

Themasessie Verkenning / Definiëring oplossingen – Preverkenning MIRT CID-Binckhorst

d.d. 15 mei 2018, 09.30-12.30, HTM Stichthage

Aanwezig

[redacted], gem. Den Haag, Verkeer
[redacted], gem. Den Haag, Verkeer
[redacted], gem. Den Haag, Verkeer
[redacted], gem. Den Haag, Stedenbouw
[redacted], gem. Den Haag, Economie
[redacted], gem. Den Haag, Stedenbouw
[redacted], gem. Den Haag, CID
[redacted], gem. Den Haag, CID
[redacted], gem. Den Haag, CID
[redacted], gem. Den Haag, Binckhorst
[redacted], gem. Den Haag, Communicatie
[redacted], Gem. Leidschendam-Voorburg
[redacted], HTM
[redacted], Min IenW
[redacted], Rijkswaterstaat
[redacted], ProRail

[redacted], Rijkswaterstaat
[redacted] Arcadis
[redacted], Arcadis
[redacted], Rebelgroup
[redacted] Vinu
[redacted], Vinu

Afwezig

[redacted], gem. Den Haag, Wonen
[redacted], Provincie Zuid-Holland
[redacted], MRDH
Ministerie BZK

1. Welkom en opening

Mededelingen:

- 22 mei vervalt, volgende sessie is 5 juni. Deze gaat over beoordelingskader en bereikbaarheidsfilosofie.
- Ministerie van BZK heeft mensen te kort, wordt hogerop gekeken of en hoe dit opgelost wordt.

2. Presentatie opgave, CID en Binckhorst.

CID

Voor het CID belangrijk om ook de gevolgen van bezoekersverplaatsingen inzichtelijk te maken in relatie tot het te realiseren programma. Op dit moment zijn dit 200.000 verplaatsingen op de drie stations en de Utrechtse baan samen.

Impact Economie is de combinatie van goede intenties (stad van Vrede en Recht) met zakelijk handelen.

Ontwikkeling van de plannen voor het CID is niet mogelijk investeringen in de mobiliteit.

Binckhorst

Binckhorst streeft een ontmoetingsklimaat na, dit dat bovengemiddeld goede bereikbaarheid noodzakelijk is.

Duurzaam ontwikkelen is een eis voor dit gebied.

Er is een ruimte reservering voor HOV, met de oplevering van de Rotterdamse baan zou dit al een busbaan kunnen zijn.

Wat is de rol van het spoor? Het is belangrijk te voorkomen dat een goed bereikbare locatie met OV ten ondergaat aan zijn succes omdat er onvoldoende OV capaciteit is.

Waar wonen de mensen die werken in het CID/Binckhorst?

In hoe ver kan je mensen sturen in woning en mobiliteitskeuzes?

3. Terugkoppeling werksessie

Groep 1:

Optimaal bereikbaar gebied met HOV, een frequentie van ca. 5 minuten met randstadrail kwaliteit, aangesloten op de Koningscorridor.

Mobilityhub op korte termijn een P+R bij het einde van de Rotterdamse baan om de auto's op te vangen. In het eindbeeld is de P+R functie afgewaardeerd. Dit zou een strategische grondreservering kunnen zijn.

De auto is op de lange termijn uit het gebied geweerd. Het gebied beschikt over hoogwaardige fietsverbindingen met voldoende capaciteit.

Groep 2:

Autoverkeer sturen via Rotterdamse baan naar de Neherkade. Overig routes zijn voor OV en fiets. OV volgt de lijn van de koningscoridoor en de lijn van HS naar NOI, met een station op carre. Hub bevindt zich aan het einde van de Rotterdamse baan om overige auto's op te vangen. Als de OV verbinding op orde is verplaatst deze zich naar buiten de stad aan de A4.

Groep 3:

Geen groei in het autoverkeer. OV is essentieel, fiets en wandelgebied.

Koningscorridoer moet in de eerste fase gerealiseerd worden. Aandacht voor de verbinding van HS en NOI. Stations moeten geoptimaliseerd worden. Rotterdamse baan moet 2x1 baan worden en de rest voor OV.

Kernteam Plus – Preverkenning MIRT CID-Binckhorst

d.d. 27 maart 2018, 10.00-12.00, Gemeente Den Haag

Aanwezig

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Economie
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Stedenbouw
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Stedenbouw
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Wonen

■■■■■■■■■■, Provincie Zuid-Holland
■■■■■■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■■■■■■, MRDH
■■■■■■■■■■, HTM
■■■■■■■■■■, MinlenW DGMO

Afwezig

■■■■■■■■■■, ProRail

1. Welkom en opening

Mededelingen:

- Het Kernteam bestaat uit de opdrachtgevers van de (pre)verkenning: MRDH, MinlenW, PZH en Gemeente Den Haag. De overige aanwezigen vormen de 'plus'.
- Provincie loopt mee met de MIRT verkenning, echter niet ■■■■■■■■■■ maar ■■■■■■■■■■ neemt zitting in het Kernteam plus.
- Ministerie van BZK zal niet direct vertegenwoordigd zijn. Het REOS aspect zit goed in de opgave verweven en het ministerie heeft geen capaciteit om aan te haken bij de verkenning.
- ■■■■■■■■■■ van ProRail is op het laatste moment verhinderd. ProRail zal vertegenwoordigd worden door ■■■■■■■■■■.
- ■■■■■■■■■■ is trainee bij de afdeling verkeer en is ter ondersteuning aangehaakt bij deze preverkenning.
- RWS zal ook zitting nemen in het 'plus-gedeelte': ■■■■■■■■■■ gaat om de 4 à 6 weken zitting nemen.

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

2. Benoeming externe trekker

Voorstel om een externe proces trekker aan te stellen. Er lopen nu gesprekken met RHDHV, Bureau Buiten en ViNu. Belangrijk voor de trekker is dat deze onafhankelijk is en namens de opdrachtgevers met een frisse blik naar de (pre)verkenning kijkt. Hij/zij is verantwoordelijk voor het proces en de producten, niet voor de acties (buiten het Plan van Aanpak). De volgende punten zijn belangrijk voor een procestrekker:

- Begrijpt deze de opgave
- Heeft een duidelijke visie op het eindproduct
- Heeft de risico's in beeld
- Omgevingssensitief (bv dynamiek krachtenvelden gemeenteraad, tweede kamer, regiosamenwerking)
- Heeft aantoonbare MIRT ervaring
- Ervaren procestrekker maar ook affiniteit met inhoud

Proces:

- Gemeente Den Haag voert de gesprekken met de kandidaten.
- Deze brengen offerte uit met daarin een pitch van 1 à 2 a4tjes met de aanpak en concrete producten
- Offertes worden rondgestuurd voor schriftelijke adviesronde: bij ernstige bezwaren reageren de kernteamleden ('veto')
- Gemeente Den Haag stelt de verkozen partij op de hoogte.

Van belang is nog dat het proces gestroomlijnd moet worden met de pre-verkenning van Rotterdam (contact is [REDACTED]).

3. Plan van aanpak Pre-verkenning

Er moet een gedetailleerde planning komen voor de komende weken (actie Gemeente Den Haag). Er komen aparte sessies o.a. voor maatregelenpakketten, het beoordelingskader, etc. In de basis zal het kernteam-plus om de week op dinsdagochtend bijeenkomen van 10-12 uur. De volgende opmerkingen worden gemaakt:

- Waarop kunnen we variëren?
 - Vervoerstechniek; of minder of meer steunen op de fiets, automatisch vervoer.
 - Ligging in het gebied
 - schaalniveau, tram of lightrail
- Varianten moeten goed onderbouwd zijn en het moet duidelijk zijn waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt.
- De opgaven moeten verder gespecificeerd worden.
- Belangrijk om goed naar de 'ingroei' te kijken (woningbouw en verdere ruimtelijk-economische ontw), zowel rekening houden met huidige situatie als met korte termijn, middellange termijn en denkbare eindbeelden. Ook andersom denken kan verfrissend zijn.
- Samenhang met de regionale werkplaats

ZO75 pakket Er loopt een casestudie over HOV door de Binckhorst bij de MRDH (opdracht gegeven aan REBEL) waarbij naar alternatieve financieringsvormen wordt gekeken. Na dat traject komt er een vervolgoopdracht voor REBEL om i.h.k.v. de MIRT pre verkenning in te zoomen op het ZO75 vraagstuk. Dit in opdracht van Financieringswerkgroep van deze pre-verkenning. Dit proces komt onder dit Kernteam te hangen.

Er zijn veel werkgroepen over bekostiging en financiering. Intern beraad [REDACTED] zit in alle groepen die naar bekostiging kijken. Belangrijk om geen dubbel werk te gaan doen.

Participatie: Belangrijk om achterban goed mee te nemen in deze verkenning. Gemeente Den Haag is van plan om een werksessie in de Raad te organiseren. Daarnaast is een bestuurlijk overleg voor het BO handig. Provincie, MRDH en Ministerie komen nog terug op hoe hun achterban het beste aangehaakt kan blijven. Eventueel wordt een stakeholdersevent georganiseerd in de Binckhorst met ook huidige ondernemers. Dit alleen als er zicht is op ZO75 om teleurstellingen te voorkomen.

4. Proces komende weken

Over 2 weken (10 april) inhoudelijke sessie om scope te bepalen. Hierbij beginnen met 5 minuten achtergrond informatie over de Binckhorst.

Over 3 weken (17 april) sessie over beoordelingskader.

Over 6 weken (8 mei) sessie over financiering

5. Rondvraag/overige opmerkingen

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Kernteam Plus – Preverkenning MIRT CID-Binckhorst

d.d. 27 maart 2018, 10.00-12.00, Gemeente Den Haag

Aanwezig

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Stedenbouw
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Wonen
■■■■■■■■■■, Provincie Zuid-Holland
■■■■■■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■■■■■■, MRDH

■■■■■■■■■■, HTM
■■■■■■■■■■, MinlenW DGMO
■■■■■■■■■■, ProRail
■■■■■■■■■■, Rijkswaterstaat

Afwezig

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Economie

1. Welkom en opening

Mededelingen:

- ■■■■■■■■■■ zal de afd. Stedenbouw en Planologie vertegenwoordigen, niet ■■■■■■■■■■.
- Rijkswaterstaat is niet elk kernteam aanwezig, daarbij kan ook ■■■■■■■■■■ aanhaken.

2. Stand van zaken externe trekker

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

3. Terug naar de opgave

Vertrekpunt van de opgave is zodanig dat de effecten van de ontwikkeling zo zullen gaan zoals je nu stelt. Is de opgave breed genoeg? Gaat over de bereikbaarheid van het gebied; niet alleen over een HOV verbinding. Ook vestigingsklimaat en gezonde stad mee nemen, het brede verhaal vertellen. NMCA gaat uit van bepaalde aantallen, stel dat deze tegenvallen, hoe ga je hier mee om? De aantallen zullen gelijk blijven, variatie zit meer in het tempo van de ontwikkeling. Er worden geen alternatieve scenario's gebruikt qua locatie van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Belangrijk om ook een goede kortetermijnaanpak (KTA) te hebben, de fasering van de pakketten moet goed doordacht zijn. Voortschrijdend inzicht: opgaven rond NMCA zijn smaller dan de opgaven die de gebiedsontwikkeling met zich mee brengt en die hier centraal staan.

Huiswerk:

- Verstedelijkingstempo CID en Binckhorst uitwerken
- Welk verplaatsingsgedrag hoort bij de werkplekken die worden gecreëerd?
- Bediening van de stations en onderlinge connectiviteit van stations in kaart brengen

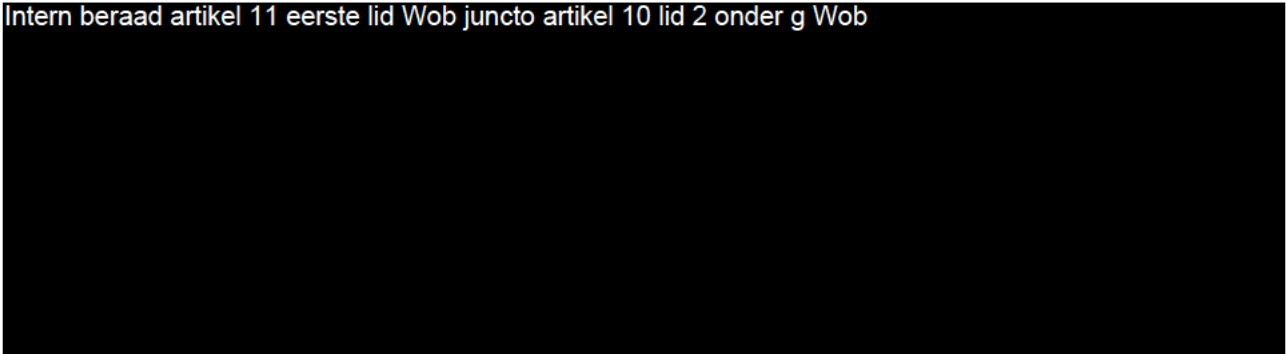
4. Oplossingsrichtingen

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



5. Rondvraag/overige opmerkingen

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Kernteam Plus – Preverkenning MIRT CID-Binckhorst

d.d. 27 maart 2018, 10.00-12.00, Gemeente Den Haag

Aanwezig

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Stedenbouw
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Economie
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Wonen
■■■■■■■■■■, Provincie Zuid-Holland

■■■■■■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■■■■■■, MRDH
■■■■■■■■■■, HTM
■■■■■■■■■■, MinlenW DGMO
■■■■■■■■■■, Rijkswaterstaat

Afwezig

■■■■■■■■■■, ProRail

1. Welkom en opening

Mededelingen:

- Het Kernteam bestaat uit de opdrachtgevers van de (pre)verkenning: MRDH, MinlenW, PZH en Gemeente Den Haag. De overige aanwezigen vormen de 'plus'.
- Provincie loopt mee met de MIRT verkenning, echter niet ■■■■■■■■■■ maar ■■■■■■■■■■ neemt zitting in het Kernteam plus.
- Ministerie van BZK zal niet direct vertegenwoordigd zijn. Het REOS aspect zit goed in de opgave verweven en het ministerie heeft geen capaciteit om aan te haken bij de verkenning.
- ■■■■■■■■■■ van ProRail is op het laatste moment verhinderd. ProRail zal vertegenwoordigd worden door ■■■■■■■■■■.
- ■■■■■■■■■■ is trainee bij de afdeling verkeer en is ter ondersteuning aangehaakt bij deze preverkenning.
- RWS zal ook zitting nemen in het 'plus-gedeelte': ■■■■■■■■■■ gaat om de 4 à 6 weken zitting nemen.

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

2. Benoeming externe trekker

Voorstel om een externe proces trekker aan te stellen. Er lopen nu gesprekken met RHDHV, Bureau Buiten en ViNu. Belangrijk voor de trekker is dat deze onafhankelijk is en namens de opdrachtgevers met een frisse blik naar de (pre)verkenning kijkt. Hij/zij is verantwoordelijk voor het proces en de producten, niet voor de acties (buiten het Plan van Aanpak). De volgende punten zijn belangrijk voor een procestrekker:

- Begrijpt deze de opgave
- Heeft een duidelijke visie op het eindproduct
- Heeft de risico's in beeld
- Omgevingssensitief (bv dynamiek krachtenvelden gemeenteraad, tweede kamer, regiosamenwerking)
- Heeft aantoonbare MIRT ervaring
- Ervaren procestrekker maar ook affiniteit met inhoud

Proces:

- Gemeente Den Haag voert de gesprekken met de kandidaten.
- Deze brengen offerte uit met daarin een pitch van 1 à 2 a4tjes met de aanpak en concrete producten
- Offertes worden rondgestuurd voor schriftelijke adviesronde: bij ernstige bezwaren reageren de kernteamleden ('veto')
- Gemeente Den Haag stelt de verkozen partij op de hoogte.

Van belang is nog dat het proces gestroomlijnd moet worden met de pre-verkenning van Rotterdam (contact is [REDACTED]).

3. Plan van aanpak Pre-verkenning

Er moet een gedetailleerde planning komen voor de komende weken (actie Gemeente Den Haag). Er komen aparte sessies o.a. voor maatregelenpakketten, het beoordelingskader, etc. In de basis zal het kernteam-plus om de week op dinsdagochtend bijeenkomen van 10-12 uur. De volgende opmerkingen worden gemaakt:

- Waarop kunnen we variëren?
 - Vervoerstechniek; of minder of meer steunen op de fiets, automatisch vervoer.
 - Ligging in het gebied
 - schaalniveau, tram of lightrail
- Varianten moeten goed onderbouwd zijn en het moet duidelijk zijn waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt.
- De opgaven moeten verder gespecificeerd worden.
- Belangrijk om goed naar de 'ingroeï' te kijken (woningbouw en verdere ruimtelijkeconomische ontw), zowel rekening houden met huidige situatie als met korte termijn, middellange termijn en denkbare eindbeelden. Ook andersom denken kan verfrissend zijn.
- Samenhang met de regionale werkplaats

ZO75 pakket Er loopt een casestudie over HOV door de Binckhorst bij de MRDH (opdracht gegeven aan REBEL) waarbij naar alternatieve financieringsvormen wordt gekeken. Na dat traject komt er een vervolgoopdracht voor REBEL om i.h.k.v. de MIRT pre verkenning in te zoomen op het ZO75 vraagstuk. Dit in opdracht van Financieringswerkgroep van deze pre-verkenning. Dit proces komt onder dit Kernteam te hangen.

Er zijn veel werkgroepen over bekostiging en financiering. [REDACTED] zit in alle groepen die naar bekostiging kijken. Belangrijk om geen dubbel werk te gaan doen.

Participatie: Belangrijk om achterban goed mee te nemen in deze verkenning. Gemeente Den Haag is van plan om een werksessie in de Raad te organiseren. Daarnaast is een bestuurlijk overleg voor het BO handig. Provincie, MRDH en Ministerie komen nog terug op hoe hun achterban het beste aangehaakt kan blijven. Eventueel wordt een stakeholdersevent georganiseerd in de Binckhorst met ook huidige ondernemers. Dit alleen als er zicht is op ZO75 om teleurstellingen te voorkomen.

4. Proces komende weken

Over 2 weken (10 april) inhoudelijke sessie om scope te bepalen. Hierbij beginnen met 5 minuten achtergrond informatie over de Binckhorst.

Over 3 weken (17 april) sessie over beoordelingskader.
Over 6 weken (8 mei) sessie over financiering

5. Rondvraag/overige opmerkingen

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

Kernteam Plus – Preverkenning MIRT CID-Binckhorst

d.d. 17 april 2018, 10.00-12.00, The Hague Humanity Hub

Aanwezig

■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■, gem. Den Haag, Stedenbouw
■■■■■, gem. Den Haag, Wonen
■■■■■, gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■, MRDH
■■■■■, HTM

■■■■■, MinlenW DGMO

■■■■■, Procestrekker

Afwezig

■■■■■, gem. Den Haag, Economie
■■■■■, Provincie Zuid-Holland
■■■■■, ProRail
■■■■■, Rijkswaterstaat

1. Welkom en opening

2. Kennismaken ■■■■■

Er is al veel gedeeld over ■■■■■, niet veel aan toe te voegen. Hij heeft wel het gevoel dat hij op een rijdende trein springt, nog even zoeken naar wat goed loopt en wat aandacht behoeft. Hij is erg benieuwd naar hoe iedereen naar de opgave kijkt en gaat daar ook individueel met de leden van het kernteam plus over in gesprek.

3. Aanpak

Volgende sessie is op 15 mei ipv 8 mei, hierin verder gaan waar we 10 april gebleven waren: de verbreding opzoeken in de oplossingsrichtingen en maatregelenpakketten. Het is een breed vraagstuk wat raakvlakken heeft van duurzaamheid en leefbaarheid tot sociale inclusie. Voor de sessie van 15 mei moet de opgave helder geformuleerd zijn.

In de sessie van 22 mei gaan we in op het beoordelingskader.

4. Opgave

Een rondje onder de aanwezigen om de kern van de opgave helder te maken.

■■■■■

Bereikbaarheid per OV is nodig om de woningbouw mogelijk te maken. De auto ontsluiting (mede door ontwikkeling van de Rotterdamse Baan) is goed, opgave ligt bij OV. Oplossen van het capaciteitsprobleem binnen het bestaande OV is mooie bijvangst. Duurzaamheid een belangrijk thema. OV heeft de toekomst, de vraag is in welke vorm.

■■■■■

inspelen op grote vraag naar stedelijk woonmilieu, om het aanbod op peil te houden moeten we verdichten op deze locaties. Het wordt een multifunctioneel gebied waar wonen samen gaat met andere functies die bij wonen passen. Gedifferentieerd programma en publiek, ca 30% sociale woningbouw. Afwezigheid van OV in deze gebieden is het grootste knelpunt om dit aantrekkelijke woonklimaat te creëren.

Gebieden omvormen tot een hoogstedelijk gebied van hoge kwaliteit. Dit betekent aantrekkelijk, duurzaam, inspelen op nieuwe economie, 'rauwer' milieu. Streven om verplaatsingen via OV plaats te laten vinden, ipv auto, o.a. door lage parkeernorm.

Woningbouw is de aanleiding, welk woon-werkverkeer hoort daar bij? Goede mogelijkheden voor OV, ook goed benutten van wat er al is zoals Rotterdamse Baan. Niet alleen OV, kijk naar en experimenteer met andere modaliteiten. Let ook op duurzaamheid en leefbaarheidsdoelstellingen. Ministerie kijkt naar het nationaal belang en coalitieakkoord, nieuwe kaders van het ministerie zijn nog enigszins onduidelijk. Plannen moeten echt gerealiseerd worden en niet nog jaren op de plank blijven liggen (of wel de verbinding maar niet de woningbouw). NMCA knelpunten hier liggen voornamelijk in stedelijk OV, qua belang van andere orde voor het ministerie. Toekomstvastheid van de plannen is belangrijk.

In huidige situatie kan de Binckhorst nog zo'n 5000 woningen aan en dan zijn de grenzen van leefbaarheid en bereikbaarheid wel bereikt. Door duurzame verbindingen te realiseren en de mobiliteitstransitie daadwerkelijk in gang te zetten, kan de gewenste verdichting gerealiseerd worden.

Gebiedsontwikkeling heeft goed OV nodig, kan nu al beginnen met bv. een hoogwaardige buslijn, uitbouwen naar vrije busbaan en uiteindelijk rail. Ingroeimodel! Goed aansluiten op het bestaande netwerk.

Locatie is in potentie een regionale knelpunt en een nationale knoop, hoe ga je hier mee om? Inrichting en bediening van de 3 stations spelen hierin ook mee: daarmee kans om oplossing te zijn voor problemen in nationale spoornet.

Hoe ga je om met je materieel keuze? Nu nieuw materieel aanschaffen voor komende 40 jaar.

Gelaagdheid van de opgave en de fasering belangrijk.

Uitdaging om uit te zoomen en naar het systeem te kijken maar in de optimalisering geen verwaterd compromis te krijgen.

Opgave samenvattend:

Aanleiding voor de opgave is de gebiedsontwikkeling door stedelijke verdichting, die een goede ontsluiting per openbaar vervoer nodig heeft. Moet gaan om een adaptieve ontsluiting die toekomstvast is, in een gebied met veel potentie. Van belang is om zoveel mogelijk te benutten wat er al is, en streven naar een kosteneffectieve oplossing, zoveel mogelijk kostendekkend. daarmee versterken de agglomeratiekracht en concurrentiepositie Metropoolregio. Breed vraagstuk waarbij duurzaamheid, leefbaarheid en mobiliteitstransitie belangrijke thema's zijn.

5. Zicht op 75%

Vanuit de werkgroep bekostiging wordt in een verkennende sfeer gekeken wat alle mogelijkheden kunnen opleveren. Huidige uitgangspunt is een HOV op maaiveld inclusief 3 spoorviaducten, de

Mobility HUB en de Velostrada. Voor de HOV is een gedetailleerde kostenraming gemaakt (ssk), dit moet nog aangevuld worden met een raming voor de velostrada en de HUB. Arcadis wordt inhoudelijk betrokken en wordt ook gevraagd om een second opinion raming te maken.

Op dit moment is [REDACTED] voornamelijk de innovatieve bekostiging aan het verkennen, de andere stappen (traditionele bekostiging, financiering en aanbestedingsvorm) zijn vervolgstappen. Uiteindelijk moet dit leiden tot een volledig arrangement.

Innovatieve mogelijkheden:

- Afromen commerciële waarde vastgoedontwikkeling. Voor de Trekvlietzone zijn hier geen mogelijkheden maar direct aan de HOV en de Kop van de Binckhorst als mede alles wat nog komen gaat kan dit een mogelijkheid zijn.
- Afromen vastgoedwaarde bereikbaarheidsgebied. OZB verhogen, complex verhaal lijkt voorlopig te complex voor de hoeveelheid die het oplevert.
- Verlagen parkeernorm bij HOV en daar een bedrag per parkeerplaats voor vragen. Dit kost minder dan de parkeerplaatsen aan leggen, en de ontwikkelaar heeft meer ontwikkelvierkante meters. Lijkt een vruchtbare oplossing. Belangrijk om dit ook met de markt te bespreken.
- Acres regeling BDU & Gemeente fonds. Groei en extra ov gebruik toerekenen aan het project.
- Toeslag BTW/verrekening OV Tarief.
- Exploitatierchten van de HUB verkopen.
- Naamrechten voor haltes en lijnen.
- Efficiency in de bestaande exploitatie.

6. Rondvraag

Gaan er nog verkeersanalyses en verkeersmodellen gemaakt worden? Nu nog niet, meer voor de verkenning. Nu voornamelijk gebruik maken van al het materiaal wat er al is.

Zijn de gebiedsprogramma's van CID/Binckhorst voldoende aangehaakt? Er is goed contact met [REDACTED], projectleider van de Binckhorst, Bastiaan zit in het team van [REDACTED] voor het CID.

Themasessie: Effecten van perspectieven – Preverkenning MIRT CID-Binckhorst

d.d. 19 juni 2018, 10.00-12.00, Humanity Hub, Fluwelen Burgwal 58, Den Haag

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

