

## AANHANGSEL TOT DE HANDELINGEN VAN DE GEMEENTERAAD

(Vragen van de fractie WIJ. Rijswijk)

No. VR 23 038

Rijswijk, 19 maart 2024

Corsa nummer: 23.102077

### Artikel 44 vragen - Stand van zaken Beatrixlaan

De ondertunneling van de Beatrixlaan is al sinds 2008 een wens van vele Rijswijkers. In 2021 is er 30 miljoen apart gezet voor de ondertunneling. Na gesprekken tussen de wethouders mobiliteit van Rijswijk en Den Haag begin 2021 en een aangekondigd onderzoek is er weinig bekend over de voortgang. Wij, Rijswijk heeft daarom de volgende vragen:

1. Wat is er sinds maart 2022 gebeurd om de ondertunneling van de Beatrixlaan te realiseren en/of verder te brengen?
2. In de bestuursovereenkomst van 2019 is afgesproken dat de MRDH een onderzoek naar de haalbaarheid van de ondertunneling zou uitvoeren. In de begroting van de MRDH staat dat deze in 2023 wordt opgeleverd. Wanneer kunnen we dit onderzoek verwachten?
  - a. Wat zijn de vervolgstappen na dit onderzoek?
3. In de bestuursovereenkomst van 2019 staat dat de MRDH het verkeer op de Beatrixlaan periodiek gemonitord zou worden. Op basis van de resultaten van de monitoring spreken Den Haag, Rijswijk en de MRDH af welke of de ondertunneling van de Beatrixlaan nodig is. Wat zijn de resultaten van deze monitor en hoe wordt deze geïnterpreteerd door Rijswijk, Den Haag en de MRDH.
4. In maart 2021 heeft de fractie van Hart voor Den Haag een motie ingediend waarin wordt gesteld dat de wethouders mobiliteit van Rijswijk en Den Haag in gesprek moeten gaan om de Beatrixlaan tunnel te realiseren. Hoe vaak word er gesproken met de wethouder mobiliteit uit Den Haag?

Danny van Dam  
Wij. Rijswijk

## Het college beantwoordt de vragen als volgt:

1. *Wat is er sinds maart 2022 gebeurd om de ondertunneling van de Beatrixlaan te realiseren en/of verder te brengen?*

Ondertunneling is een maatregel waarvan alle bij de Bestuursovereenkomst (BOK) betrokken partijen en de Rijswijkse gemeenteraad onderschrijven dat er nu geen financiële middelen voor beschikbaar zijn en, indien überhaupt haalbaar, de uitvoering ervan op de lange termijn zal plaatsvinden. De afgelopen jaren is gewerkt aan de maatregel die op kortere termijn de situatie moest verbeteren namelijk een (tijdelijke) bovengrondse herinrichting van de Prinses Beatrixlaan om de verkeerssituatie en leefbaarheid te verbeteren en de ontwikkelstrook voor betaalbare woningbouw bij Bogaard stadscentrum vrij te maken.

Alle werkzaamheden zoals WarmteLinq en studies naar een bovengrondse herinrichting zijn er altijd op gericht om ruimte voor een tunnel te blijven houden.

Omdat MRDH, gemeente Den Haag en het ministerie vooralsnog weinig heil zien in de lange tunnelvariant, en deze optie daarmee ook nooit in hun inhoudelijke laat staan financiële plannen hebben opgenomen, heeft het Rijswijkse college deze optie wel altijd op de agenda gehouden door het te blijven noemen en agenderen. Tegelijkertijd is het college alert gebleven op de beschikbaarheid van (nationale) financiering en het momentum om dat te koppelen aan een ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan. Daarvoor is draagvlak nodig bij alle betrokken partijen. Recent zijn de mogelijkheden voor financiering door het ministerie van I&W vanwege de rijksherprioritering (zie redenen voor uitstellen verbreden A4) nu al helemaal tot het nulpunt geslonken.

