorgangen (of een tunnel ter hoogte van Bogaard stadscentrum) te verkennen of een andere maaiveldvariant mogelijk wel een verbetering voor de doorstroming biedt, met inachtneming van de leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

Naast de te verwachten inhoudelijke aandachtspunten zijn uitgangspunten hierbij:

- het aspect leefbaarheid is een aandachtspunt in de verdere uitwerking;
- geen van de varianten staat een eventueel toekomstige ontwikkeling van een HOV-lijn in de weg;
- geen van de varianten ‘tornt’ aan de ontwikkelstrook ter hoogte van Bogaard stadscentrum.

Het vervolg

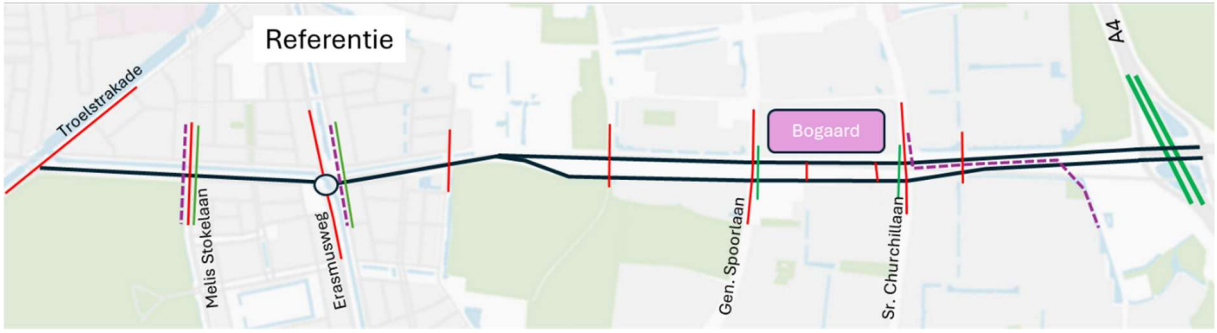
Aanvullend op de resultaten van het onderzoek wordt een startdocument opgesteld. Dit document beschrijft onder andere welke ruimtelijke opgave wordt verkend, wat de rolverdeling is tussen de betrokken partijen, hoe de participatie tijdens de verkenning wordt georganiseerd, wat de kosten zijn voor de verkenning en hoe deze kosten over de partijen worden verdeeld.

Het resultaat van de verkenning is een overzicht van kansrijke (haalbare) oplossingsrichtingen. De resultaten van de verkenning worden vastgelegd in een rapportage met een onderbouwde keuze van kansrijke varianten en een advies voor het vervolg.

1. Inleiding en doel

De Prinses Beatrixlaan – en de Middachtenweg en Moerweg in het verlengde daarvan – is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor de gemeenten Rijswijk en Den Haag en vormt, als onderdeel van de Stadsroute S106, één van de zogenaamde inprikkers van de A4. Van het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan direct ten noorden van de A4 heeft circa 55% een herkomst/bestemming in Den Haag en circa 45% blijft in Rijswijk.

De S106 heeft een belangrijke functie voor de ontsluiting van de Rijswijkse wijken rond Bogaard stadscentrum (o.a. Muziekbuurt, Steenvoorde, Stervoorde en Ministersbuurt). In Den Haag ontsluit de S106 Den Haag Zuidwest en de wijken rond de Haagse Markt; Transvaal, Rustenburg Oostbroek en de Schilderswijk West.



Figuur 1: de huidige situatie (referentie)

Verkeer groeit sneller dan verwacht
Het verkeer op de Prinses Beatrixlaan blijkt sneller te groeien dan verwacht. Zo nadert het verkeersaanbod in de huidige situatie het niveau dat in 2030 verwacht werd. Met andere woorden, het is nu al bijna de gehele dag bijzonder druk op de Prinses Beatrixlaan. Tijdens de ochtend- en avondspits staat het verkeer over lange afstand vast. In de avondspits is de file dermate lang, dat deze ook terugslag op de A4 geeft, waarmee ook de regionale bereikbaarheid onder druk komt te staan.

Door de vraag naar woningen, werk en voorzieningen neemt verkeer verder toe
Daarnaast verwelkomt Zuid-Holland tot 2040 ongeveer 400.000 nieuwe inwoners. De vraag naar woningen, werk en voorzieningen neemt daardoor flink toe. De gemeenten in Zuid-Holland maken dit decennium ruimte voor 200.000 nieuwe woningen. Deze grote woningbouwopgave in combinatie met de grote onderhoudsopgave van infrastructuur, zet de bereikbaarheid nog verder onder druk.

Zo heeft gemeente Rijswijk de ambitie in 2040 te zijn gegroeid van 60.000 naar circa 80.000 inwoners. De gemeente Den Haag heeft de ambitie om te groeien van 570.000 naar circa 630.000 inwoners. Een deel van de ambitie wordt ingevuld langs de S106. Zo wordt het Bogaard stadscentrum vernieuwd. Hier worden 2.500 woningen toegevoegd, waaronder 400 woningen in een “ontwikkelstrook” langs de Prinses Beatrixlaan. In Den Haag Zuidwest worden tot 2040 ongeveer 10.000 nieuwe woningen toegevoegd.

Met de invulling van de woningbouwopgave zal de Prinses Beatrixlaan naar verwachting in de toekomst nog drukker worden.

Daarom is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke oplossingen
In navolging van de gemaakte afspraken in de bestuursovereenkomst ‘Prinses Beatrixlaan Rijswijk’ bestaat vanuit de gemeenten Rijswijk en Den Haag nu de wens om een gezamenlijk perspectief voor de bereikbaarheid na 2030 uit te werken. Hiervoor hebben de gemeenten samen met de MRDH een onderzoek uitgevoerd. Op basis van het onderzoek kan bepaald worden welke oplossingsrichtingen interessant zijn om verder te verkennen.

Voor het onderzoek is als scope uitgegaan van de S106 vanaf de A4 tot en met het Veluweplein. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van bestaande informatie en expert judgement (beoordeling van inhoudelijke experts), aangevuld met berekeningen met het regionaal verkeersmodel.

Leeswijzer
In deze notitie is dieper ingegaan op de nut en noodzaak van het aanpassen van de Prinses Beatrixlaan, zijn de resultaten van het onderzoek beschreven en is een aanbeveling gedaan voor oplossingsrichtingen om nader te verkennen.

2. Aanleiding en nut en noodzaak

Leefbaarheid, bereikbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid (in de omgeving) van de Prinses Beatrixlaan staan onder druk. De afgelopen 15 jaar zijn er diverse studies en verkenningen uitgevoerd naar een structurele oplossing voor de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk.

In 2008 startten de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden met de MIRT Verkenning Haaglanden. In deze verkenning is in kaart gebracht voor welke bereikbaarheidsvraagstukken de regio op langere termijn zal komen te staan, hoe de bereikbaarheid van de regio kan worden verbeterd en welke vraagstukken in de tijd aangepakt dienen te worden.

In november 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers inclusief de voorkeursbeslissing vastgesteld als resultaat van de ‘MIRT-verkenning Haaglanden Infrastructuur en Ruimte 2020-2040’. Maatregelen voor de A4 passage, N14, N211, Erasmusweg/Lozerlaan en de Prinses Beatrixlaan maken deel uit van de voorkeursbeslissing.

Het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden (rechtsvoorganger van de Vervoersautoriteit MRDH) hebben in het bestuursakkoord inzake uitvoering van de A4 Passage en Poorten & Inprikkers in november 2012 afspraken over de uitvoering van de voorkeursbeslissing vastgelegd.

Het Stadsgewest Haaglanden heeft in november 2012 getracht een bestuursakkoord te sluiten met de gemeente Rijswijk over de uitwerking en realisatie van de Prinses Beatrixlaan. Gemeente Rijswijk heeft echter aangegeven dat de in de voorkeursbeslissing voorgestelde maatregelen voor de Prinses Beatrixlaan niet pasten bij de ambities van de gemeente. Daarom is er toen geen bestuursakkoord voor de Prinses Beatrixlaan vastgesteld.

In de periode tot begin 2019 is door partijen een gezamenlijk proces op basis van de ‘Mutual gains approach’ doorlopen (2016) en is op basis van procesafspraken (2017) door Rijswijk een integrale ruimtelijke visie met varianten voor de Prinses Beatrixlaan gemaakt. Eén van de varianten was het zogenoemde Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan (BVB). In dit ontwerp zijn de rijbanen van de Prinses Beatrixlaan (2x2 rijstroken) naar elkaar geschoven vanaf de aansluiting op de A4 tot vlak voorbij de kruising met de Generaal Spoorlaan, inclusief alle aansluitingen op deze rijbanen. In het BVB zijn de kruisingen met de Admiraal Helfrichsingel, de Sir Winston Churchilllaan, de Prinses Irenelaan en de Generaal Spoorlaan omgevormd tot zogenaamde vierarmige kruisingen ten behoeve van de verbetering van de doorstroming.

Op 30 januari 2019 hebben gemeente Rijswijk, gemeente Den Haag en de MRDH een bestuursovereenkomst gesloten. In de ‘Bestuursovereenkomst Prinses Beatrixlaan Rijswijk’ hebben deze partijen afspraken vastgelegd over de wijze van uitwerking en realisatie van het BVB en de wijze waarop zij de komende jaren zullen samenwerken. Daarnaast is afgesproken om gezamenlijk een perspectief voor de bereikbaarheid na 2030 te definiëren. In de periode tot en met 2023 is het BVB verder uitgewerkt in een planuitwerking. Er heeft vervolgens geen besluitvorming plaatsgevonden. Tenslotte is dit onderzoek uitgevoerd in de periode 2025-2026 met een bredere scope en het voornemen een besluit te nemen over het gezamenlijk lange termijn perspectief.

De Prinses Beatrixlaan is een inprikker van (groeiende) betekenis

De inprikkers van de A4 – waaronder de Prinses Beatrixlaan – zijn voor Rijswijk, Den Haag en de regio van groot belang voor zowel de afwikkeling van lokaal als regionaal verkeer. In onderstaande tabel is geduid hoeveel verkeer gebruik maakt van de diverse inprikkers.

Inkomend				Uitgaand		
	Aantal voertuigen	Aandeel (%)			Aantal voertuigen	Aandeel (%)
N14	1.267.473	11,4		N14	1.235.544	11,6
Utrechtsebaan (A12)	4.100.956	36,7		Utrechtsebaan (A12)	3.937.563	37,0
Rotterdamsebaan	947.757	8,5		Rotterdamsebaan	714.127	6,7
Laan van Hoornwijck	648.338	5,8		Laan van Hoornwijck	658.591	6,2
Diepenhorstlaan	665.393	6,0		Diepenhorstlaan	547.346	5,1
Pr. Beatrixlaan	1.231.524	11,0		Pr. Beatrixlaan	1.256.931	11,8
N211 Lozerlaan	2.303.358	20,6		N211 Lozerlaan	2.288.877	21,5
Totaal	**11.164.799**	**100**		**Totaal**	**10.638.979**	**100**

Tabel 1: Aantal voertuigen per inprikker in heel 2024

Het feit dat de verkeersintensiteiten op de Prinses Beatrixlaan de afgelopen jaren sneller zijn gegroeid dan verwacht[1], gecombineerd met de woningbouwopgave in Rijswijk en Den Haag, maakt de Prinses Beatrixlaan van groeiende betekenis in de bereikbaarheid van de agglomeratie.
Het BVB blijkt minder goed te functioneren dan eerder aangenomen en lijkt onvoldoende een oplossing voor de huidige en toekomstige problematiek dan eerder verondersteld. Tegelijkertijd is de dagelijkse praktijk dat er in de ochtendspits richting de A4 een file staat ter hoogte van de kruising met de Admiraal Helfrichsingel en de kruising met de Sir Winston Churchilllaan. In de avondspits slaat verkeer vanaf het Bogaard stadscentrum terug richting of tot op de A4.

De S106 heeft prioriteit voor Rijswijk én Den Haag

Op locaties/ in wijken langs de Prinses Beatrixlaan staat de leefbaarheid onder druk. Er zijn veel klachten over geluidoverlast, een verminderde luchtkwaliteit en het vele stilstaande verkeer.
Voor de gemeente Rijswijk is verbetering van de leefbaarheid, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en bereikbaarheid een beoogd effect van een aangepaste Prinses Beatrixlaan. Daarom zet de gemeente in de Omgevingsvisie Rijswijk 2050 *Gezonde buitenplaats in de metropool* (maart 2025) in op een toekomstbestendige herinrichting van de Prinses Beatrixlaan, waarbij de doorstroming van auto's, de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid en de luchtkwaliteit verbeteren. De Rijswijkse raad ziet deze inzet bij voorkeur vertaald in een ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk; in het bijzonder ter hoogte van Bogaard stadscentrum om ter plaatse de leefbaarheid te verbeteren, realisatie van woningbouw mogelijk te maken en de centrumfunctie te versterken.

Ook vanuit de gemeente Den Haag wordt het belang van het verbeteren van de doorstroming op de Prinses Beatrixlaan onderschreven en als beoogd effect beschouwd. De Prinses Beatrixlaan kan naast de inprikkers Utrechtsebaan (A12), Rotterdamsebaan (A13) en de N211 een belangrijke rol spelen bij de ontsluiting van Den Haag – waaronder Zuidwest dat in ontwikkeling is – en Rijswijk.

Zo is in de recent vastgestelde Netwerkstrategie 2040 van de gemeente Den Haag opgenomen dat: "*de autobereikbaarheid van de stad wordt georganiseerd op de regionale toegangsroutes* [zoals de Prinses Beatrixlaan] *en stedelijke hoofdroutes waar de doorstroming geoptimaliseerd kan worden*. *De regionale hoofdwegen zijn belangrijke toegangswegen tot de Haagse agglomeratie en de stad. Deze wegen sluiten direct aan op de (inter-)nationale hoofdwegen. Deze wegen zijn essentieel voor de externe bereikbaarheid van wijken en economische centra. Een vlotte verkeersafwikkeling op deze wegen zorgt ervoor dat het doorgaande autoverkeer vanzelfsprekend voor deze wegen kiest*".

[1] De in het kader van de bestuursovereenkomst afgesproken monitoring van het verkeer op de Prinses Beatrixlaan, uitgevoerd in 2022 en 2024, bevestigt dit beeld.

Daarnaast heeft de gemeenteraad in Den Haag in juni 2025 de motie aangenomen “Ontwikkel de Beatrixlaan” (RIS322538), waarin de raad verzoekt “om in samenwerking met de gemeente Rijswijk een verkenning te doen naar de ontwikkeling van de ‘Beatrixbaan’, waarbij doorstroming, robuustheid en ruimtelijke inpassing van de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en de Moerweg in Den Haag worden verbeterd en meer verkeer uit de wijken ten zuiden van het centrum deze route naar de snelweg kiest.”

Aanpak Prinses Beatrixlaan sluit aan bij Mobiliteitsvisie en Strategische agenda van de MRDH
In de ontwikkeling van Den Haag Zuidwest wordt ook naar een OV-verbinding Den Haag Zuidwest – Rijswijk/Delft – richting Pijnacker/Zoetermeer gezocht. Mogelijk kan hierbij aangehaakt worden op één van de corridors uit de recent vastgestelde Mobiliteitsvisie van de MRDH.

De aanpak van de Prinses Beatrixlaan draagt bij aan de opdracht ‘versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk, zoals beschreven in de Strategische agenda 2023-2026 van de MRDH.

Kortom, de aanleiding om samen opnieuw dit vraagstuk te onderzoeken is de intergemeentelijke opgave die er ligt voor de (invloedssfeer van de) Prinses Beatrixlaan in Rijswijk tot en met het Veluweplein in Den Haag.

3. Beschouwde oplossingsrichtingen in het onderzoek

Het onderzoek biedt op hoofdlijnen inzicht in de opgave, de mogelijke oplossingsrichtingen (varianten) en het doelbereik van deze oplossingsrichtingen. Op basis van de resultaten kunnen de gemeenten Rijswijk, Den Haag en de MRDH bestuurlijk een weloverwogen besluit nemen over het vervolgtraject voor de S106 Prinses Beatrixlaan en Moerweg.

In het kader van het onderzoek zijn, naast de referentievariant (variant 0), vier onderscheidende (sub)varianten beschouwd:

1) Variant 1: Maaiveldvariant: het Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan (BVB), waarbij de rijbanen van de Prinses Beatrixlaan naar elkaar worden geschoven, zodat er compactere kruispunten ontstaan. Zonder maatregelen in Den Haag.
    - Variant 1a: maaiveld (BVB)
    - Variant 1b: maaiveld (BVB) met optimalisatie door twee linksaffers in Rijswijk (vanaf Sir Winston Churchilllaan en Generaal Spoorlaan) richting de A4 eruit te halen
    - Variant 1c: maaiveld (BVB) en flankerende maatregelen (o.a. HOV Rijswijk – DH Zuidwest – Kijkduin en uitbreiding betaald parkeren in Rijswijk)
2) Variant 2: overkluisde onderdoorgangen (elk max. 250 meter[2]) voor het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van Bogaard stadscentrum (tussen Sir Winston Churchilllaan en Generaal Spoorlaan), in combinatie met een onderdoorgang in de Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan. Afsluiting kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan voor het autoverkeer (2a) en varianten daarvan (2b), zie kader hieronder:
    - Variant 2a: onderdoorgangen 2x1 en een maximum snelheid van 50 km/u
    - Variant 2b: onderdoorgangen 2x2 en een maximum snelheid van 50 km/u, varianten voor kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan
3) Variant 3: tunnel voor het autoverkeer op de Prinses Beatrixlaan (met een maximumsnelheid van 70 km/u) ter hoogte van Bogaard stadscentrum (tussen Sir Winston Churchilllaan en Generaal Spoorlaan) en onderdoorgang in de Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan. Afsluiting kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan voor het autoverkeer.
4) Variant 4: tunnel in Rijswijk (conform variant 3) en tunnel in Den Haag tussen Erasmusplein en Moerweg, beide met een maximumsnelheid van 70 km/u. Afsluiting kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan voor het autoverkeer.

[2] Een onderdoorgang (of tunnel) die langer is dan 250 meter, valt onder de Tunnelwet.

Inrichting kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan

Bij de bespreking van de tussentijdse resultaten is gebleken dat de inrichting van de Admiraal Helfrichsingel voor enkel fietsers, brommers en voetgangers niet wenselijk is. Omdat variant 2b van de varianten met een tunnel of overkluizing het meest gunstige beeld laat zien, is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor deze variant met een andere inrichting voor de kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan:

i. Oversteek voor auto- en langzaam verkeer (viaduct) naar Wethouder Brederodelaan, geen directe uitwisseling met Prinses Beatrixlaan;
ii. Volledige aansluiting Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan;
iii. Alleen rechts in, rechts uit voor autoverkeer vanaf de Admiraal Helfrichsingel en de Wethouder Brederodelaan naar de Prinses Beatrixlaan. Keermogelijkheid vlak voor de Sir Winston Churchilllaan buiten de verkeersregelinstallatie om.

Uit deze (verkeerskundige) analyse is gebleken dat alle bovengenoemde varianten ongeveer een gelijk beeld laten zien, waarbij er sprake is van iets meer verkeer over de Admiraal Helfrichsingel en een iets minder belaste Sir Winston Churchilllaan ten opzichte van variant 2b. Op netwerkniveau zijn de resultaten gelijk aan variant 2b. Dit geldt ook voor de belangrijke reistijdrelaties (tabel 2) en de voertuigverliesuren (tabel 3).

4. Aanpak

Alle hiervoor genoemde varianten zijn doorgerekend met het Verkeersmodel MRDH (versie 3.0.2) uitgevoerd voor zichtjaar 2040, inclusief de groei van bewoners en arbeidsplaatsen in de regio. In de referentievariant is een pakket maatregelen opgenomen dat autogebruik ontmoedigt en lopen, fietsen en openbaar vervoer stimuleert. Dit leidt tot een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de referentie (variant 0) ten opzichte van de huidige situatie[3].

Alleen voor variant 1c is een multimodale berekening gemaakt om te bekijken wat het effect is van flankerend beleid (op de hoeveelheid) autoverkeer. De verbreding van de A4 is in de modelberekeningen niet meegenomen, omdat dit een aanzienlijk uitgebreidere rekenexercitie vereist die niet in het gegeven tijdbestek kon worden uitgevoerd[4]. De verwachting is dat verbreding van de A4 niet zal leiden tot een andere selectie van de voorkeursoplossingsrichtingen.

De uitkomsten van de modelberekeningen zijn besproken in drie expertsessies waarbij experts vanuit de gemeente Rijswijk, gemeente Den Haag en MRDH aanwezig waren. Deze sessies waren respectievelijk gericht op de beoordeling ten aanzien van het verkeer (capaciteit, doorstroming, effect op netwerk en mobiliteitstransitie), ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid (inpassing, natuur/groen, geluid) en het effect op openbaar vervoer.

[3] Gezien de eerder genoemde ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw en werkgelegenheid, is dit niet reëel en eerder een onderschatting van het aandeel autoverkeer in 2040.
[4] In de volgende fase worden de effecten van de verbreding van de A4 meegenomen (gevoeligheidsanalyse).

5. Resultaten

Leefbaarheid, OV en ontwikkelpotentieel
Ten aanzien van leefbaarheid, (kansen voor) openbaar vervoer en ontwikkelpotentieel is gekomen tot generieke uitgangspunten ten behoeve van de verdere uitwerking van de varianten in een verkenning. De effecten van deze thema's per variant konden óf niet goed in beeld gebracht worden op basis van bestaande informatie en expert judgement óf waren niet onderscheidend in deze fase van het onderzoek.

Leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit) is een aandachtspunt in de verdere uitwerking van de voorkeursoplossing(en), in de wetenschap dat een verdiepte ligging of tunnel ter plaatse van Bogaard stadscentrum andere effecten heeft dan een maaiveldligging ter hoogte van de Admiraal Helfrichsingel. Naast de wijze van inpassing (en mitigatie) ligt er een sterke relatie met het toekomstig verkeersbeeld (toe- of afname van verkeer). Doel is om de leefbaarheid in de (directe) omgeving van de Prinses Beatrixlaan – Moerweg te verbeteren.

Voor wat betreft *openbaar vervoer* is het uitgangspunt dat geen van de varianten een eventueel toekomstige ontwikkeling van een HOV-lijn in de weg staat. Ook is een uitgangspunt dat maatregelen gericht op het verbeteren van de doorstroming van de Prinses Beatrixlaan, moeten bijdragen aan een optimale doorstroming van de hier aanwezige tram- en buslijnen. Een goed hoogwaardig kwalitatief OV kan samengaan met het verbeteren van de doorstroming van de auto.

Het aspect *ontwikkelpotentieel* heeft enkel betrekking op het gebied rond Bogaard stadscentrum. Uitgangspunt is dat geen van de varianten 'tornt' aan de zogenoemde ontwikkelstrook, zoals gedefinieerd in het Masterplan In de Bogaard uit 2019. Dat deze ontwikkelstrook afhankelijk van de (benodigde) inpassing mogelijk zelfs kan worden vergroot / versterkt, is een ambitie.

Verkeer
In het kader van de modelberekeningen zijn per variant etmaalintensiteiten, belangrijke reistijdrelaties en voertuigverliesuren (VVU) ten opzichte van de referentie in beeld gebracht. De etmaalintensiteiten laten zien hoeveel verkeer er op de wegen in het studiegebied te verwachten is in 2040. De reistijdrelaties laten zien hoeveel seconden een voertuig in 2040 rijdt vanaf de aansluiting met de A4 (aansluiting 11) naar belangrijke bestemmingen in het studiegebied. In onderstaande tabel zijn de beschouwde reistijdrelaties weergegeven.

Ochtendspits (tijden in seconden) - de stad in	Bogaard stadscentrum vanaf aansluiting 11 Rijswijk		Leyweg winkelcentrum vanaf aansluiting 11 Rijswijk		Haagse Markt vanaf aansluiting 11 Rijswijk		Sportcampus Zuiderpark vanaf aansluiting 11 Rijswijk		Haga Ziekenhuis vanaf aansluiting 11 Rijswijk	
	Absoluut	Relatief t.o.v. ref.	Absoluut	Relatief t.o.v. ref.	Absoluut	Relatief t.o.v. ref.	Absoluut	Relatief t.o.v. ref.	Absoluut	Relatief t.o.v. ref.
Referentie 2040	114	100%	480	100%	551	100%	489	100%	613	100%
Variant 1a	139	122%	488	102%	572	104%	510	104%	622	101%
Variant 1b	129	113%	482	100%	566	103%	505	103%	616	100%
Variant 1c	137	120%	487	102%	572	104%	510	104%	622	101%
Variant 2a	128	113%	461	96%	490	89%	475	97%	593	97%
Variant 2b	108	95%	437	91%	440	80%	426	87%	544	89%
Variant 3	103	90%	431	90%	412	75%	408	83%	517	84%
Variant 4	108	95%	410	85%	356	65%	325	66%	470	77%

Tabel 2: belangrijke reistijdrelaties

Het aantal voertuigverliesuren (VVU) is een verkeersindicator die het totaal aantal uren vertraging meet dat voertuigen oplopen door capaciteitsbeperkingen (zoals files) vergeleken met een ongestoorde doorstroming. Het vormt daarmee een goede indicator voor het beschouwen van de bereikbaarheid in het studiegebied. In onderstaande tabel zijn de VVU in 2040 per variant weergegeven.

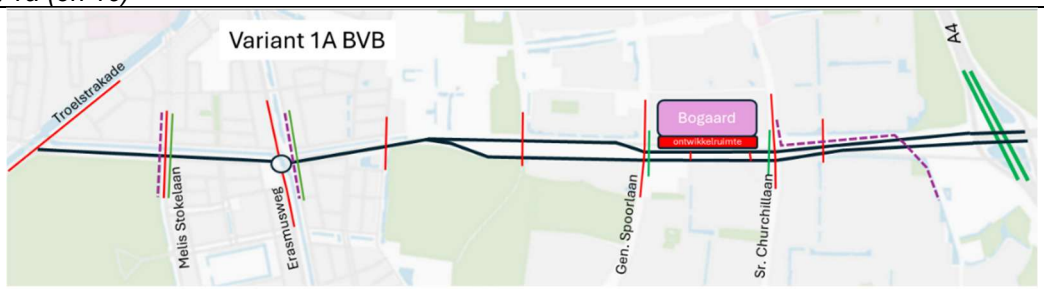
	Binnen de ring		Invloedsgebied S106		Laak		Rijswijk (ten noorden A4)	
								
	Absoluut	Relatief t.o.v. ref	Absoluut	Relatief t.o.v. ref	Absoluut	Relatief t.o.v. ref	Absoluut	Relatief t.o.v. ref
Referentie 2040	7.296	100%	2.739	100%	882	100%	1.395	100%
Variant 1a:	7.402	101%	2.841	104%	893	101%	1.486	107%
Variant 1b:	7.399	101%	2.830	103%	891	101%	1.476	106%
Variant 1c:	7.311	100%	2.732	100%	891	101%	1.361	98%
Variant 2a:	7.274	100%	2.733	100%	833	94%	1.425	102%
Variant 2b:	7.067	97%	2.593	95%	796	90%	1.338	96%
Variant 3:	7.082	97%	2.643	96%	771	87%	1.398	100%
Variant 4:	7.078	97%	2.678	98%	737	84%	1.474	106%

Tabel 3: voertuigverliesuren

Constateringen per variant

Hierna zijn per variant de belangrijkste conclusies samengevat.

Variant 1a (en 1c)



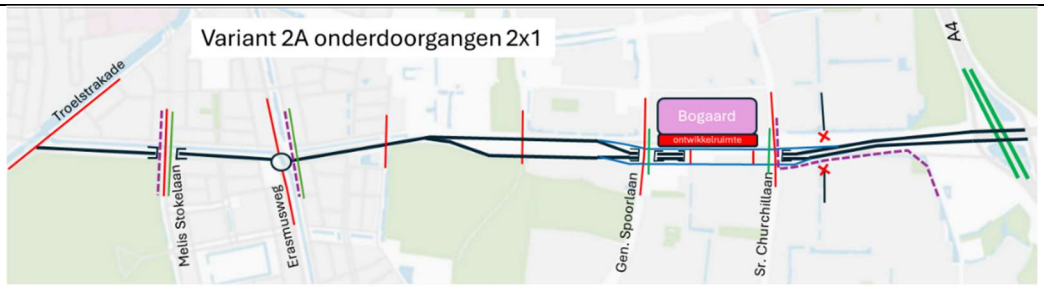
- De verkeersafwikkeling verslechtert op de kruispunten op de Prinses Beatrixlaan; vooral de Admiraal Helfrichsingel, de Churchilllaan en de Generaal Spoorlaan
- De compactere kruispunten op de Prinses Beatrixlaan krijgen het verkeer minder goed afgewikkeld dan in de huidige situatie, waardoor het aantal voertuigverliesuren op het netwerk stijgt
- Meer verkeer wijkt uit naar de andere inprikkers (bijvoorbeeld N211, Utrechtsebaan)
- De wegen in en rond het centrum van Den Haag en Laakkwartier worden sterker belast
- Specifiek 1c: de variant scoort in grote lijnen gelijk aan de referentievariant. Deze biedt geen verbetering, maar ook geen verslechtering

Variant 1b



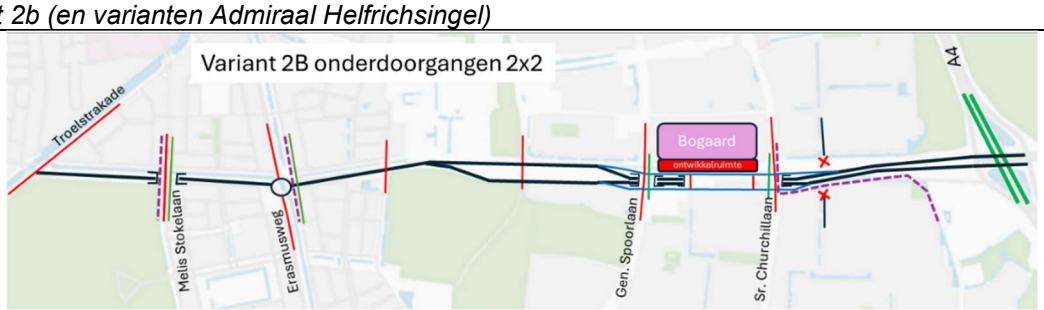
- Deze variant levert nauwelijks verbetering op en faciliteert omrijbewegingen
- De variant laat eveneens een verslechtering zien van de verkeersafwikkeling en een toename van het aantal voertuigverliesuren op het netwerk

Variant 2a



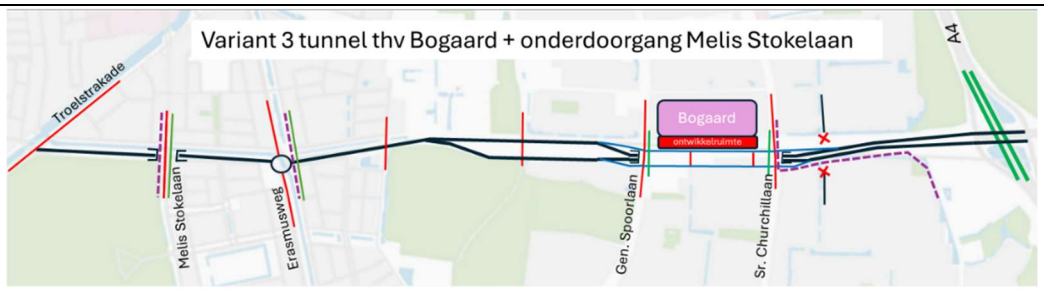
- Deze variant laat geen verbetering zien ten opzichte van de referentie. De capaciteit van 2x1 rijstroken in de onderdoorgang is te beperkt om het verkeer goed te kunnen verwerken
- Er ontstaat wel meer ruimte voor voetgangers, fietsers, verblijven en groen

Variant 2b (en varianten Admiraal Helfrichsingel)



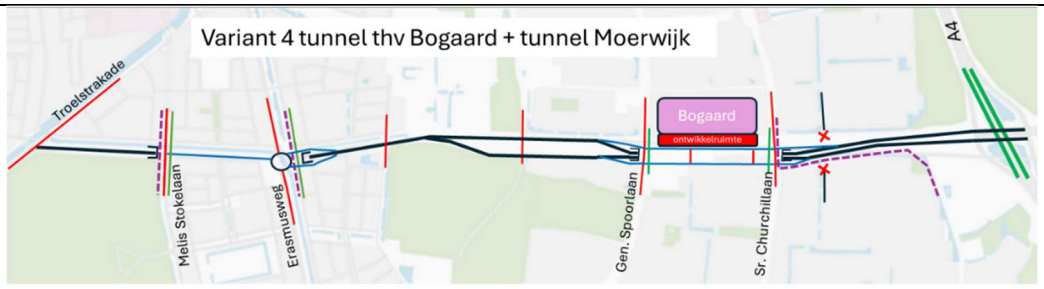
- Deze variant laat de sterkste afname van het aantal voertuigverliesuren zien ten opzichte van de referentie, zowel in Rijswijk als in Den Haag
- Wegen in en rond het centrum (DH) en Laakkwartier worden ontlast
- Doorgaand verkeer ter hoogte van Bogaard stadscentrum rijdt grotendeels door de onderdoorgang, waardoor op maaiveld een mogelijkheid ontstaat voor een 30 km/u inrichting met 2x1 rijstroken
- Afhankelijk van de variant voor de Admiraal Helfrichsingel zijn er consequenties voor de bestaande OV-verbinding en de bereikbaarheid van de Muziekwijk
- De aansluitingen A4 en Veluweplein zijn aandachtspunt
- Meer ruimte voor voetgangers, fietsers, verblijven en groen

Variant 3



- Deze variant laat een afname zien van het aantal voertuigverliesuren, maar minder dan in variant 2b
- Een sterke nadelige verkeersaanzuigende werking, waarbij het onzeker is of de aansluiting op de A4 en andere kruisingen (Erasmusplein, Veluweplein) het verkeer goed kunnen verwerken
- Afhankelijk van de variant voor de Admiraal Helfrichsingel zijn er consequenties voor de bestaande OV-verbinding en de bereikbaarheid van de Muziekwijk
- De aansluitingen A4 en Veluweplein zijn aandachtspunt
- Meer ruimte voor fietsers, voetgangers, verblijven en groen

Variant 4



- Deze variant laat een afname zien van het aantal voertuigverliesuren, maar significant minder dan in varianten 2b en 3
- Een nog sterkere nadelige verkeersaanzuigende werking; de aansluiting op de A4 en andere kruisingen (Erasmusplein, Veluweplein) kunnen het verkeer niet goed verwerken
- Sterke stijging van de verkeersintensiteiten op de Moerweg (maaiveld)
- Afhankelijk van de variant voor de Admiraal Helfrichsingel zijn er consequenties voor de bestaande OV-verbinding en de bereikbaarheid van de Muziekwijk
- De aansluitingen A4 en Veluweplein zijn aandachtspunt
- Meer ruimte voor fietsers, voetgangers, verblijven en groen

6. Voorstel

Het voorstel is om drie varianten als voorkeursoplossingsrichtingen verder uit te werken in een verkenning:

1) Variant 2b: dubbele 2x2 onderdoorgang Prinses Beatrixlaan in Rijswijk ter hoogte van Bogaard stadscentrum, met een variant voor de kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan en een 2x2 onderdoorgang Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan in Den Haag. Maximum snelheid 50 km/u;
2) Een zelfde variant als onder 1, maar dan met een tunnel ter hoogte van Bogaard stadscentrum;
3) Een nieuwe maaiveldvariant.

Toelichting variant 2b (met onderdoorgang of tunnel)
Variant 2b lijkt de juiste balans te vinden. De doorstroming op de S106 wordt verbeterd, waardoor de weg meer gemotoriseerd verkeer aantrekt. Er is bij de aansluitingen op de A4 en het Veluweplein wel sprake van extra verkeer, maar de verwachting is dat dit ontwerptechnisch oplosbaar is. De aanzuigende werking van de weg wordt gedempt, doordat in Den Haag de gelijkvloerse kruispunten met de Guntersteinweg en de Erasmusweg blijven bestaan; het in stand houden van deze 'doseerpunten' is belangrijk.

De onderdoorgang in de Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan zorgt ervoor dat tram- en fietsverkeer (lijn 9) hier ongehinderd kunnen afwikkelen en sluiten aan op de geplande verkeersstructuur in Den Haag Zuidwest, waarin de Melis Stokelaan een ondergeschikte functie heeft. Ter hoogte van Bogaard stadscentrum neemt de intensiteit op maaiveld sterk af; ca. 85% van het ter plaatse aanwezige autoverkeer rijdt door de onderdoorgang, op maaiveld blijft ca. 15% van het autoverkeer over. Daarmee kan het maaiveld een andere inrichting krijgen met bijvoorbeeld meer ruimte voor groen, verblijven, fietsers en voetgangers. De barrièrewerking van de Prinses Beatrixlaan voor voetgangers en fietsers neemt af, zeker als hier wordt voorzien in een 30 km/uur inrichting (GOW30) met 2x1 rijstroken. Door de onderdoorgang op de juiste plekken 'af te dekken' kan de weg ter hoogte van het stadscentrum grotendeels onzichtbaar worden. Dat sluit goed aan op de ruimtelijke ontwikkeling van Bogaard stadscentrum en de bouw van woningen in de ontwikkelstrook.

Een vergelijkbare variant, maar dan met een tunnel ter hoogte van Bogaard stadscentrum wordt in de verdere uitwerking meegenomen. In de wetenschap dat de investeringskosten daardoor sterk toenemen, maar de beslisinformatie moet volledig en vergelijkbaar zijn om een tunnel in het vervolg al dan niet onderbouwt te kunnen laten afvallen. Een tunnel of een onderdoorgang met overkluizingen levert hetzelfde verkeersbeeld op. De ruimtelijke inpassing, de effecten op leefbaarheid en de eisen ten aanzien van veiligheid zijn wel verschillend.

Toelichting nieuwe maaiveldvariant
Het verdient aanbeveling om ook een zogenaamde 0++-variant op maaiveld mee te nemen in de verkenning. Het uitgewerkte Bovengronds Verstedelijkingsontwerp Beatrixlaan (BVB) voldoet niet aan de gestelde doelen, maar het is verstandig om naast variant 2b met onderdoorgangen (of een tunnel ter hoogte van Bogaard stadscentrum) te verkennen of een andere maaiveldvariant mogelijk wel een verbetering voor de doorstroming biedt, met inachtneming van de leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

7. Vervolgaanpak op hoofdlijnen: een verkenning

Het advies is om een gezamenlijke verkenning te starten met als doel te bepalen op welke wijze de S106 toekomstbestendig (prognosejaar 2040) kan worden ingericht. Hierbij ligt de focus op doorstroming, leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing.

Scope en te verkennen varianten
De scope van de verkenning is de S106 vanaf de aansluiting A4 in de gemeente Rijswijk tot en met het Veluweplein in de gemeente Den Haag. De resultaten van het onderzoek vormen de basis voor de verkenning. De volgende oplossingsrichtingen worden in een verkenning nader uitgewerkt:

1) Variant 2b met dubbele 2x2 onderdoorgang Prinses Beatrixlaan in Rijswijk ter hoogte van Bogaard stadscentrum, met een variant voor de kruising Admiraal Helfrichsingel – Prinses Beatrixlaan – Wethouder Brederodelaan en een 2x2 onderdoorgang Moerweg ter hoogte van de Melis Stokelaan in Den Haag. Maximum snelheid 50 km/u;
2) Een zelfde variant als onder 1, maar dan met een tunnel ter hoogte van Bogaard stadscentrum;
3) Een nog te ontwikkelen 0++-variant (maaiveldvariant).

Het startdocument en beoogd resultaat verkenning
De aanpak wordt verder uitgewerkt in een startdocument. Het resultaat van de verkenning is een overzicht van kansrijke (haalbare) oplossingsrichtingen. De resultaten van de verkenning worden vastgelegd in een rapportage met een onderbouwde keuze van kansrijke varianten en een advies voor het vervolg.

Om in aanmerking te kunnen komen voor een eventuele subsidie van de MRDH moet worden voldaan aan de vigerende subsidievoorwaarden van de MRDH (in de huidige situatie zijn dit: de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2024 en de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH 2024). In hoeverre varianten voldoen aan de subsidievoorwaarden van de MRDH vormt één van de toetsingscriteria.

Benodigde inhoudelijke analyses op hoofdlijnen
Om te komen tot een voorkeursoplossing zijn in ieder geval de volgende analyses voor alle varianten nodig:

- Verkeerskundige analyses en uitwerking van de varianten op hoofdlijnen:
    - statische verkeersmodellering (multimodaal), kruispuntberekeningen (Cocon) en verkeerscirculatie. Dynamische verkeersmodellering indien nodig. Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) hierin meenemen en de verbreding van de A4 (gevoeligheidsanalyse);
    - Een globale analyse van de ruimtelijk inrichting en inpassing;
    - Akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit;
    - Opstellen kostenramingen.