2. *In de bestuursovereenkomst van 2019 is afgesproken dat de MRDH een onderzoek naar de haalbaarheid van de ondertunneling zou uitvoeren. In de begroting van de MRDH staat dat deze in 2023 wordt opgeleverd. Wanneer kunnen we dit onderzoek verwachten?*

In de bestuursovereenkomst zijn geen afspraken vastgelegd over de verantwoordelijkheid voor een onderzoek naar de haalbaarheid van de ondertunneling. Er is wel overeengekomen:

- (artikel 6, lid 1) Gezien de beperkte verwachte restcapaciteit op delen van de Prinses Beatrixlaan zal de Vervoersautoriteit MRDH in samenwerking met de Partijen periodiek een monitoring uitvoeren van de verkeersontwikkeling en -effecten op de Prinses Beatrixlaan zodat Partijen tijdig kunnen bepalen of, en zo ja wanneer, knelpunten ontstaan.

Op basis van de BOK afspraken en op basis van de financiële realiteit heeft onderzoek zich alleen geconcentreerd op de haalbaarheid van een bovengrondse herinrichting van de Prinses Beatrixlaan. De conclusie van deze studies is dat er vooralsnog geen bovengronds ontwerp te maken is waarbij alle gestelde doelen worden behaald ten aanzien van verkeersdoorstroming, veiligheid, leefbaarheid en ruimte. Er moet breder gezocht worden naar andere oplossingen.

- a. *Wat zijn de vervolgstappen na dit onderzoek?*

We gaan binnen het kader van de Bestuursovereenkomst op zoek naar andere mogelijkheden voor een herinrichting die beter tegemoet kan komen aan de gestelde doelen.

3. *In de bestuursovereenkomst van 2019 staat dat de MRDH het verkeer op de Beatrixlaan periodiek gemonitord zou worden. Op basis van de resultaten van de monitoring spreken Den Haag, Rijswijk en de MRDH af welke of de ondertunneling van de Beatrixlaan nodig is. Wat zijn de resultaten van deze monitor en hoe wordt deze geïnterpreteerd door Rijswijk, Den Haag en de MRDH.*

In 2022 is een eerste gezamenlijke monitoringsronde uitgevoerd op de Prinses Beatrixlaan en parallelle routes. Deze ronde functioneert als nulmeting voor de volgende monitoringsrondes. Tevens is afgesproken deze monitoring eens in de twee jaar uit te voeren. Er is sprake van een grotere groei van het verkeer. Dit komt voort uit het toenemende autogebruik tijdens en na de corona pandemie. Onder andere op basis hiervan is geconcludeerd dat een bovengrondse herinrichting wel mogelijk is, maar niet bijdraagt aan het behalen van een van de gestelde doelen.

Ook al is er sprake van een stijging van het autoverkeer, wordt dit knelpunt op regionaal en nationaal niveau nog steeds als onvoldoende groot geacht door potentiële financiers zoals het ministerie en gemeente Den Haag om er uit de eigen begroting geld voor vrij te maken.

4. *In maart 2021 heeft de fractie van Hart voor Den Haag een motie ingediend waarin wordt gesteld dat de wethouders mobiliteit van Rijswijk en Den Haag in gesprek moeten gaan om de Beatrixlaan tunnel te realiseren. Hoe vaak word er gesproken met de wethouder mobiliteit uit Den Haag?*

Sinds de verkiezingen voor de gemeenteraad zijn er in Den Haag drie wethouders mobiliteit geweest. Regelmatig is er met Den Haag contact over allerlei mobiliteitsvraagstukken zowel bilateraal als in bredere bestuurlijke (regionale) overleggen. Den Haag ziet de Prinses Beatrixlaan als een belangrijke ontsluitingsweg voor Den Haag Zuidwest naast de in de ogen van Den Haag hoofdontsluiting via de Wippolderlaan en de Lozerlaan. Ondanks het belang dat Den Haag hecht aan de Prinses Beatrixlaan is er in hun begroting geen ruimte gemaakt om financieel bij te dragen aan mogelijke oplossingen. Wel is de Prinses Beatrixlaan onderdeel van een multimodale netwerkanalyse die gemeente Den Haag momenteel maakt. Deze analyse geeft een beeld van de manier waarop Den Haag bereikbaar is en hieruit volgt waarschijnlijk een investeringsagenda om de belangrijkste knelpunten aan te pakken.

Burgemeester en wethouders,  
de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin