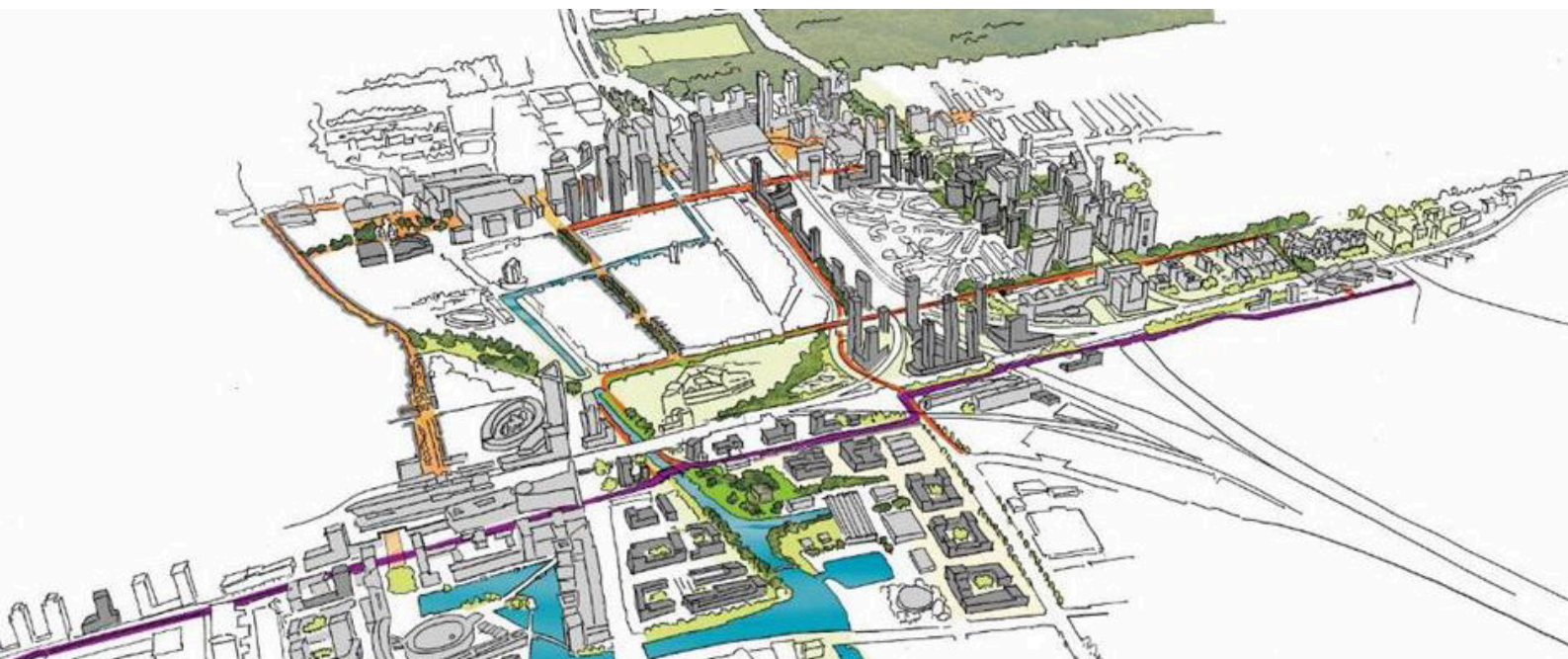


Projectplan pre-verkenningfase Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst

22 februari 2018 – versie ten behoeve van BO MIRT, 7 maart 2018



1. Inhoud

1.	Achtergrond en aanleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2.	Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst	4
2.1	Inleiding	4
2.2	MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag	4
2.3	Relevante beleidscontext	4
2.4	Gebiedsafbakening	4
2.5	Doel van de beoogde MIRT-verkenning	5
2.6	Samenhangende opgaven	5
2.7	Oplossingsrichtingen	6
3.	Doel en beoogd resultaat van de pre-verkenningfase	8
3.1	Doel van de pre-verkenningfase	8
3.2	Beoogd resultaat	8
4.	Aanpak en planning pre-verkenningfase	9
4.1	Uitgangspunten voor de aanpak	9
4.2	Aanpak pre-verkenningfase	9
4.3	Aanpak “Scope, detail en reikwijdte”	10
4.3.1	Aanpak	10
4.3.2	Resultaat	11
4.4	Aanpak “Zicht op bekostiging”	11
4.4.1	Aanpak	11
4.4.2	Resultaat	13
4.5	Communicatie en participatie	13
4.6	Synthese MIRT-producten	13
4.7	Raakvlakken andere projecten, studies en (beleids)visies	13
4.8	Planning.....	14
5.	Organisatie en begroting pre-verkenningfase.....	15
5.1	Ambtelijke organisatie	15
5.2	Bestuurlijke organisatie	16
5.3	Communicatie	16
5.4	Begroting pre-verkenningfase	16

1. Achtergrond en aanleiding

1.1 Aanleiding

In het BO MIRT van 6 december 2017 is onder meer besloten om een pre-verkenningfase CID-Binckhorst te starten en een nieuw BO te plannen begin maart 2018. Tijdens dit BO wordt naar huidig inzicht het plan van aanpak van de pre-verkenningfase CID - Binckhorst vastgesteld.

De in het BO MIRT van 6 december 2017 voorgestelde MIRT-verkenning regio Den Haag CID-Binckhorst richt zich op de volgende samenhangende regionale opgaven en oplossingsrichtingen: het oplossen van NMCA-knelpunten OV-regio Den Haag, de gebiedsontwikkeling van de REOS-locatie Central Innovation District-Binckhorst en de OV-ontsluiting CID-Binckhorst (*Bron: Besluitenlijst BO MIRT ZWN najaar 2017*).

De resultaten van de pre-verkenningfase zullen worden benut voor een in een later stadium te nemen Startbeslissing voor een gebiedsgewijze MIRT-verkenning. Deze richt zich op de volgende samenhangende regionale opgaven: gebiedsontwikkeling van de REOS-toplocatie Central Innovation District-Binckhorst (hierna CID-Binckhorst), aanpakken van NMCA-knelpunten OV regio Den Haag en de multimodale ontsluiting CID-Binckhorst. Oplossingsrichtingen die in samenhang worden onderzocht zijn: verstedelijking REOS-toplocatie CID-Binckhorst (wonen, werken, innovatie) in combinatie met het tot stand brengen van de gewenste mobiliteitstransitie.

Opdrachtgevers voor deze preverkenningfase zijn het Rijk (Ministerie van IenW & BZK), de gemeente Den Haag, de Provincie Zuid-Holland en de MRDH.

1.2 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk bespreken we het project Schaa sprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst. In hoofdstuk 3 zoomen we in op de pre-verkenningfase en bespreken we daarvan het doel en het beoogde resultaat. In hoofdstuk 4 bespreken we de aanpak van de pre-verkenningfase. In hoofdstuk 5 komt de organisatie en de bekostiging aan de orde.

2. Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst

2.1 Inleiding

In de voorbereiding van het BO MIRT december 2017 hebben rijk en regio gezamenlijk de hoofdlijnen van een eventuele verkenningsfase Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst onderzocht. Omdat deze hoofdlijnen de basis vormen voor het eventueel te nemen besluit om een verkenning te starten worden de hoofdlijnen van de MIRT-verkenning in dit hoofdstuk beknopt beschreven. Dit plan van aanpak betreft de voorfase daarvan, te weten de pre-verkenningsfase.

2.2 MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag (2017), een belangrijke bouwsteen van het Gebiedsprogramma, constateert dat de gebiedsontwikkelingen in het REOS-gebied CID-Binckhorst essentieel zijn voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling op hogere ruimtelijke schaalniveaus: metropolitaan en landelijk niveau. Aanhaking op de regionale hoofdstructuur is daarom van groot belang en het onderzoek richt zich op kansrijke sleutelinterventies die een grote bijdrage aan de mobiliteitstransitie in de regio kunnen geven. Hierbij gaat het zowel om het op een andere manier benutten van de bestaande verbindingen, als onderzoek naar nieuwe verbindingen. Een nieuwe hoogwaardige openbaarvervoersverbinding met regionale potentie door de Binckhorst biedt mogelijkheden om de infrastructurele knelpunten op te lossen én biedt kansen voor de gebiedsontwikkelingen in de omgeving.

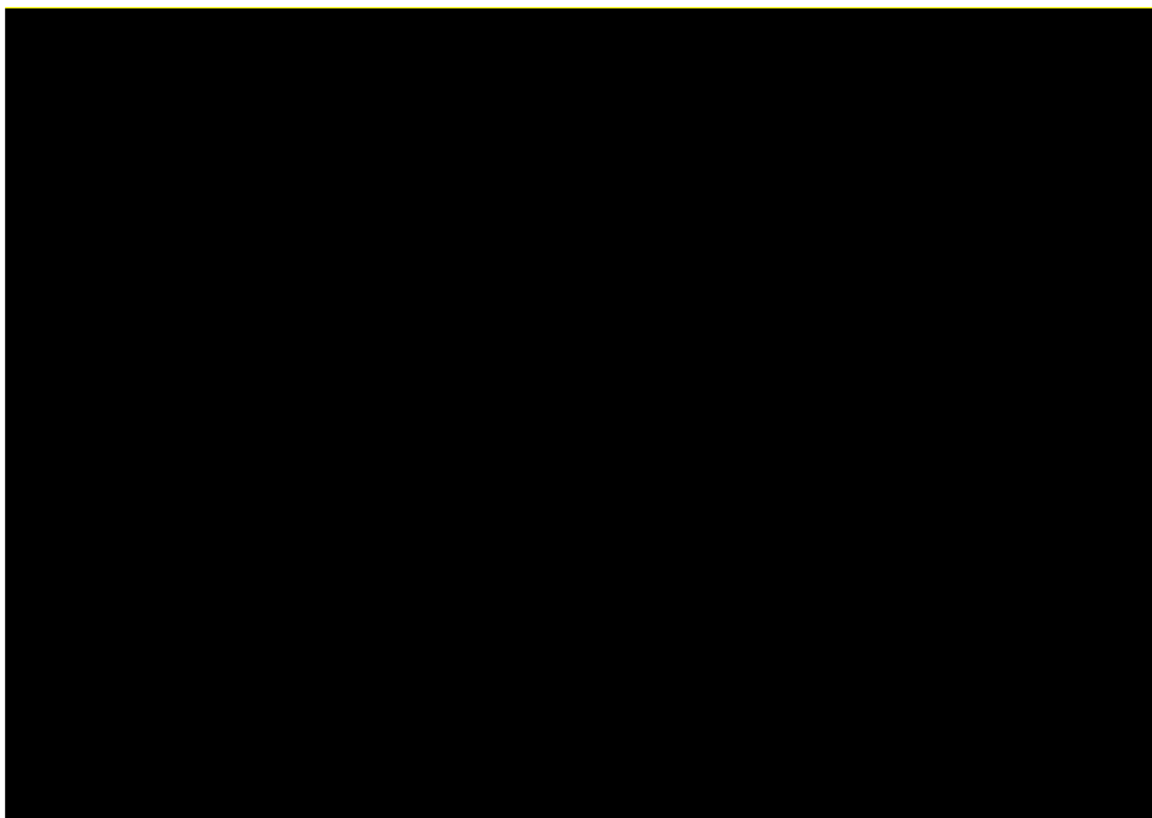
2.3 Relevante beleidscontext

Naast het genoemde MIRT-onderzoek vormen op regionaal en lokaal niveau de volgende beleidsplannen relevante context voor de pré-verkenning (niet limitatief):

- REOS
- Agenda Ruimte voor de Stad
- Haagse Mobiliteitsagenda
- Strategische Bereikbaarheidsagenda MRDH
- Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH
- Verstedelijkingsalliantie Zuidelijke Randstad
- Schaalsprong Openbaar Vervoer Den Haag en Regio.

2.4 Gebiedsafbakening

De pre-verkenningsfase Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst heeft als gebiedsafbakening het gebied gelegen tussen en rond de 3 stations Den Haag Centraal Station, Laan van NOI en Hollands Spoor, met inbegrip van de Binckhorst. Voor wat betreft de meekoppelkansen is de omgeving van dit gebied ook relevant.



Figuur 1 – Gebiedsafbakening.

2.5 Doel van de beoogde MIRT-verkenning

De centrale doelstelling voor dit project is het ontwikkelen van een voorkeursalternatief voor de adaptieve ontwikkeling van het gebied CID–Binckhorst, in combinatie met de gebiedsgerichte aanpak voor de multimodale bereikbaarheid van dit gebied, Den Haag en de Regio. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de versterking van de agglomeratiekracht, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, kansen voor mensen en opgaven ten aanzien van duurzaamheid en klimaat. Tenslotte draagt dit bij aan de mobiliteitstransitie in de regio Rotterdam Den Haag en aan het mitigeren van NMCA knelpunten rondom Den Haag en bovenal het voorkomen van nieuwe knelpunten.

2.6 Samenhangende opgaven

Vanuit de centrale doelstelling richt de pre-verkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst zich op een aantal samenhangende opgaven:

Bereikbaarheid Auto, OV, fiets & lopen regio Den Haag

Het NMCA-rapport laat zien dat zowel in het hoge als in het lage economische scenario het aantal en de ernst van de files in de Zuidelijke Randstad kan toenemen met wel 160%. De maatschappelijke kosten van de vertraging in deze regio loopt dan ook op van 65 miljoen euro naar 175 miljoen euro per jaar¹. De ontwikkeling van het CID-Binckhorst gebied moet dan ook

¹ Bron: NMCA – Hoofdrapport – blz 48

aangegrepen worden om deze ontwikkeling aan te pakken. Centraal staat dus mobiliteitstransitie i.c.m. de gebiedstransformatie.

Oplossing van de knelpunten in het OV-netwerk (samenloopdeel, verbinding HS-CS m.n. Rijswijkseplein en Binckhorstlaan, knelpunt zoals genoemd in bijlagenrapport NMCA) vormen de kern van de opgave: met name de ontsluiting van het Binckhorst met het OV is ondermaats. De opgave is hier dan ook te komen tot een ontwikkeling in het OV-systeem die adaptief is bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, bijdraagt aan het oplossen van de NMCA-knelpunten, toekomstvast is en de duurzame mobiliteitstransitie faciliteert (fiets, lopen, P+R).

Ontwikkeling CID-Binckhorst

CID-Binckhorst is een van de krachtigste pijlers onder de economie in de Haagse regio. De komende decennia ontwikkelt deze REOS-toplocatie zich verder tot een hoogstedelijk (> 150 woningen/ha) en duurzaam woon- en werkgebied. Van de woningbouwopgave van 50.000 woningen die Den Haag in totaal bouwt tot 2040, komen er 30.000 in het CID-Binckhorst gebied. Het aantal banen in het gebied zal van 90.000 doorgroeien naar 150.000 banen (25% van de werkgelegenheid regio Den Haag). Het ontsluiten van deze belangrijke regionale arbeidsmarkt voor mensen in en uit de regio is essentieel voor verdere groei.

Het CID is een duiding voor het gebied gelegen tussen de stations Den Haag Centraal Station, Hollands Spoor en Laan van NOI. Het omvat delen van de binnenstad, de huidige grote kantoorlocaties maar ook gebieden met grote kansen voor verdichting. Innovatie, ontmoeten en samenbrengen is de drijvende kracht achter het CID. Dit stelt hoge eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de verbindingen binnen en met het gebied. De mobiliteitstransitie zal hier het eerste zijn beslag krijgen.

2.7 Oplossingsrichtingen

Geredeneerd vanuit de opgave zijn de volgende oplossingsrichtingen in beeld:

Mobiliteitstransitie

Het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag heeft laten zien dat groei van mobiliteit en verdere stedelijke verdichting geen verdere toename van de automobiliteit toelaat in de hoog stedelijke centra. Conclusie van het MIRT-onderzoek is dat de ontwikkeling van het CID en de transitie van de Binckhorst de plek is waar de mobiliteitstransitie tot stand dient te komen. Zolang de Binckhorst nog niet als hoogstedelijk centrum getypeerd kan worden, is het een ideale locatie om de mobiliteitstransitie daadwerkelijk een fysieke plek te geven. De invulling van het gebied en de bereikbaarheidsopgaven groeien vervolgens samen door naar een hoogstedelijke omgeving waar OV, fiets en de keten de boventoon voeren.

Verstedelijking REOS-toplocatie

Verstedelijking van de toplocatie CID-Binckhorst vindt plaats door stedelijke verdichting: nieuwe bedrijvigheid, 30.000 nieuwe woningen en 60.000 nieuwe banen. Door o.a. uitbreidingen van de Universiteit Leiden en TU Delft, doorgroei van de The Hague Security Delta en het stimuleren van start-ups en scale-ups (Impact Economy) worden kennisintensieve activiteiten, gericht op de Next Economy, in het gebied geconcentreerd. Samen met het stedelijk programma van hoge kwaliteit

en de mobiliteitstransitie zorgt dit voor de noodzakelijke versterking van de metropolitane agglomeratiekracht, (inter)nationale concurrentiekracht en noodzakelijke verduurzaming van de mobiliteit, zowel gericht op CO2-emissiereductie als op het oplossen van knelpunten in de luchtkwaliteit.

De komende 5-10 jaar worden er alleen al in de Binckhorst 5.000 woningen gerealiseerd. Daarvan zijn er nu al 3150 zeker. In dezelfde periode zal er 750.000 m2 bedrijfsruimte worden toegevoegd. Daarvan is nu reeds 50.000m2 zeker.

Samenhang van de ingrepen in de bereikbaarheid en de ruimtelijke intensivering

Het uiteindelijke doel van de beoogde MIRT-verkenning is om te komen tot een samenhangend en adaptief gefaseerd pakket van auto- en fietsgerelateerde maatregelen, ketenaanpak, smart mobility en OV- maatregelen die de bereikbaarheid van CID/Binckhorst, Den Haag en de regio verbeteren. Het beoogd effect is dat deze maatregelen positief bijdragen aan het mitigeren van bestaande en voorkomen van nieuwe NMCA knelpunten in de omgeving Den Haag. Om daarmee de, ook adaptieve, ruimtelijke ontwikkelingen optimaal duurzaam te faciliteren.

Er is een aantal maatregelen in beeld die hieraan op het goede moment en in onderlinge samenhang een bijdrage aan levert:

- Hoogwaardige OV ontsluiting van de Binckhorst. Met mogelijkheden voor Regionale doorkoppelingen naar Rotterdam, Zoetermeer en Delft, voor de ontsluiting van het gebied, als ontbrekende schakel in de Koningscorridor en als duurzame basis voor mobiliteitstransitie.
- Mobiliteitstransitie. Een Mobility HUB in de Binckhorst is een P+R 2.0 met aanvullende ketenvoorzieningen om bestemmingen in het gebied CID/Binckhorst, de stad en de kust te kunnen bereiken. Het gaat hier niet alleen om de overstap op OV, maar ook op de fiets, lopen en innovatieve vormen van geautomatiseerd vervoer.
- De verlengde Velostrada. Dit betreft het voltooiën van een regionale fietsverbinding vanuit Voorburg en Leidschendam naar de Binckhorst en verder richting Station Hollands Spoor. Specifiek gaat het om de verbinding tussen de Binckhorstlaan en station Laan van NOI aan de zuidzijde van het spoor. Daarmee wordt deze regionale fietsroute verlengd tot aan station Hollands spoor en verder in de richting Laak - Rijswijk. De route ontsluit de Binckhorst en het CID voor fietsers op regionale verplaatsingen, maar biedt ook een basis voor verplaatsingen in de keten.
- Het aanpassen van de spoorviaducten en het weggedeelte Binckhorstlaan tussen Supernovaweg en het Scheldeplein: de spoorviaducten worden aangepast / verruimd en de weg wordt rechtgetrokken. Dit onderdeel is een no-regret maatregel omdat het de aanleg van hoogwaardig OV mogelijk maakt, de doorstroming op het Haagse hoofdwegennet verbetert, een verbetering voor is voor de fiets en voorwaarden schept voor de bovengenoemde gebiedsontwikkeling.

Deze opsomming is niet limitatief. Bij de totstandkoming van de pakketten van maatregelen kunnen nieuwe oplossingsrichtingen en afgeleiden van bovenstaande oplossingsrichtingen geformuleerd worden. Kern van de aanpak is het onderscheid tussen maatregelen op (zeer) korte termijn, die betrekkelijk weinig kosten ('quick wins') en de maatregelen op langere termijn, die sterk onderscheidend zijn v.w.b. de ambitie en die een fasering kennen passend inspeelt op het tempo van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

3. Doel en beoogd resultaat van de pre-verkenningfase

3.1 Doel van de pre-verkenningfase

De pre-verkenningfase moet de beslisinformatie opleveren op basis waarvan het BO MIRT kan besluiten tot de start van een MIRT-verkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst. Dat betekent dat de pre-verkenningfase in elk geval informatie moet opleveren over:

1. Scope-uitwerking:
De scope-uitwerking is erop gericht om die alternatieven en varianten te identificeren die het meest kansrijk zijn vanuit het oogpunt van doelbereik (bijdrage aan de opgaven gebiedsontwikkeling en multimodale ontsluiting van de REOS-toplocatie CID-Binckhorst) en haalbaarheid (draagvlak, techniek en omvang investeringen).
2. Zicht op bekostiging:
De MIRT-spelregels schrijven voor dat er voor het starten van een MIRT-verkenning “zicht op bekostiging” moet zijn van 75% van de geschatte investeringskosten. De pre-verkenningfase maakt hierbij inzichtelijk wat de (mogelijke) bijdrage is van initiatiefnemers en verkent mogelijkheden voor innovatieve financiering (publiek en/of privaat) voor de verschillende alternatieven. De mogelijkheden worden vastgelegd in de rapportage Financieringsstrategie.
3. Plan van aanpak, organisatie & bemensing volgende fase: MIRT-verkenning:
Om na Startbeslissing zonder te veel tijdverlies van pre-verkenningfase over te gaan naar de MIRT-verkenning wordt als onderdeel van de pre-verkenningfase het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning uitgewerkt (inclusief producten, bemensing en middelen).
4. Communicatie en participatie:
Om zowel deze pre-verkenningfase als het uiteindelijke project goed te laten functioneren, is het belangrijk stakeholders in de juiste rol en op het juiste moment te betrekken. In de pre-verkenningfase wordt uitgewerkt op welke wijze burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere stakeholders bij de volgende fase (de MIRT-verkenning) worden betrokken.

In hoofdstuk 4 (Aanpak en planning pre-verkenningfase) wordt uitgewerkt op welke wijze deze doelen worden bereikt.

3.2 Beoogd resultaat

Het beoogd resultaat van de pre-verkenningfase bestaat uit

1. Startdocument MIRT-verkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst op basis waarvan het BO MIRT in het najaar van 2018 een startbeslissing kan nemen.
2. Projectplan MIRT-verkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst op basis waarvan een “soepele” overgang van de pre-verkenningfase naar MIRT-verkenning mogelijk is.

Tevens wordt een aantal onderliggende rapportages opgeleverd (o.a. financieringsstrategie).

4. Aanpak en planning pre-verkenningfase

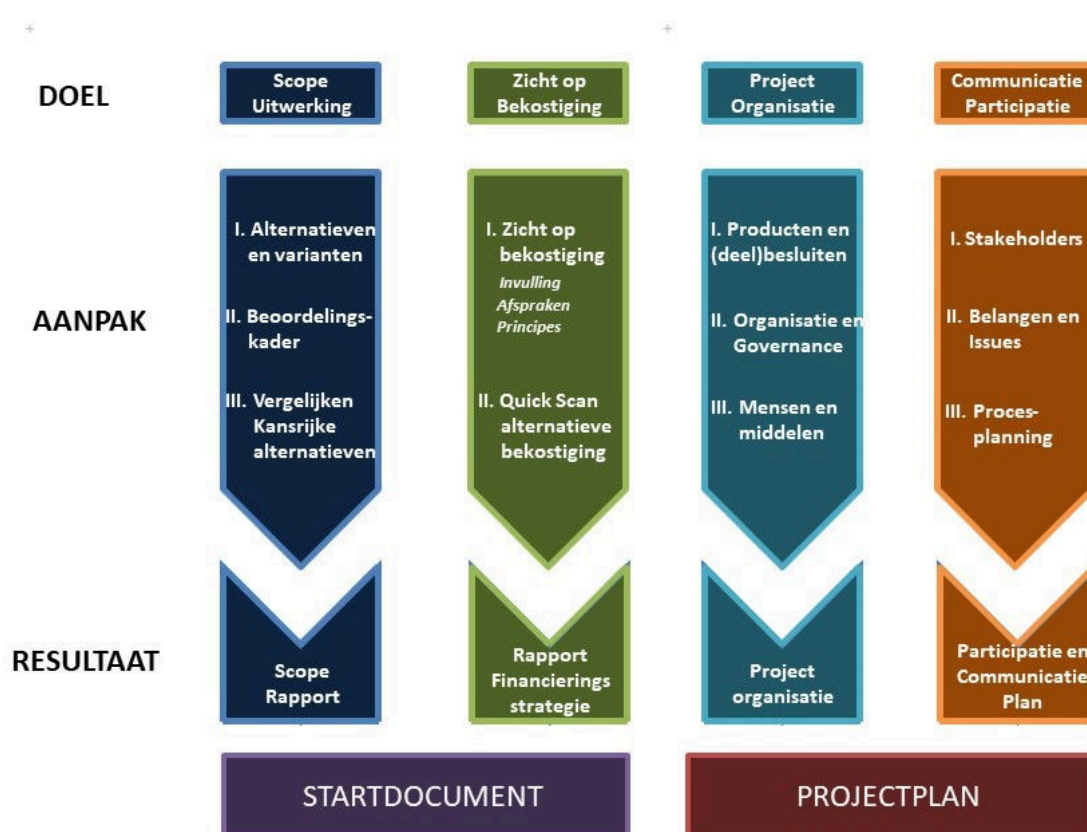
4.1 Uitgangspunten voor de aanpak

Het voorbereiden van een MIRT-verkenning rond dit onderwerp vormt één van de aanbevelingen uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. In dat onderzoek hebben uiteenlopende partijen (publiek, privaat en maatschappelijk) geparticipeerd. Nut en noodzaak van deze MIRT-verkenning wordt door de betrokken overheden onderschreven.

4.2 Aanpak pre-verkenningfase

Volgens onderstaande aanpak worden de twee producten, Startdocument en Projectplan, uitgewerkt. Er zijn 4 werklijnen. Deze werklijnen leveren producten op zoals opgesomd hieronder in de pijlen. De producten onder 'scope uitwerking' en 'zicht op bekostiging' worden beide in een rapportage gevat die tezamen het startdocument vormen.

De producten onder de werklijnen 'Projectorganisatie' en 'communicatie en participatie' worden samengebracht in het projectplan.



Figuur 2: Aanpak pre-verkenningfase

In dit hoofdstuk wordt de aanpak in de volgende paragrafen toegelicht.

4.3 Aanpak “Scope, detail en reikwijdte”

4.3.1 Aanpak

Onderdeel van de pre-verkenningfase is het ontwikkelen van een beoordelingskader (gebaseerd op REOS en NMCA) waaraan de oplossingsrichtingen getoetst kunnen worden. Ook vindt een uitwerking plaats van de adaptieve invulling van de oplossingsrichtingen (waar de ruimtelijke ontwikkelingen onderdeel van zijn) tot samenhangende maatregelenpakketten. Deze pakketten worden getoetst aan het beoordelingskader. Na optimalisatie wordt een voorkeursmaatregelenpakket aangemerkt. Dit vormt de basis voor de financiering conform het MIRT Spelregelkader (75% van de kosten van de meest voor de hand liggende oplossingsrichting). In de startbeslissing wordt het nader te verkennen pakket van maatregelen vastgelegd, met een doorkijk naar de in de MIRT Verkenning te onderzoeken varianten binnen deze faseringsstrategie.

Uitwerking

Om te komen tot goede besluitvorming over een start van een MIRT Verkenning is het noodzakelijk om te komen tot:

1. Een gedetailleerde werkplanning gericht op besluitvorming over een startbeslissing in het BO MIRT najaar 2018.
2. Een afwegingskader dat recht doet aan de maatschappelijke opgave en doelen, passend binnen de kader van het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en het REOS. Het afwegingskader is leidend voor de uitgangspunten van de inhoudelijke onderzoeken in de MIRT Verkenning.
3. Een resultatenrapport ten behoeve van een eerste globale beoordeling (kwantitatief en kwalitatief) van de quickwins (KTA) en de faseringsmogelijkheden op basis van het afwegingskader met oog op een eerste trechtering.
4. Een beschrijving van het te onderzoeken pakket van maatregelen met een zekere bandbreedte van daarbij in ogenschouw te nemen variatie binnen de oplossingsrichting.
5. Een beschrijving van de projecten en processen waarmee in de MIRT verkenning rekening moet worden gehouden alsmede de meekoppelkansen waarvan sprake kan zijn.
6. Een projectorganisatie ten behoeve van de beoogde verkenning.
7. Een uitgewerkt communicatie- en participatieplan.
8. Een voorstel voor bekostiging en financiering, waarbij vormen van private / alternatieve financiering wordt meegenomen; de koppeling zal worden gezocht met gebiedsontwikkeling en geïntegreerde contractvorming.

Hoe?

In het MIRT onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag zijn positieve ervaringen opgedaan met de werkwijze *ontwerpend onderzoek*. Aan de hand van deze werkwijze zullen de oplossingsrichtingen worden uitgewerkt op een schaalniveau dat past bij de ambities van de pre-verkenningfase. Dit vergt o.a. uitwerking van de kansrijkheid van smart mobility, de infrastructuur, de programmatische ontwikkelingen en de aansluitingen op het stedelijk-regionale systeem. Dit ontwerpend onderzoek zal met name met de betrokken publieke organisaties in een aantal werksessies worden vormgegeven.

De resultaten worden vastgelegd in een Scoperapport. In dit rapport worden de resultaten van inhoudelijk onderzoek verwoord en wordt het afwegingskader omschreven.

Relevante onderwerpen zijn:

- Verkeer en vervoercijfers 2030-2040, in principe gebruik makend van het actuele Regionaal Verkeersmodel. Onderzocht wordt niet alleen de directe effecten van de alternatieven maar ook de impact op het totale verkeersysteem. Multimodaal (auto/fiets/OV) is uitgangspunt.
- Ruimtelijke ontwikkelingen, omgeving en locatie van wonen en werkgelegenheid.
- Kansen voor mensen (bereikbaarheid banen).
- Bereikbaarheid toplocaties.
- Milieueffecten.
- Duurzaamheid/klimaat.
- Innovatie (smart mobility).
- Oplossend vermogen i.r.t de investeringskosten van de maatregelenpakketten.
- Flexibiliteit en adaptiviteit (opties groeistrategie).

4.3.2 Resultaat

De genoemde oplossingsrichtingen (gebiedsontwikkelingen, verbetering wegenstructuur, verbeteren van ketenmobiliteit en regionaal OV) zullen samengevoegd worden tot logisch gefaseerde en samenhangende pakketten van de maatregelen. Deze pakketten hebben consequenties op de bestaande regionale netwerken weg, fiets en OV. Ook hebben deze consequenties als het gaat om REOS-doelen. Deze zullen in de verkenning worden onderzocht, waarbij oogmerk is dat het ontstaan van nieuwe (NMCA-)knelpunten wordt voorkomen. Vanuit het opgavegerichte karakter van de verkenning staat daarmee nu nog open waar oplossingen ruimtelijk en in tijd precies zullen neerslaan.

Onderdeel van de pre-verkenningfase is tevens een 0-variant (referentie) en een benuttingsvariant (optimaliseren bestaande situatie).

4.4 Aanpak “Zicht op bekostiging”

De MIRT-spelregels schrijven zoals gezegd voor dat er voor het starten van de MIRT-verkenning “zicht op bekostiging” moet zijn van 75% van de geschatte investeringskosten. Binnen de pre-verkenningfase zullen afspraken worden gemaakt tussen de initiatiefnemers. Inzichtelijk zal worden gemaakt welke bijdragen de initiatiefnemers voor de MIRT-verkenning zullen leveren en hoe de afspraak hierover kan worden vastgelegd. Daarnaast worden de mogelijkheden voor innovatieve financiering (publiek en/of privaat) in beeld gebracht voor de verschillende alternatieven in samenhang met andere activiteiten binnen het Gebiedsprogramma.

4.4.1 Aanpak

Het lijkt voor de hand te liggen dat zicht op bekostiging (ZO75) wordt geleverd door de meest direct betrokken overheden, te weten het rijk (Ministerie van IenW & BZK) de gemeente Den

Haag, Provincie Zuid Holland en de MRDH. Immers in dit stadium kunnen nog geen bindende afspraken met private partijen worden gemaakt.

Om de zicht op bekostiging te bieden zetten de partijen de volgende stappen:

- 1 Gezamenlijke invulling zicht op 75% bekostiging:
De partijen verkennen intern hun mogelijkheden voor (reservering van de) bijdrage aan zicht op bekostiging.
- 2 Afspraken zicht op bekostiging vastleggen
Wanneer helder is hoe gezamenlijk de “75% zicht op bekostiging” wordt ingevuld, maken zij afspraken over de wijze waarop de gemaakte reserveringen voldoende hard zijn.
- 3 Afspraken principes voor de strategie voor uiteindelijke bekostiging
Partijen ontwikkelen gezamenlijk principes voor de strategie om te komen tot de uiteindelijke (toekomstige) bekostiging.

De kosten van het “meest voor de hand liggende alternatief” worden op dit moment geschat op tussen de [REDACTED] en de [REDACTED]. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden in maatregelen voor de korte en de lange termijn. Uitgangspunt bij deze inschatting is dat uiteindelijk een kwaliteitsniveau wordt gerealiseerd dat passend is bij de hoogstedelijke ontwikkeling van CID-Binckhorst en robuust is voor de toekomstige regionale doorkoppeling als onderdeel van de Koningscorridor (als onderdeel van ‘Preverkenning Schaalsprong Openbaar Vervoer Den Haag en Regio²). Op de korte termijn ligt de focus op het verbeteren van de ketenmobiliteit en het ontlasten van het wegennet.

Het bedrag is opgebouwd uit

- circa [REDACTED] voor een HOV-verbinding door de Binckhorst
- circa [REDACTED] voor aanpassingen aan de omliggende infrastructuur, waaronder aanpak van de spoorviaducten
- circa [REDACTED] om het CID-Binckhorst gebied optimaal in te richten voor de gewenste mobiliteitstransitie. Hieronder vallen de transitie HUB en de fiets- en wandelverbindingen in het gebied.

In de pre-verkenningfase maken we inzichtelijk wat de mogelijkheden zijn van de verschillende overheidspartijen wat bekostiging betreft. Daarnaast worden de mogelijkheden voor innovatieve financiering (publiek en/of privaat) in beeld gebracht voor de verschillende alternatieven. Daarbij wordt aangesloten op de verschillende onderzoeken die in G4 en MRDH verband lopen. Ook wordt gebruik gemaakt van het inzicht uit de quick scan mogelijkheden voor innovatieve vormen van bekostiging en financiering van infrastructuur, door de regiopartners recent in beeld gebracht. In die quick scan zijn de verschillende opties voor een derde oeververbinding in de Rotterdamse regio als casus gebruikt. Uiteraard wordt aangesloten bij de overige ontwikkelingen rond financiering als onderdeel van het Gebiedsprogramma.

Op basis van criteria haalbaarheid, effectiviteit en toepasbaarheid elders, zijn kansrijke opties voor innovatieve financiering en/of bekostiging geselecteerd te weten:

² Gemeente Den Haag / MRDH, vastgesteld door College B&W op 20 februari 2018 en BCVA 7 maart 2018

- Een gemeentelijk mobiliteitsfonds.
- Het combineren van investeringen in infrastructuur met gebiedsontwikkeling.
- Het uitwerken van een Rijkssamenwerkingsprogramma Binnenstedelijke Gebiedstransformatie: Next Level Aanpak.
- Prijsprikkel.
- Werk met werk maken.

In het BO MIRT is afgesproken om deze kansrijke opties in een vervolg te verdiepen en te verbreden in een rijk-regio kennisontwikkelingsprogramma “innovatieve bekostiging en financiering van infrastructuur”. Dit kennisprogramma kan worden ondergebracht bij het Leerplatform MIRT. Aan de scope van deze verdiepingsstudie wordt ook deze pre-verkenningfase toegevoegd.

4.4.2 Resultaat

Het resultaat van dit proces is de rapportage bekostiging “Financieringsstrategie”.

4.5 Communicatie en participatie

De ontwikkeling van het CID-Binckhorst gebied heeft impact op de leefomgeving. Belanghebbenden, potentiële investeerders en marktpartijen en raadsleden kijken met interesse uit naar dit werkproces. Onderdeel van een MIRT verkenning is niet voor niets een communicatie en participatietraject, vorm gegeven in de geest van de aanbevelingen van de commissie Elverding.

De beoogde scope van de pre-verkenningfase – feitelijk vormgegeven op een manier die past bij de startfase van een MIRT Verkenning - leent zich ook voor enige vorm van participatie. De belanghebbenden hebben immers naar verwachting een opvatting over de te onderzoeken alternatieven. In de pre-verkenningfase brengen we de stakeholders in kaart, vervolgens maken we onderscheid wie mee denkt en waarom in deze fase én wie we moeten informeren.

4.6 Synthese MIRT-producten

De uitwerking van de producten zoals die is weergegeven in de voorgaande paragrafen, wordt gecombineerd tot twee “MIRT-producten” die van belang zijn voor het formele besluit te starten met de een MIRT-verkenning:

1. Startdocument MIRT-verkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst
2. Projectplan MIRT-verkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst

4.7 Raakvlakken andere projecten, studies en (beleids)visies

De MIRT-verkenning regio Den Haag maakt deel uit van het gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag. De verkenning heeft raakvlakken met andere projecten uit dit programma, met name met de Werkplaats Metropolaan OV en de Verstedelijkingsalliantie en de gebiedsuitwerking Zoetermeer. In de startfase van de verkenning zullen deze raakvlakken en de wijze waarop de afstemming plaatsvindt verder worden uitgewerkt.

Daarnaast wordt afstemming gezocht met planvormingstrajecten en gebiedsontwikkelingen op nationale, regionale en lokale schaal. In de startfase van de verkenning worden deze raakvlakken en de wijze waarop de afstemming plaatsvindt, verder uitgewerkt.

4.8 Planning

Deze fasering van deze pre-verkenningfase wordt opgebouwd overeenkomstig de eerste stappen van de spelregels behorend bij een MIRT-verkenning. Hierin worden onderscheiden:

1. Startfase (4 maanden)

In de Startfase wordt het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning opgesteld. Hierin worden opgaven, oplossingsrichtingen en beoordelingskader nader geconcretiseerd, wordt de projectorganisatie (mensen, middelen, governance) opgetuigd en wordt een procesaanpak vormgegeven, inclusief een communicatie- en participatieplan.

2. Analytische fase (8 maanden)

In de analytische fase worden de opgaven en oplossingsrichtingen gecombineerd tot alternatieven. Deze alternatieven bestaan uit combinatie van infrastructurele maatregelen en modellen voor gebiedsontwikkeling. Op basis van een eerste (globale) beoordeling van de alternatieven vindt een eerste “zeefmoment” plaats: besluitvorming over de selectie van de meest kansrijke alternatieven en een passende fasering daarvan. Deze worden in de volgende fasen verder uitgewerkt.

3. Beoordelingsfase (8 maanden)

In de beoordelingsfase worden de kansrijke alternatieven verder uitgewerkt en beoordeeld op doelbereik, kosten/baten (MKBA) en milieu-effecten. Op basis hiervan vindt het tweede “zeefmoment” plaats waarin het voorkeursalternatief wordt geformuleerd.

4. Besluitvorming, de vaststelling van de Voorkeursbeslissing

In deze laatste fase wordt besloten op welke wijze het voorkeursalternatief formeel-juridisch wordt verankerd en hoe (onderdelen van) het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt richting uitvoering. Dit kan bijvoorbeeld door het starten van een planuitwerking en/of het sluiten van convenanten.

De pre-verkenningfase behelst fase 1 Startfase en een eerste, globaal (meer kwalitatief) deel van fase 2, de Analytische fase. Hierbij zit een doorkijk naar de te starten MIRT-verkenning.

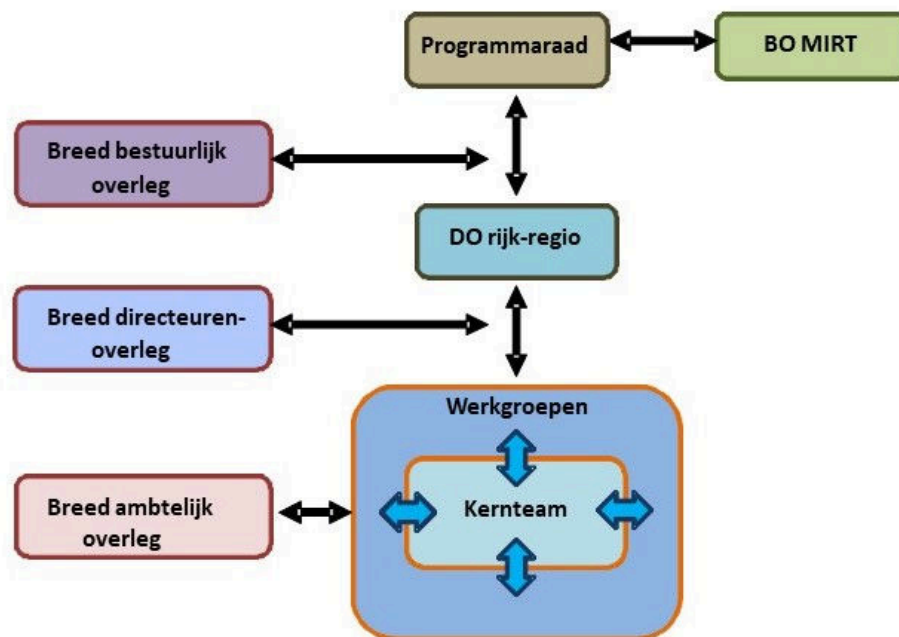
De planning voor de pre-verkenningfase ziet er als volgt uit:

	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov
Start preverkenning									
Scope uitwerking									
Zicht op bekostiging									
Communicatie/Participatie									
Projectorganisatie									
Startdocument									
Projectplan									
Bestuurlijke Advies Groep									
BO MIRT									

5. Organisatie en begroting pre-verkenning

De organisatie die in dit hoofdstuk wordt voorgesteld, heeft alleen betrekking op de pre-verkenning. Het uitwerken van de organisatie van de verkenning is onderdeel van de opgave voor de pre-verkenning.

Organisatie preverkenning



5.1 Ambtelijke organisatie

De pre-verkenning staat in het teken van het voorbereiden van de besluitvorming over de MIRT-verkenning en zorgen voor een soepele overgang van pre-verkenning naar MIRT-verkenning. Omdat te bereiken is gekozen voor een beknopte ambtelijke organisatie die er op gericht is "hands on" de beschikbare kennis en informatie te ontsluiten, kennishiaten te signaleren en te zorgen dat de voor deze pre-verkenning noodzakelijke ontbrekende kennis wordt ontwikkeld. Om dit bereiken wordt een ambtelijke organisatie opgetuigd die bestaat uit een kernteam en een projectteam.

Het kernteam van de MIRT-verkenning is verantwoordelijk voor de dagelijkse voortgang van de pre-verkenning en oplevering van de producten: tijdig, van voldoende kwaliteit en binnen budget. Het kernteam bestaat uit een projectleider pre-verkenning (0,5 fte), een projectondersteuner (0,4 fte) en drie kernteamleden (elk ongeveer 0,5 fte, totaal 1,5-2 fte verdeling over de partijen nader te bepalen). Het kernteam wordt samengesteld uit medewerkers van de initiatie nemende overheden: gemeente Den Haag, Provincie Zuid Holland, MRDH en rijk (IenW/BZK).

Om de producten van de pre-verkenningfase te realiseren, functioneert “rond” het kernteam een projectpool. Dit projectteam bestaat uit medewerkers van de bij de preverkenning betrokken organisaties: Gemeenten, MRDH, provincie Zuid Holland en het rijk (I&W & BZK). Daarnaast kunnen op basis van hun kennis en expertise niet-overheden (koepelorganisaties, maatschappelijke organisaties) worden gevraagd deel te nemen aan de projectpool.

Vanuit het projectpool worden, onder leiding van een van de leden van het kernteam, teams samengesteld die de benodigde kennis en informatie voor de producten opleveren en/of die externe studies begeleiden, deelnemen aan werksessies etc. De teams zijn dus “los-vaste” samenwerkingsverbanden die zodra “de klus is geklaard” weer worden ontbonden. De deelnemende partijen worden geacht “naar rato” capaciteit te leveren voor de projectpool. Om de betrokken organisaties goed aangehaakt te houden bij de inhoudelijke voortgang vindt enkele malen een ambtelijke afstemoverleg plaats. Daarbinnen zijn alle organisaties met een vertegenwoordiger vertegenwoordigd. Deze vertegenwoordiger draagt zorg voor de verdere aanhaking van zijn achterban.

5.2 Bestuurlijke organisatie

De bestuurlijke aansturing van de pre-verkenningfase vindt plaats via de Programmaraad van het Gebiedsprogramma Rotterdam Den Haag. Eén van de bestuurlijk vertegenwoordigers van de gemeente Den Haag is in de programmaraad portefeuillehouder van de pre-verkenningfase. Om de bestuurders, die niet direct vertegenwoordigd zijn in de programmaraad, te informeren wordt tijdens de pre-verkenningfase een of tweemaal een bestuurlijk afstemoverleg georganiseerd onder leiding van de portefeuillehouder pre-verkenningfase. Formele besluit tot de start van de MIRT-verkenning ligt bij het BO MIRT. De exacte verhouding tussen Programmaraad en BO MIRT wordt verder uitgewerkt in de governance van het gebiedsprogramma.

5.3 Communicatie

Met uitzondering van de bovengenoemde communicatie binnen het project zal er vanuit de pre-verkenningfase geen intensief communicatietraject met de omgeving worden belegd. Het uitwerken van een communicatie- en participatieplan voor de MIRT-verkenning is onderdeel van de opgave van de pre-verkenningfase. Het staat de deelnemende partijen vanzelfsprekend vrij om zelf de gewenste communicatie met hun achterban te verzorgen.

5.4 Begroting pre-verkenningfase

De kosten van een pre-verkenningfase zijn globaal geschat op ██████████. Deze kosten worden gelijk verdeeld onder de opdrachtgevers. Omdat al veel relevante informatie beschikbaar is (MIRT-onderzoek BRDH, Schaalsprong Openbaar Vervoer Den Haag en Regio, onderzoek naar de tram door de Binckhorst), kunnen de studiekosten in de eerste fase wellicht beperkt blijven.

Dit bedrag is globaal opgebouwd uit de volgende posten:

Externe advieskosten [REDACTED]

(ondersteuning ontwerp alternatieven/varianten en globale effectbepaling, participatieplan, quick scan alternatieve financiering etc)

Externe Procesondersteuning [REDACTED]

(ondersteuning werksessies/ontwerpsessies bijv tbv afwegingskader, actorenanalyse etc)

Proceskosten [REDACTED]

(zaalhuur, catering bij bijeenkomsten etc)

Productiekosten rapportages [REDACTED]

(lay-out ontwerp, drukkosten etc)

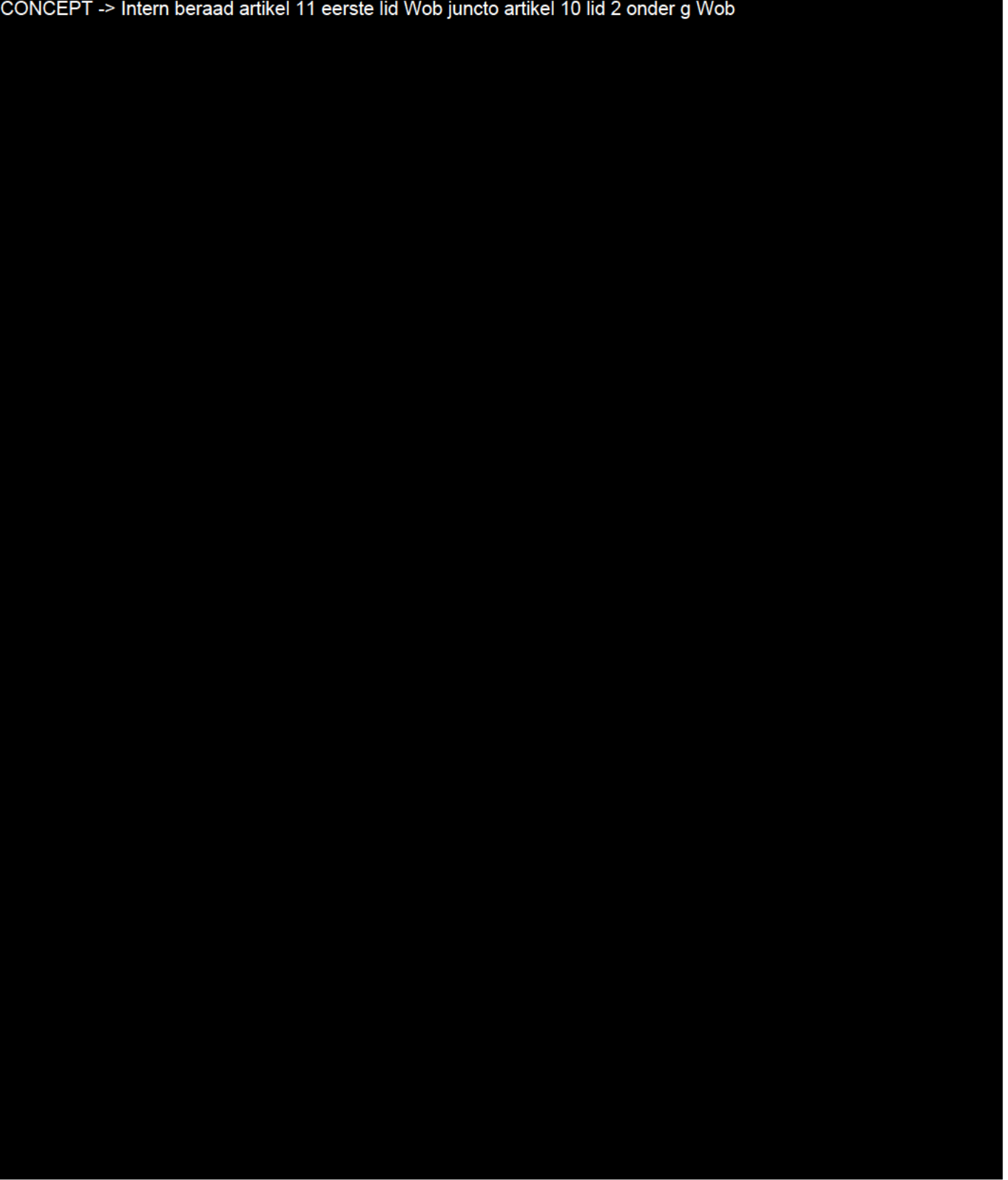
Onvoorzien [REDACTED]

In bovenstaande kostenraming is geen rekening gehouden met externe inhuur ten behoeve van projectleiding en/of projectondersteuning. Ook is geen rekening gehouden met eventuele detacheringsvergoedingen.

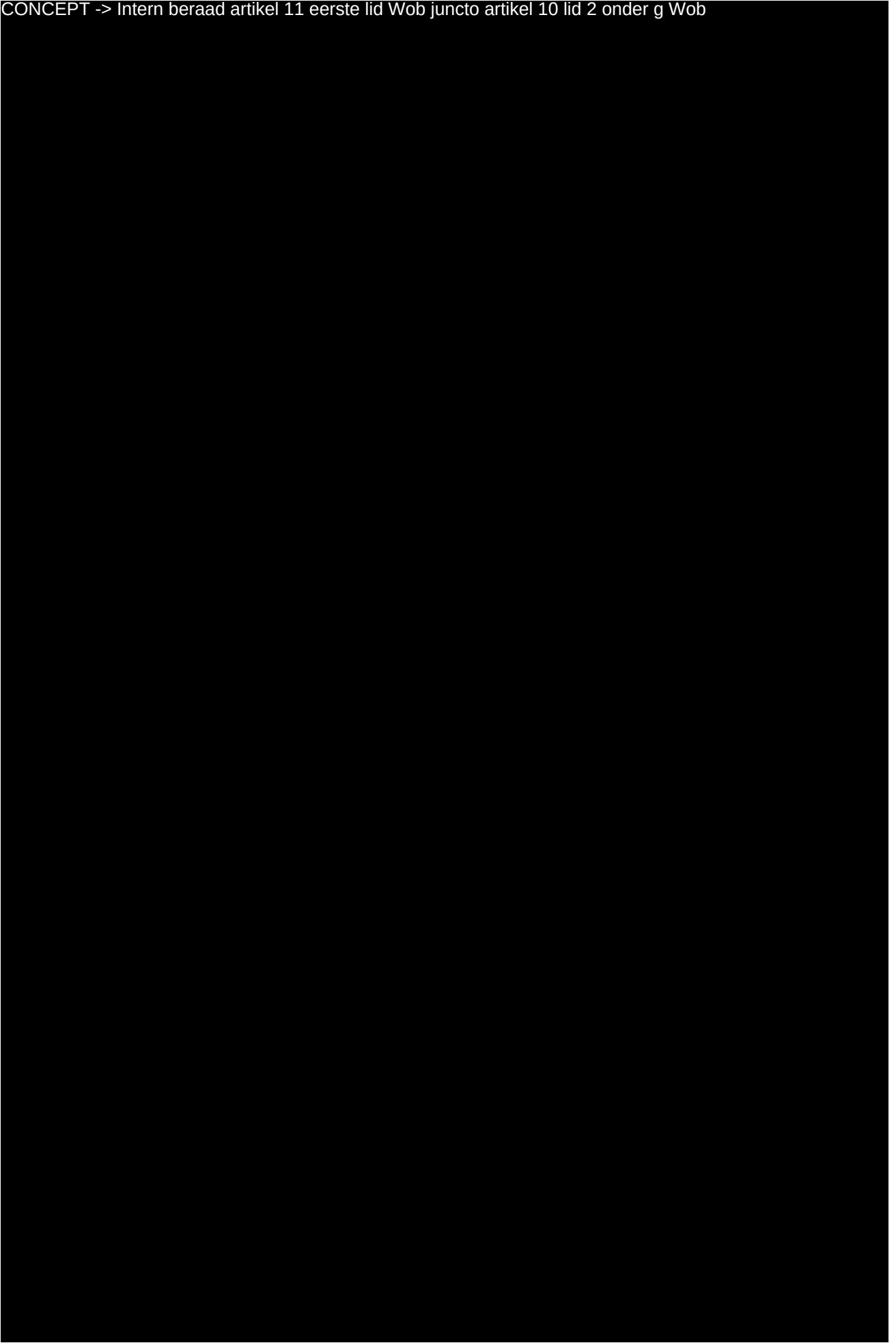
Projectplan pre-verkenning CID-Binckhorst

Concept 7 februari 2018

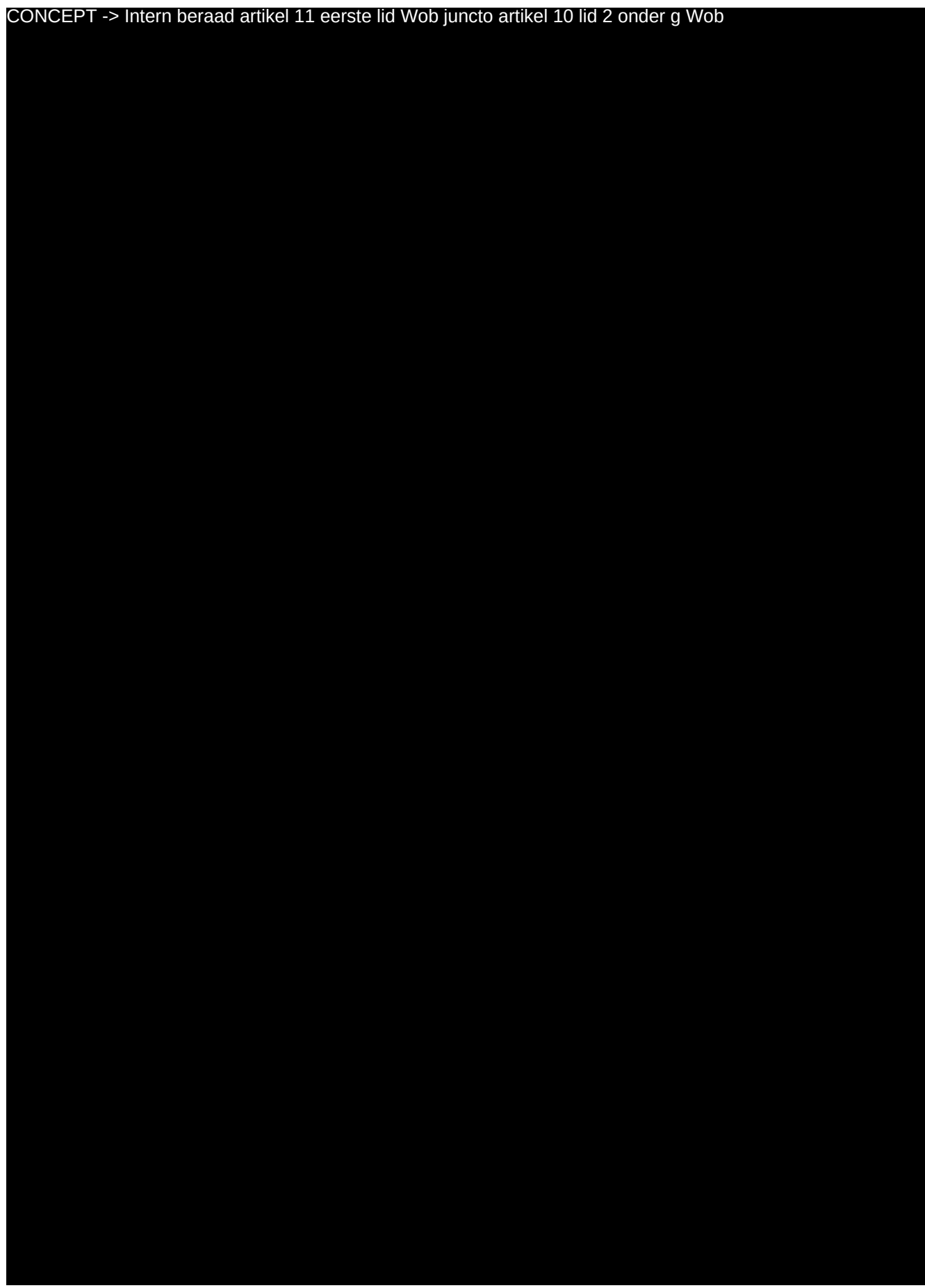
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



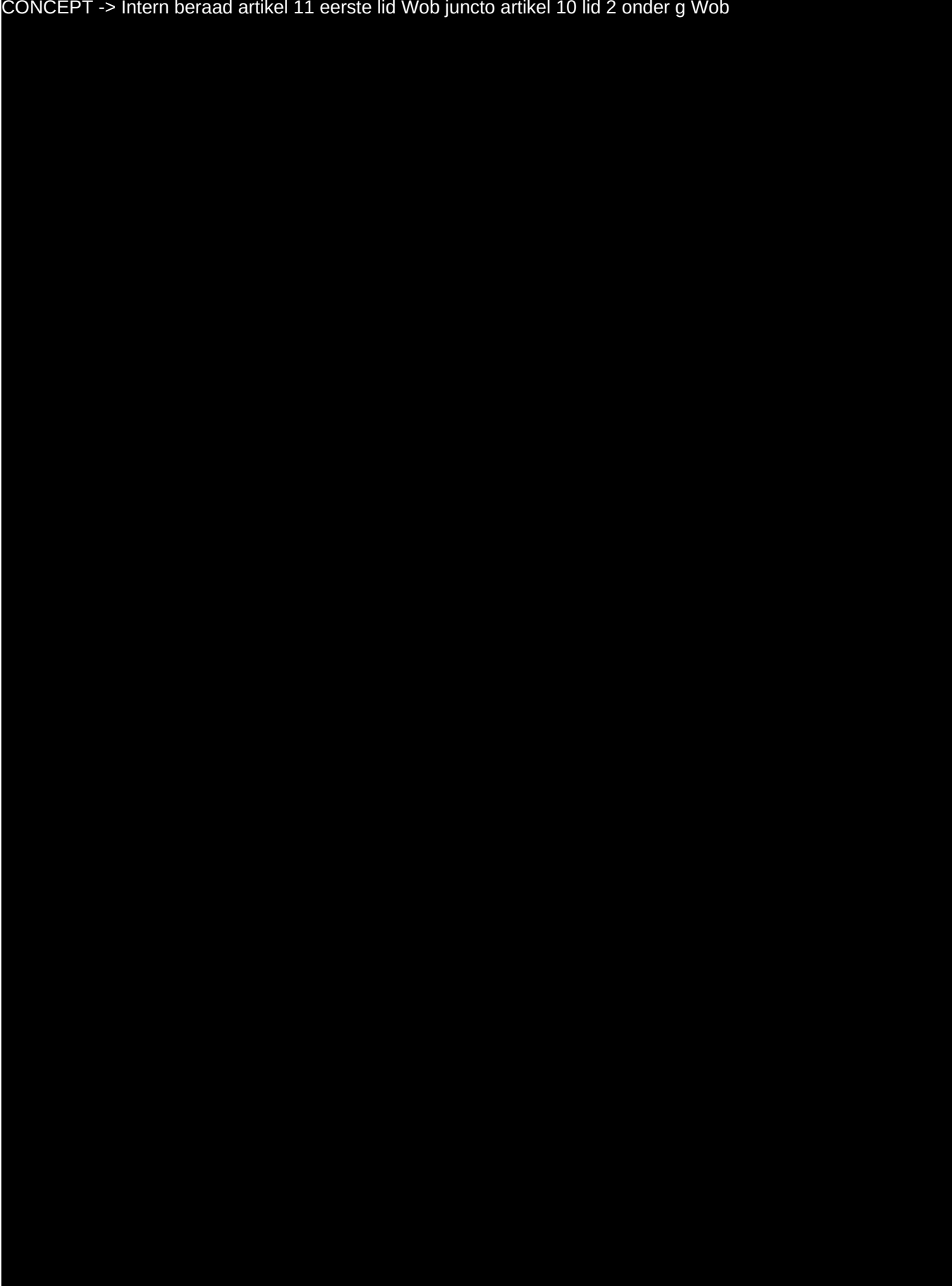
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



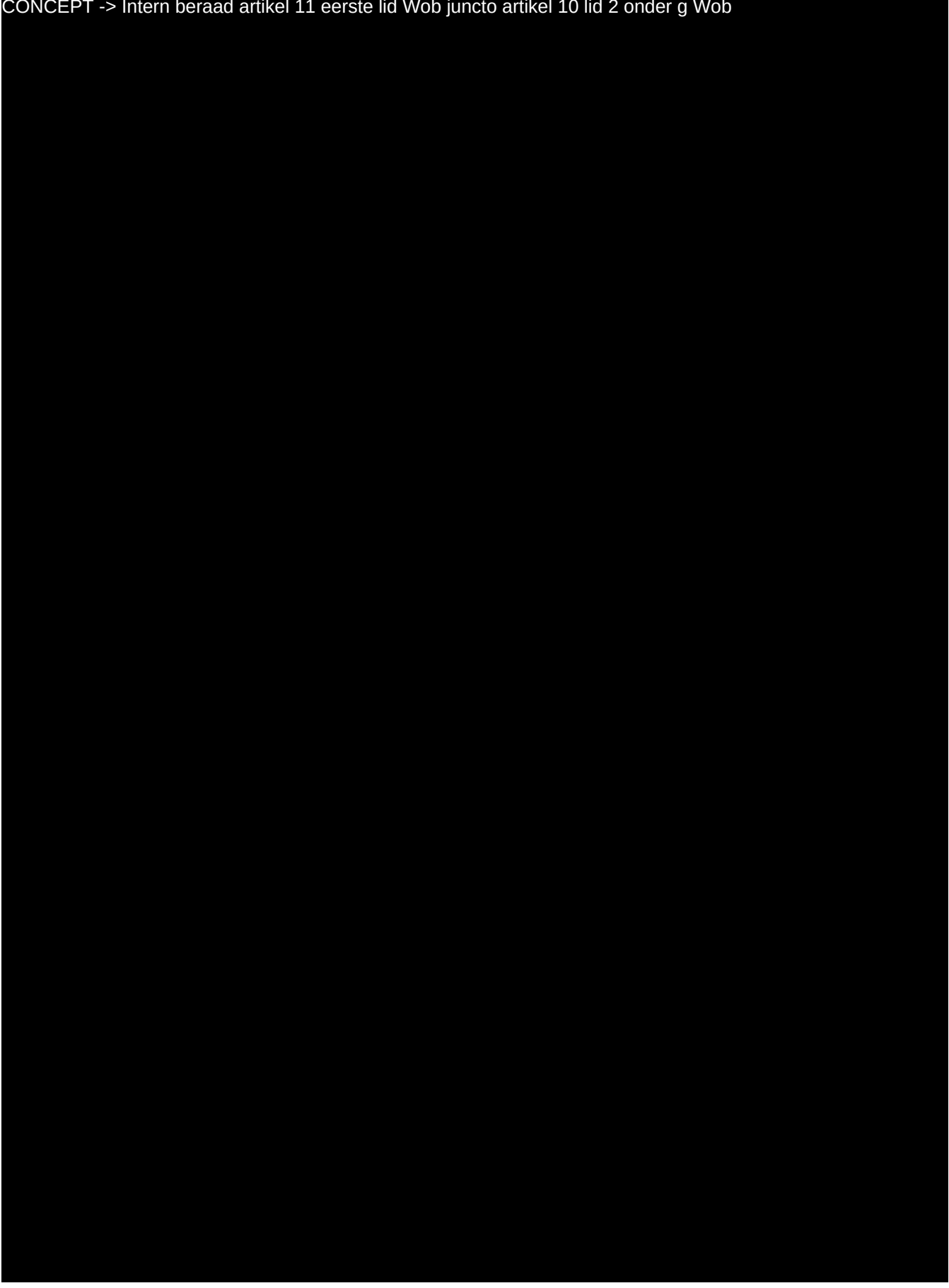
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



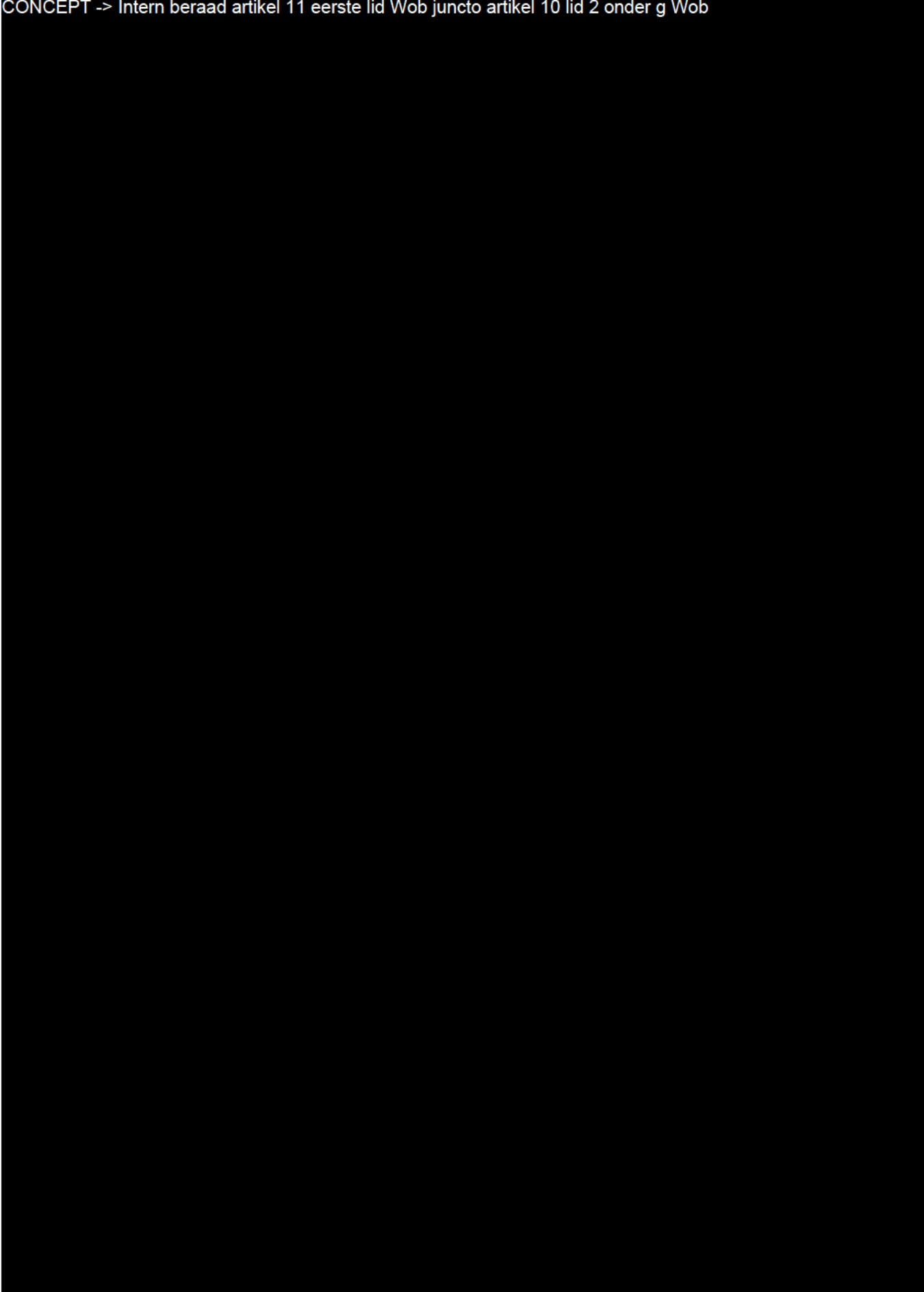
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



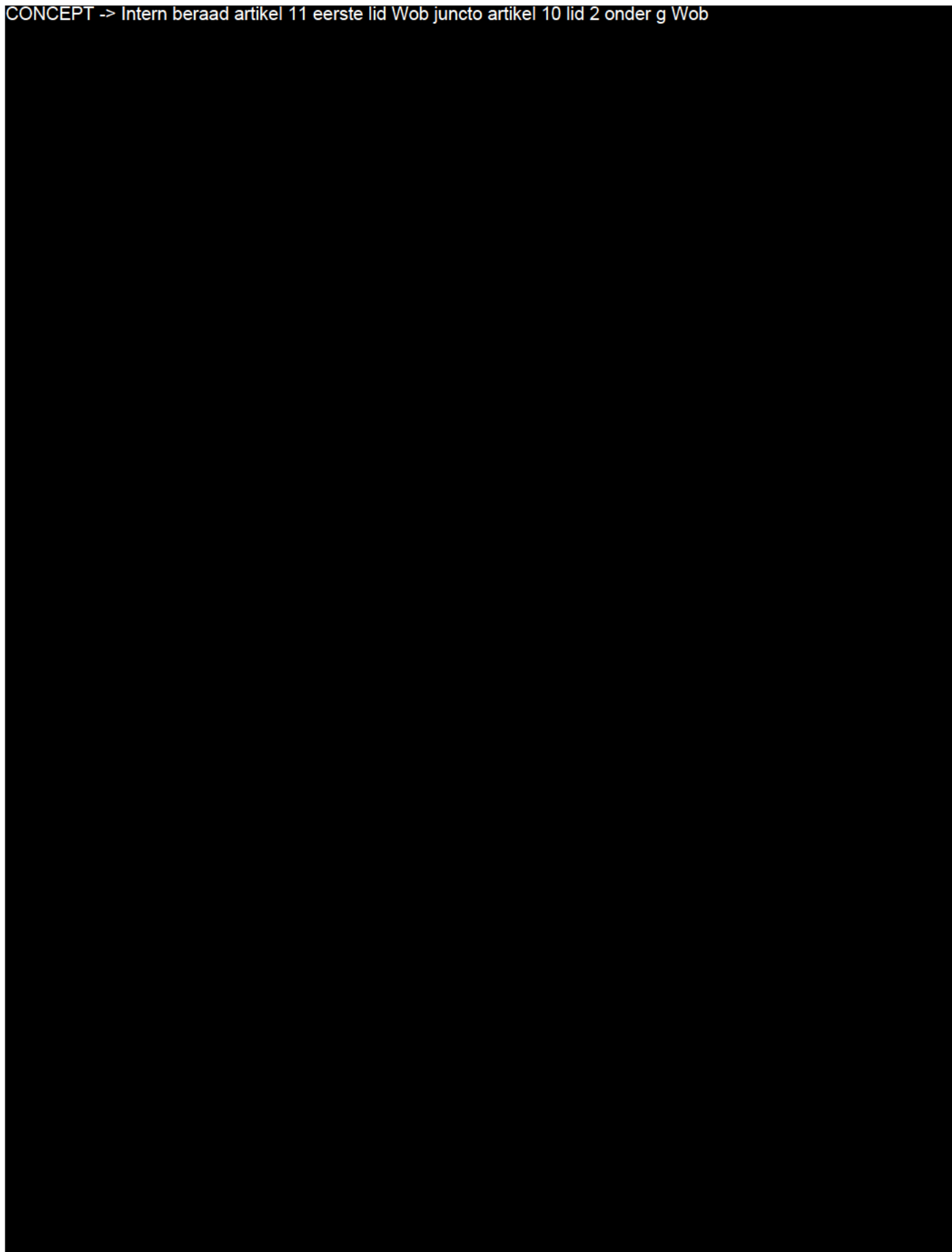
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



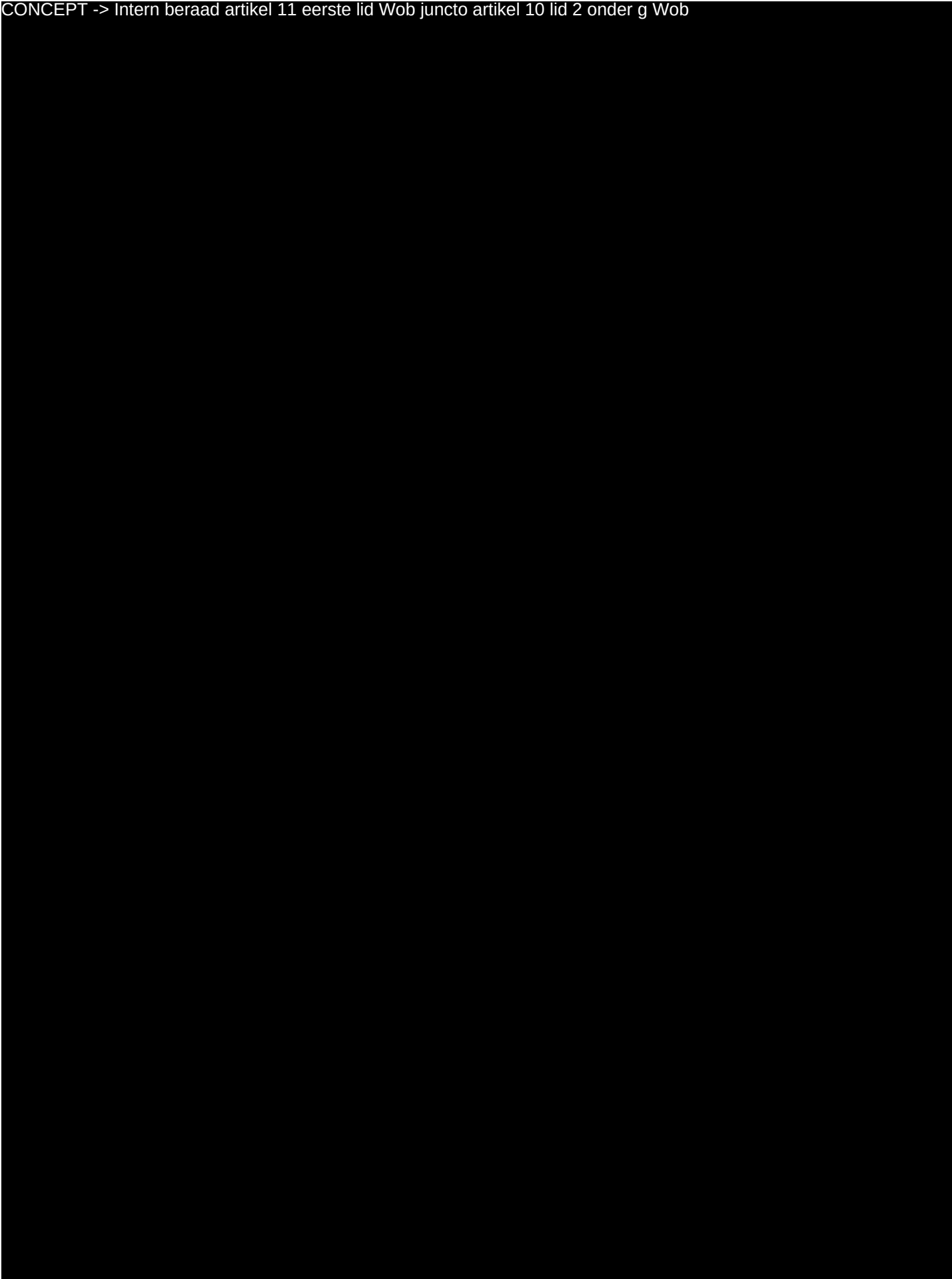
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



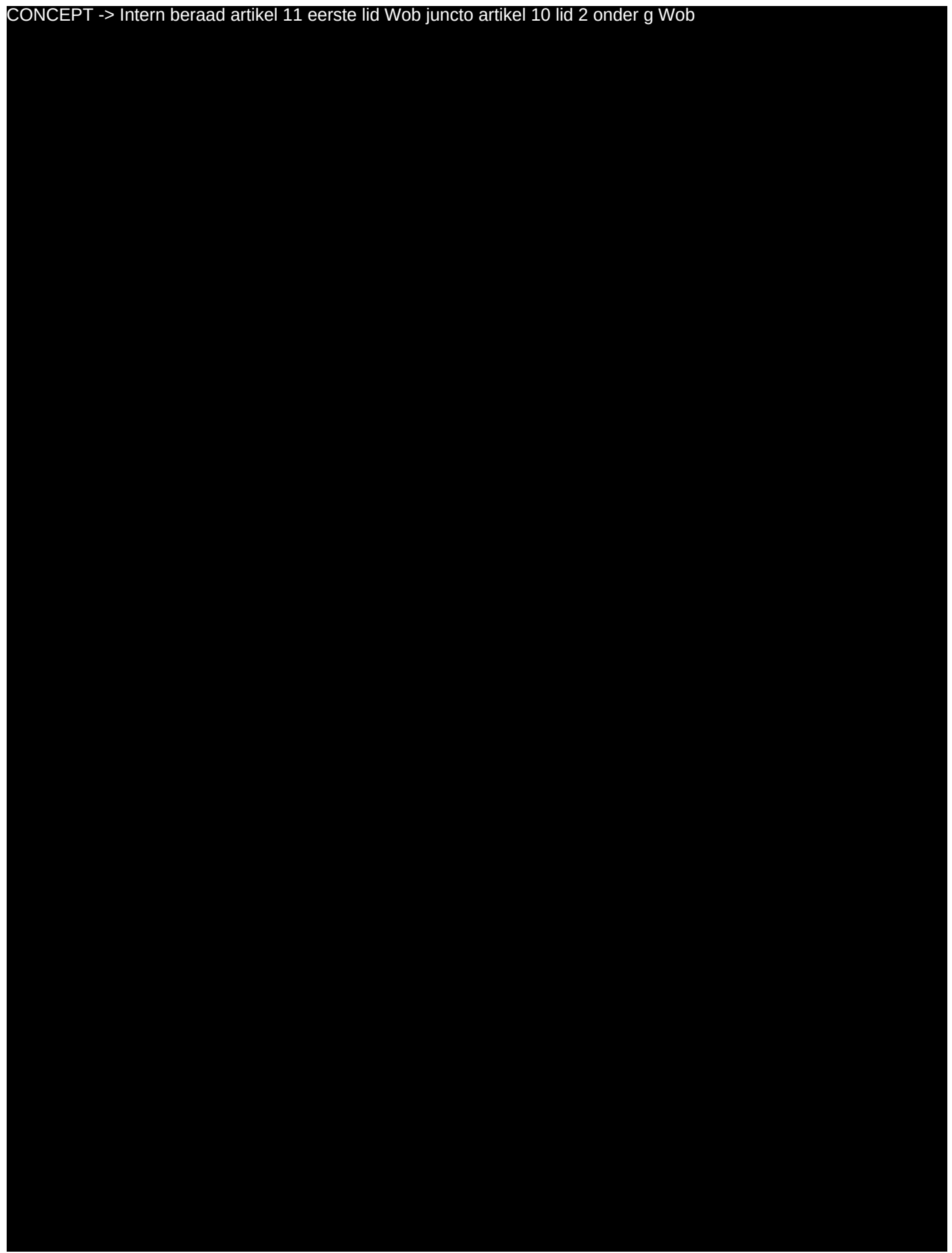
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

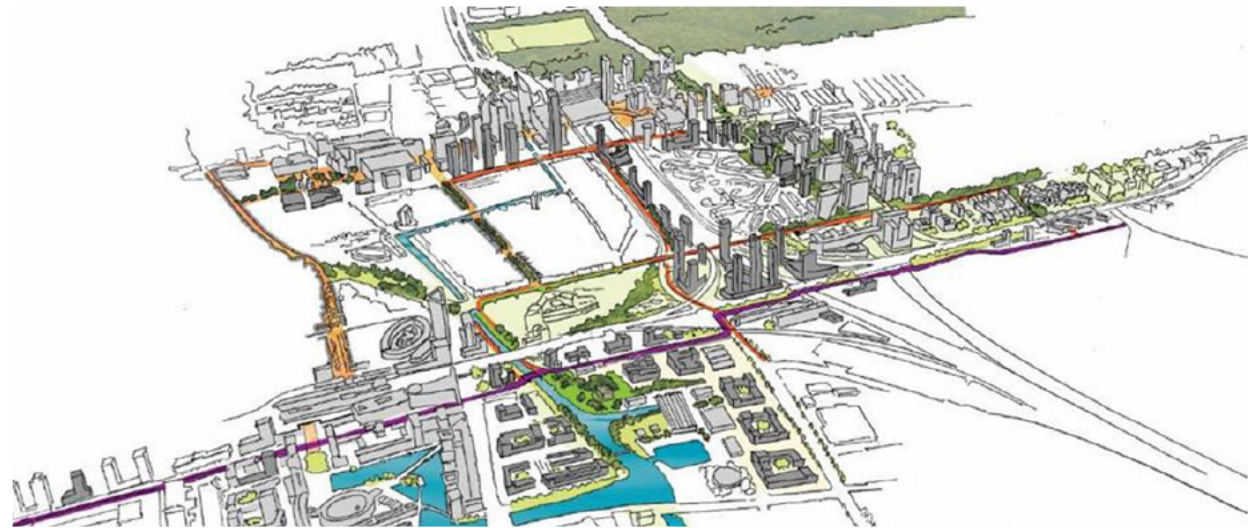


CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

Beknopt Plan van Aanpak reverkennning CID Binckhorst



Onderdelen Plan van Aanpak

1. Inleiding en uitgangspunten
2. Doelstelling preverkenning
3. Proces en mijlpalen
4. Organisatie

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



1. Inleiding en uitgangspunten (2)

Parallelprocessen / raakvlakmanagement (niet onderdeel PvA)

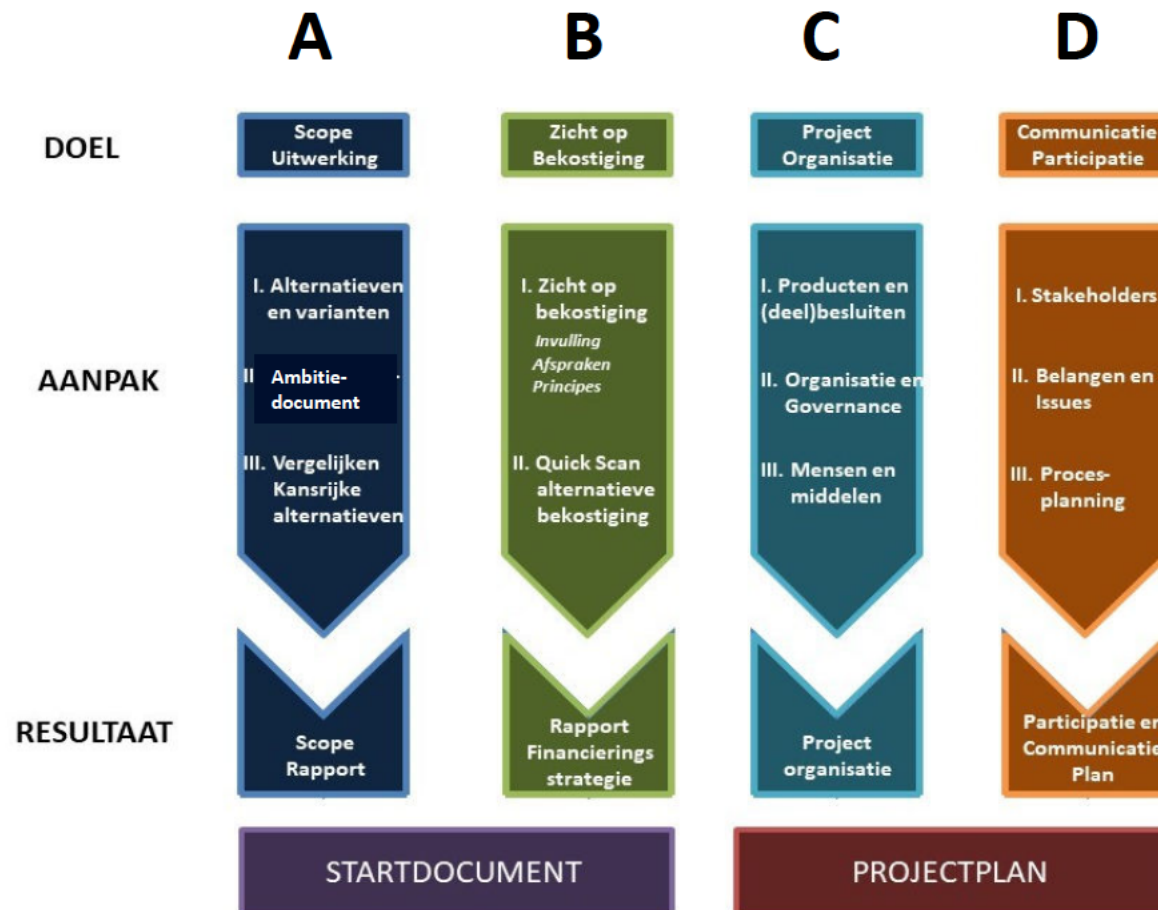
- Bekostigingstrajecten gebiedsprogramma
- ZO75 interne besluitvorming
- Lobbytraject
- Gesprekken ProRail emplacement - Schenkviaduct

2. Doelstellingen Preverkenningsfase

Komen tot

- Beslisinformatie / feitenbasis tbv startbeslissing MIRT-verkenning
- Projectplan incl participatie en communicatie
- Uitwerking inhoud
 - scope-uitwerking: ambities, opgaven
 - afweegkader
 - oplossingsrichtingen, pakketten van maatregelen
- Financieringsarrangement / Zicht op 75%

3. Proces, stappen en mijlpalen



3. Proces, stappen en mijlpalen (2)

A. Scope-uitwerking

I. Ambitiedocument en beoordelingskader

II. Alternatieven en varianten

III. Vergelijken kansrijke alternatieven

Proces

- In twee gescheiden trajecten
- Afronding I en II in juni met beeldend, aantrekkelijk vormgegeven boekje
- Afronding III als onderdeel MIRT verkenning (na oktober)

3. Proces, stappen en mijlpalen (3)

B. Zicht op bekostiging

I. ZO75: invulling, afspraken, principes

II. Quicksan alternatieve bekostiging

Proces

- Opdracht Rebel
- Stevig verankeren in werkgroep Gebiedsprogramma, gerelateerd aan '9 processen'
- Afronding grote lijnen juni, meer in detail ten tijde van BO

3. Proces, stappen en mijlpalen (4)

1. meerjarenfinancieringsperspectief programma(BO dec 2017):
2. zicht op bekostiging pre-verkenningen (BO mrt 2018):
3. financieringstrategie schaalsprong (onderdeel aanpak Werkplaats)
4. Regiobod MRDH, CID-Binckhorst als casus
5. G4-deal wonen en stedelijke bereikbaarheid
6. Systeemknoppen alternatieve bekostiging HOV
7. Business-cases verstedelijkingsalliantie
8. Mobiliteitfonds
9. Lightrailbrief

3. Proces, stappen en mijlpalen (5)

C en D. Projectplan incl communicatie en participatie

I. opstellen PvA

I. Stakeholders

II. Belangen en issues

III. Procesplanning

Proces

- Nadruk op periode vanaf juni
- ViNu schrijft

4. Organisatie

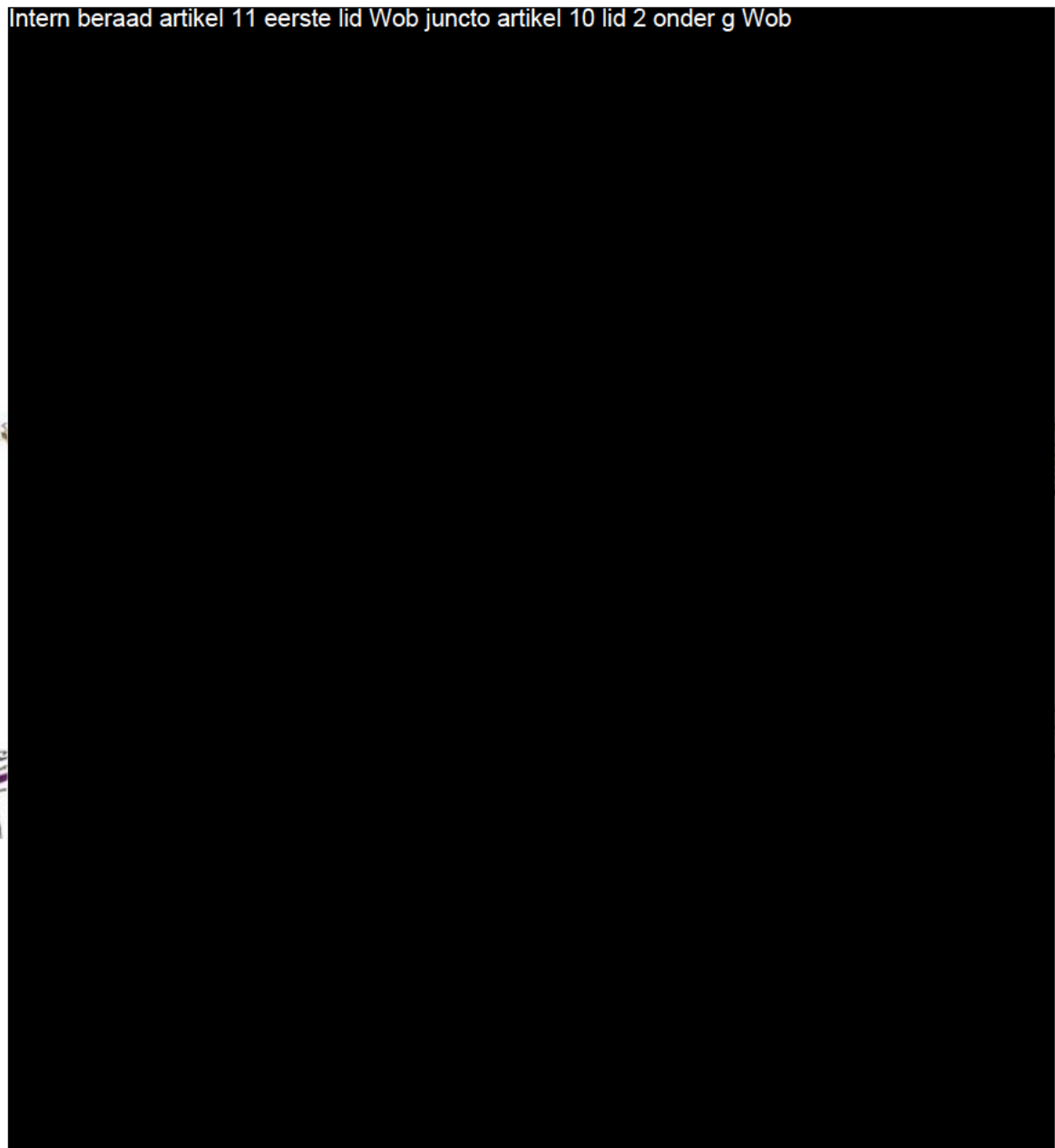
- [REDACTED] meer in centrale positie, Adriaan opdrachtgeversrol
 - externe trekker wordt zowel gezicht naar buiten, als intern opdrachtgever
 - kernteam-plus terug naar echt kernteam-4 (GHD, rijk, MRDH, PZH), andere leden alleen nog uitnodigen op themasessies
- Daarvoor
 - [REDACTED] frequent contact PK
 - Snel duidelijkheid 'leveranciers' nodig
 - wie schrijft Ambitiedocument
 - Arcadis
 - workshops bemensen uit DH en extern

CONCEPT

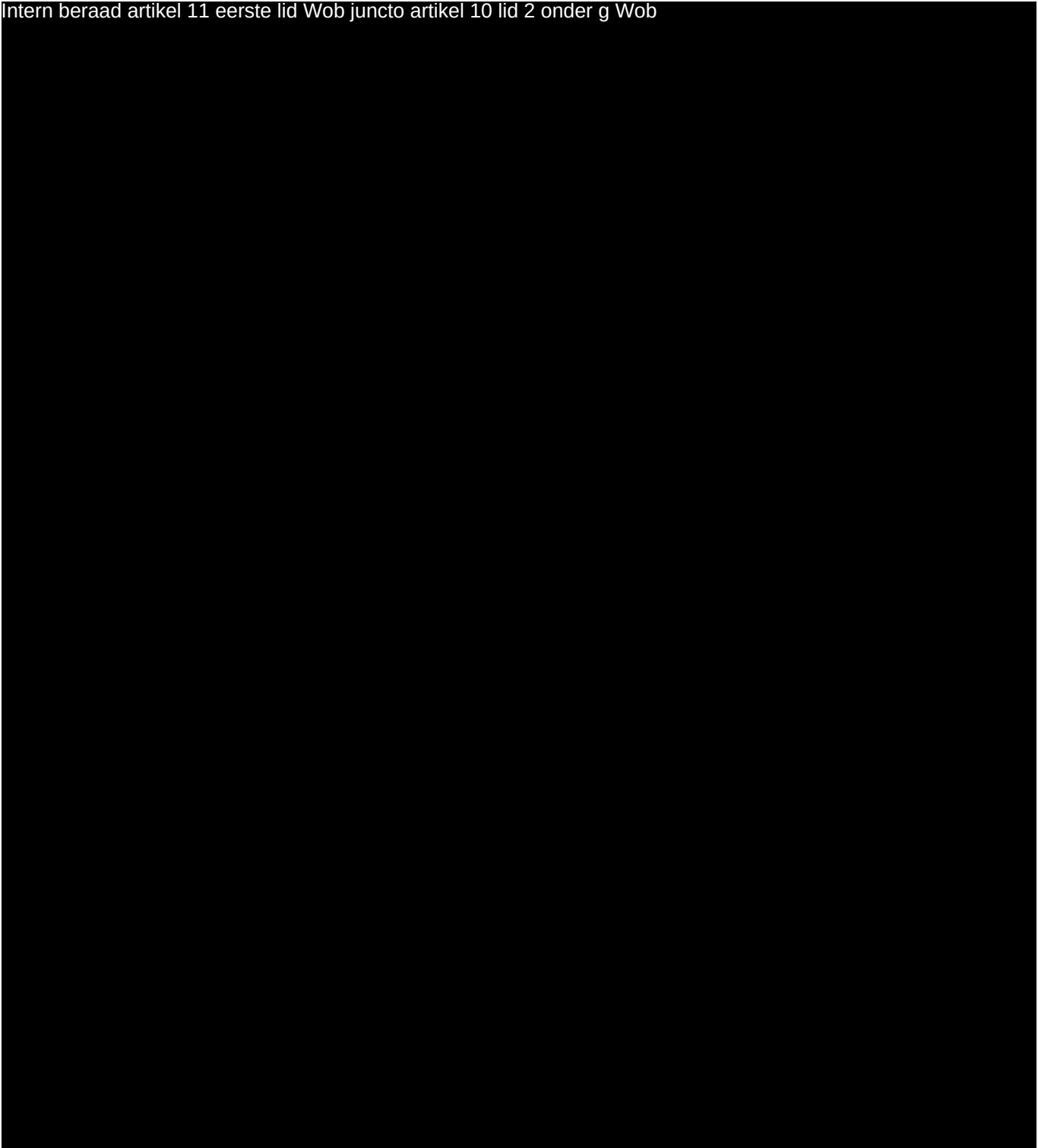
Projectplan pre-verkenningsfase Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst

Concept dd. 9 februari 2018 t.b.v. DO Rijk-Regio 13 februari 2018

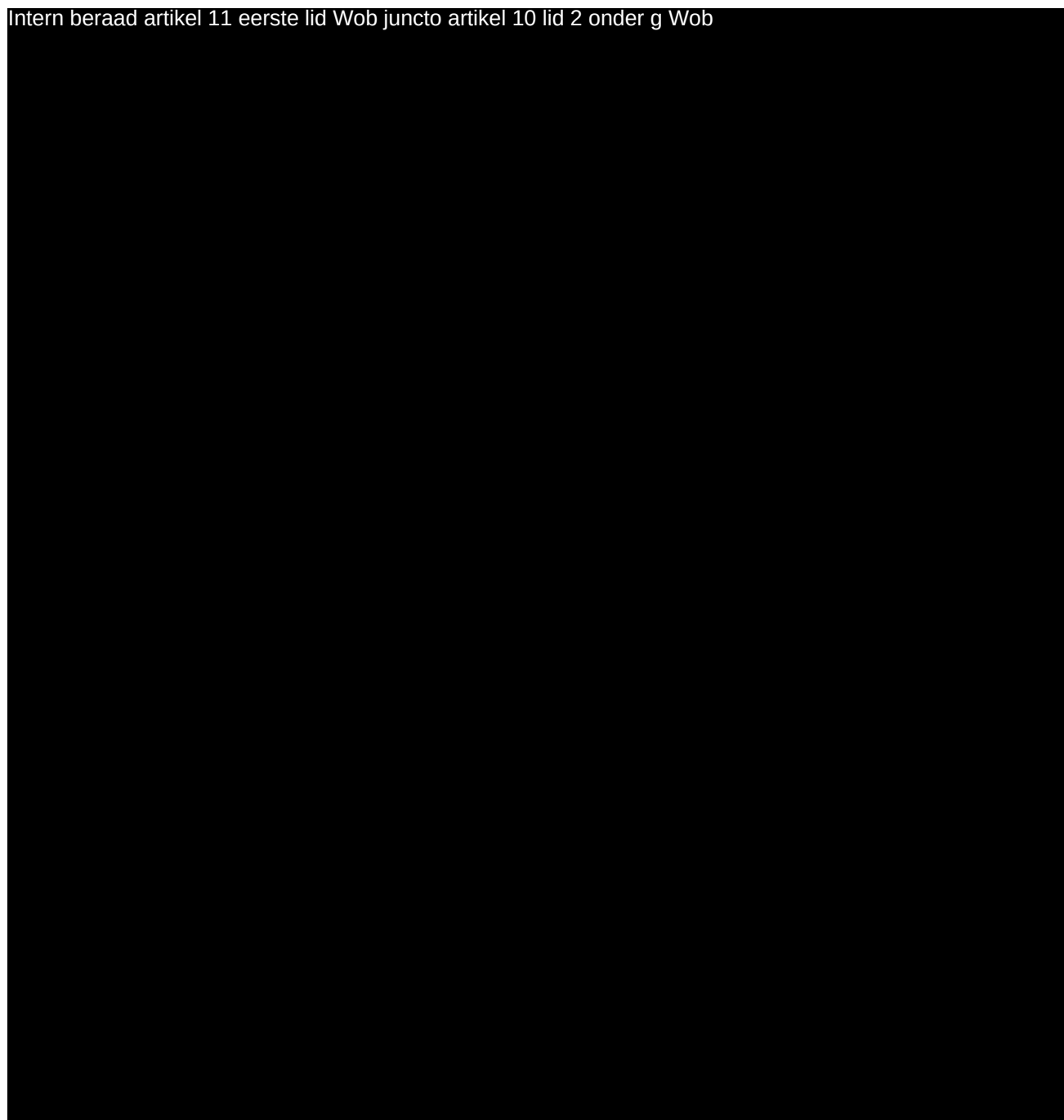
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



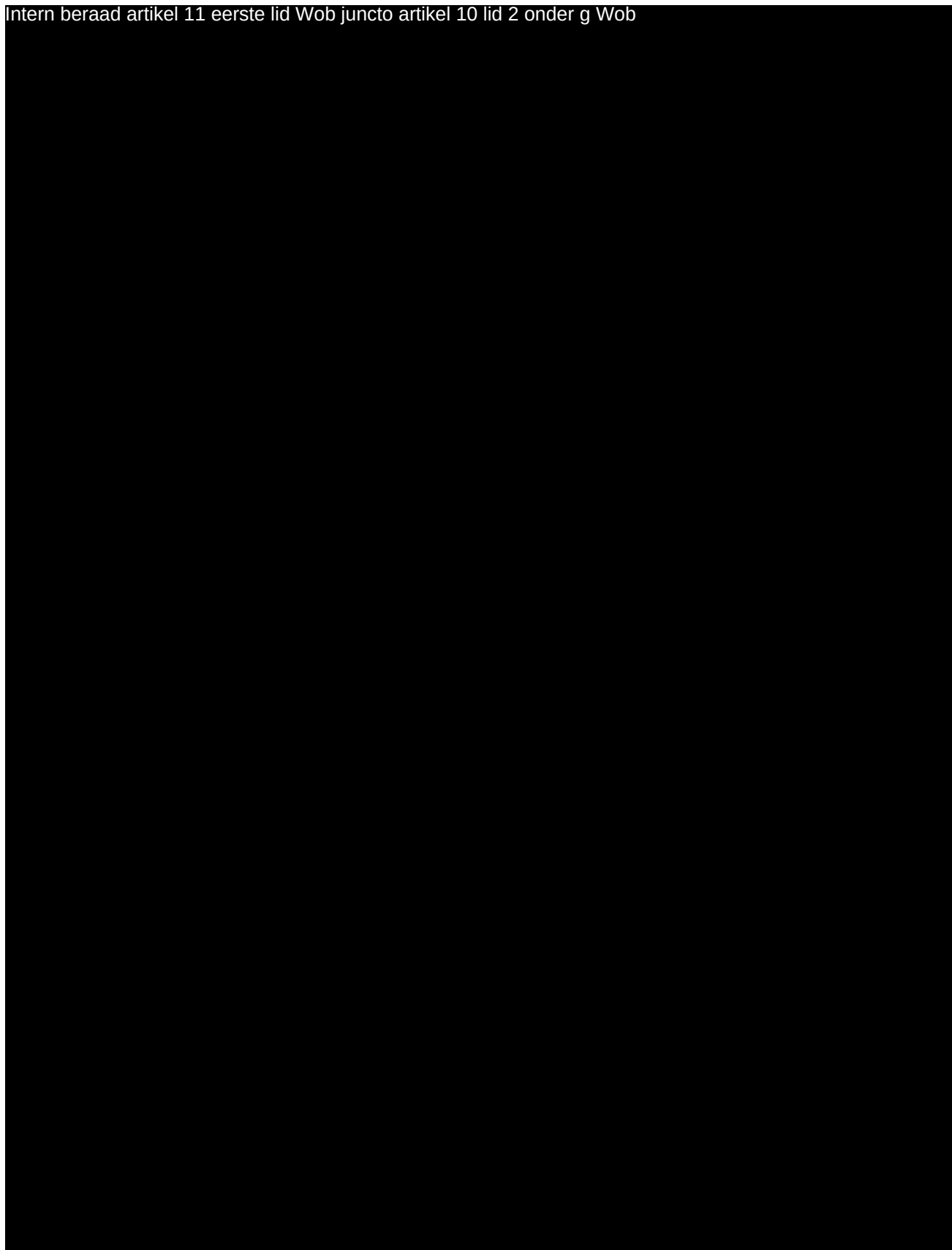
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



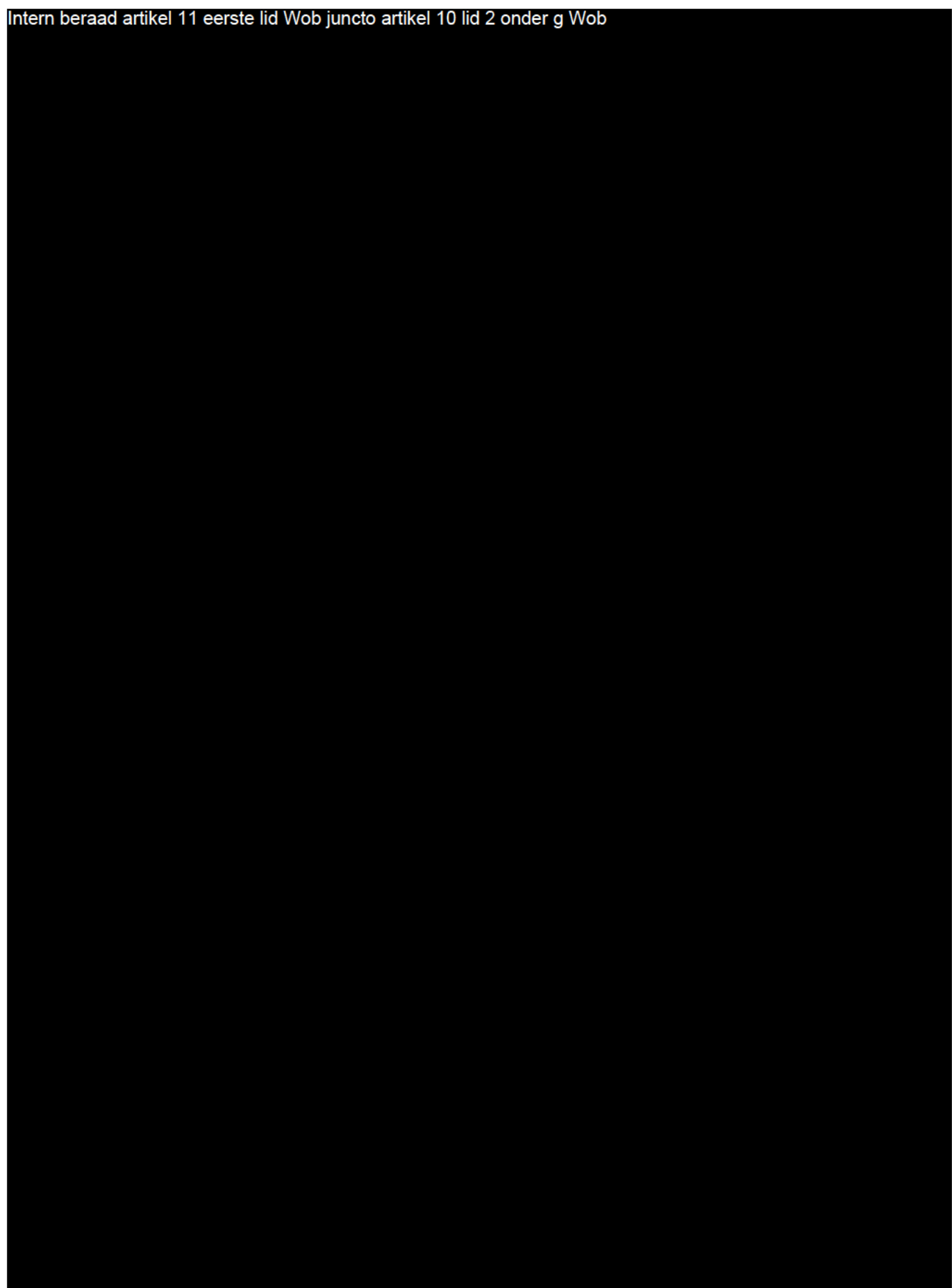
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



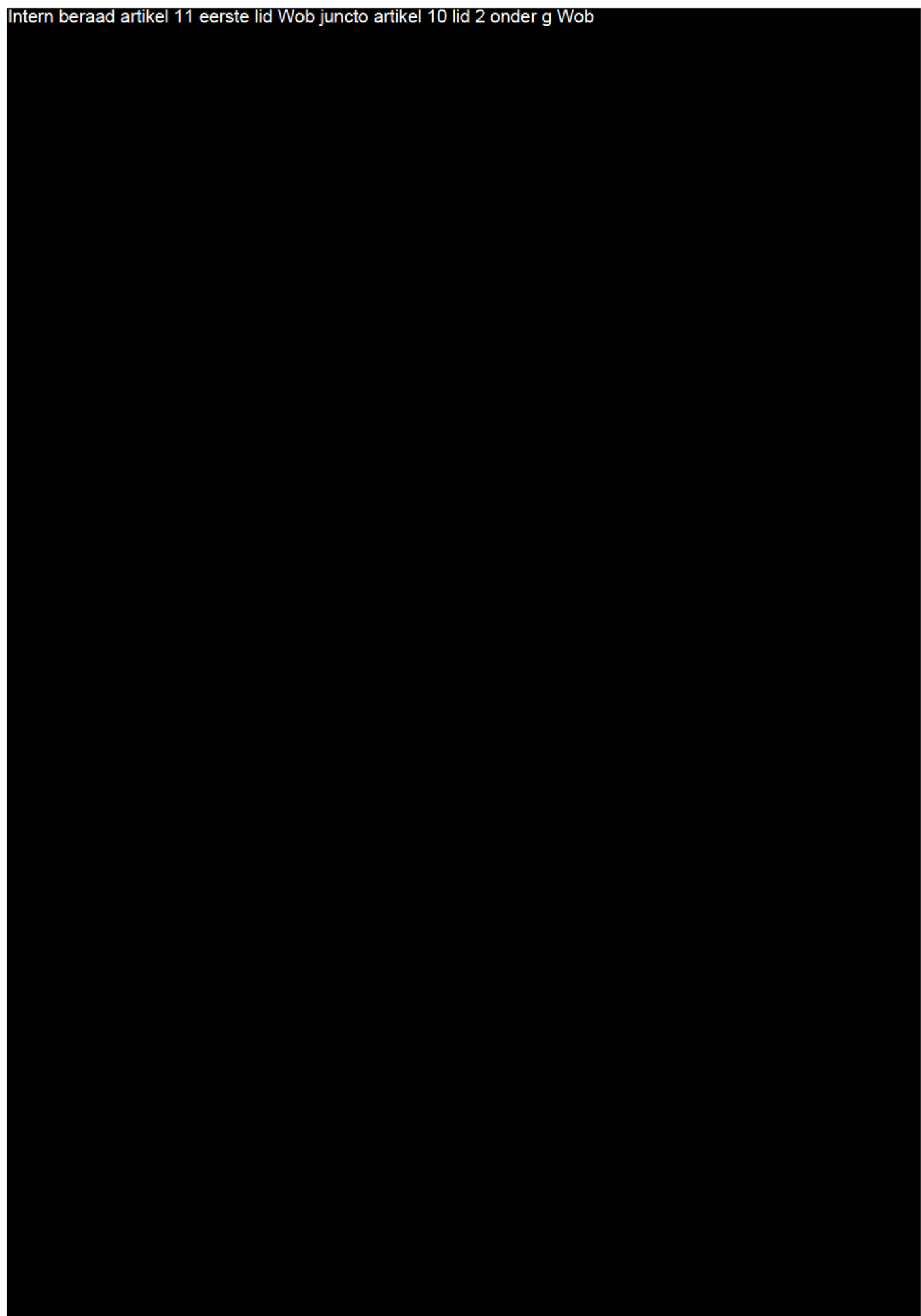
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



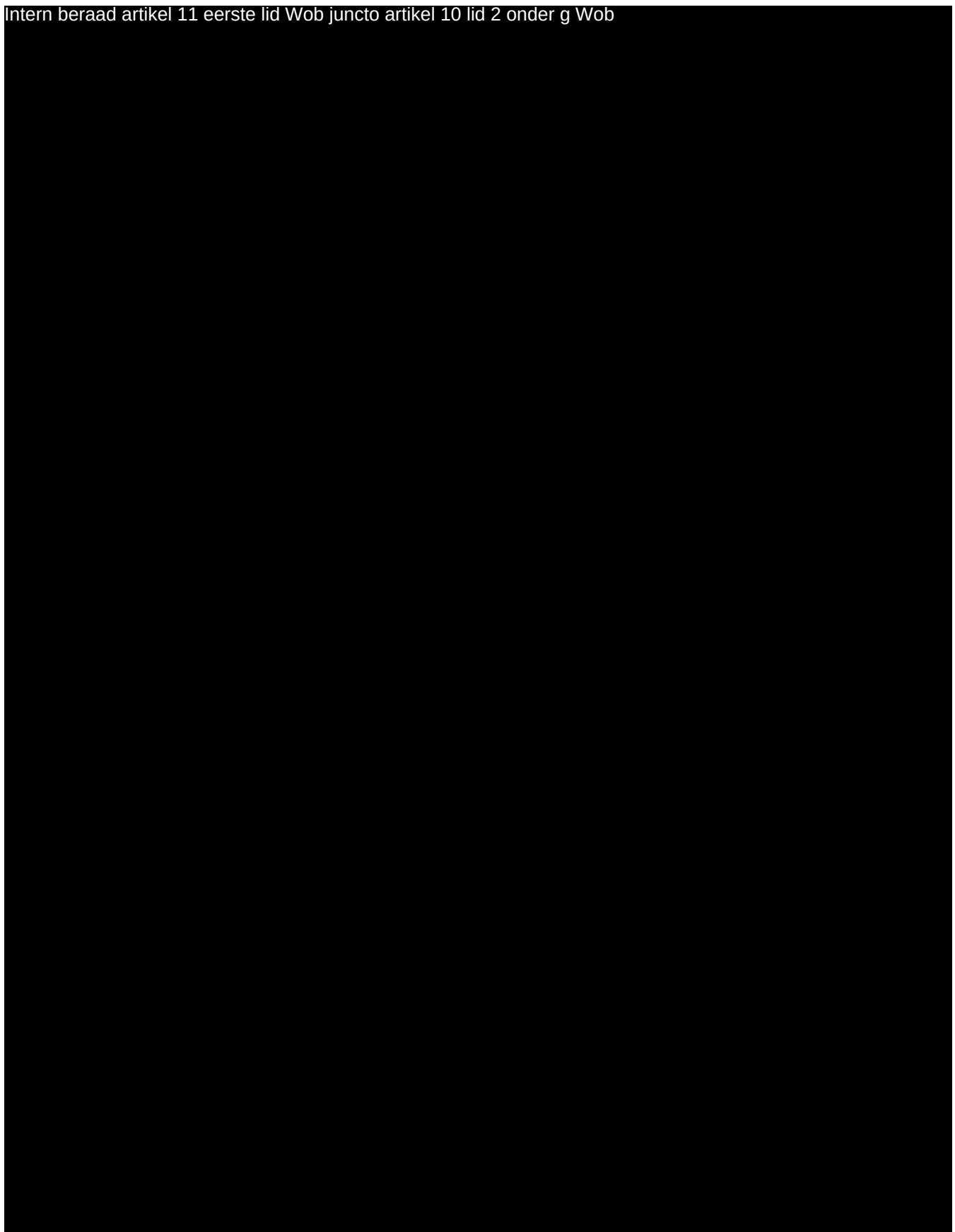
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



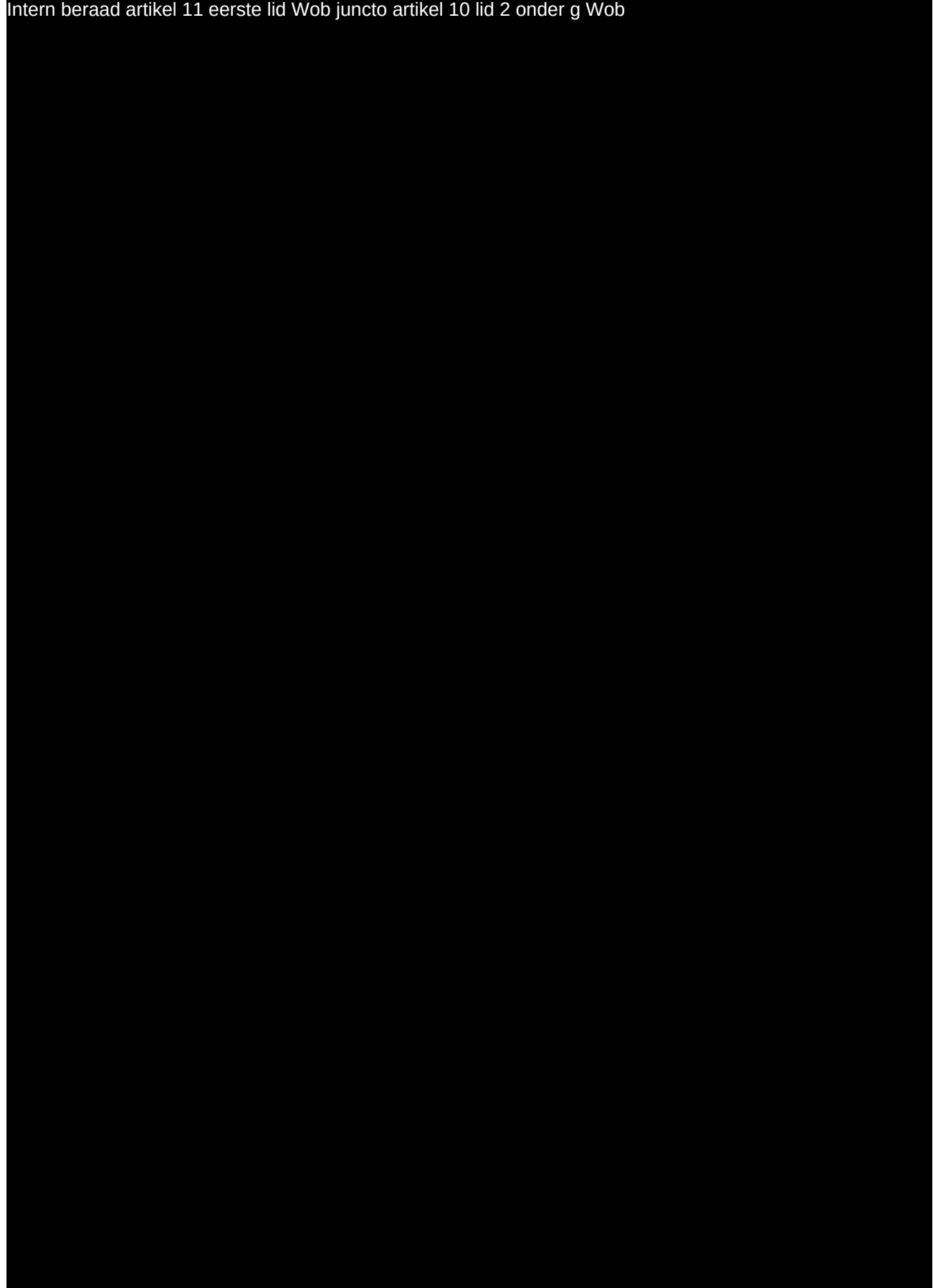
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



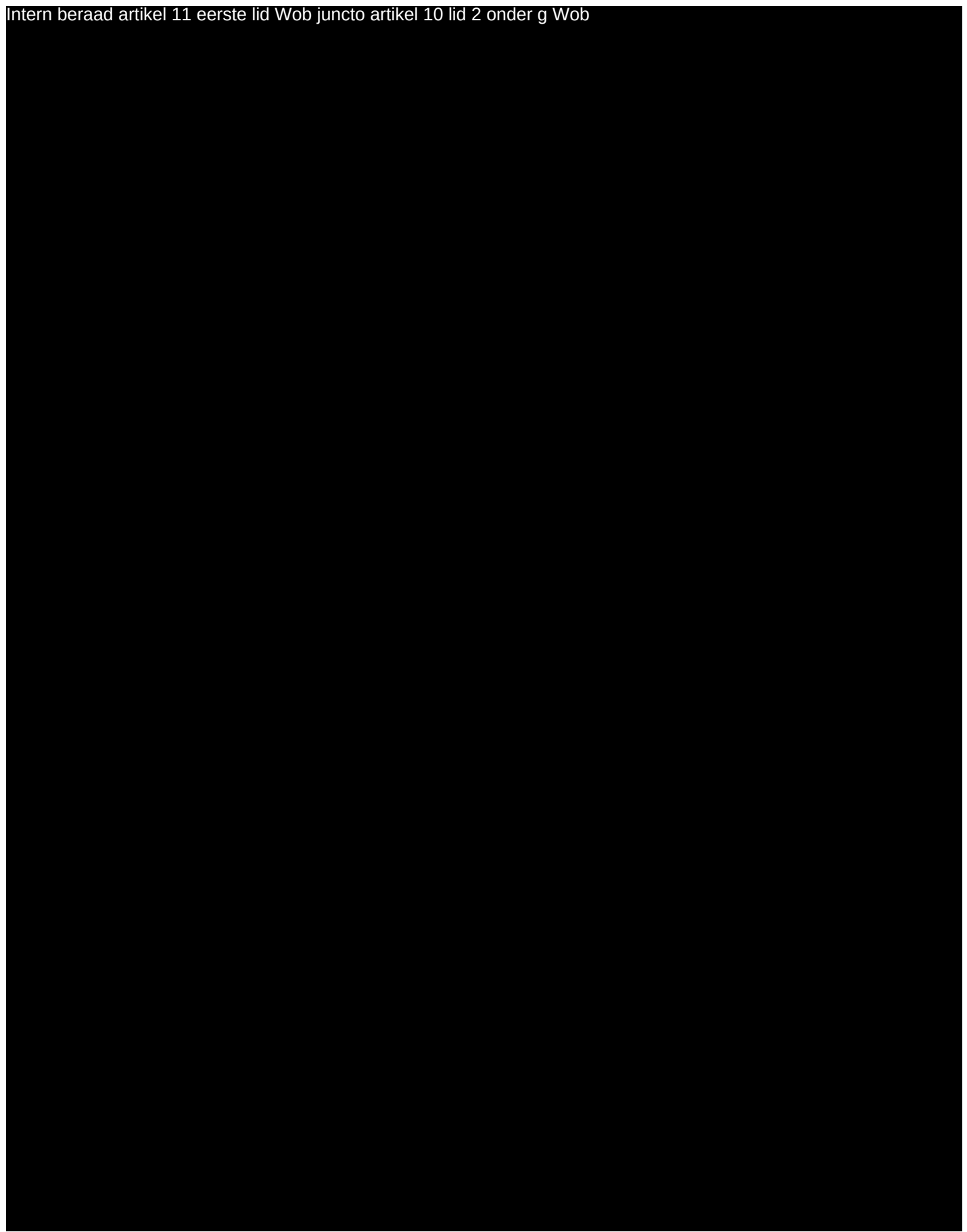
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



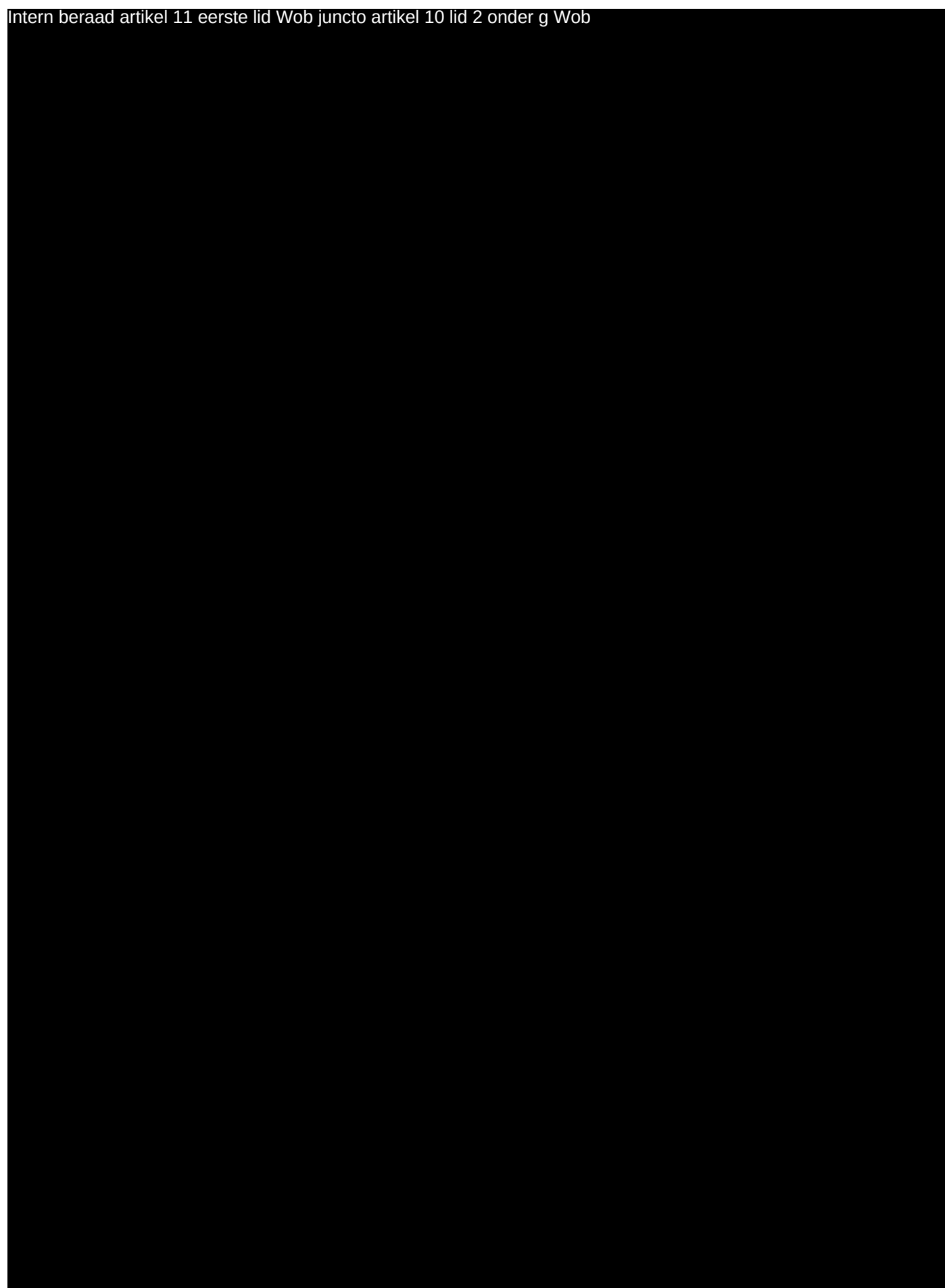
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



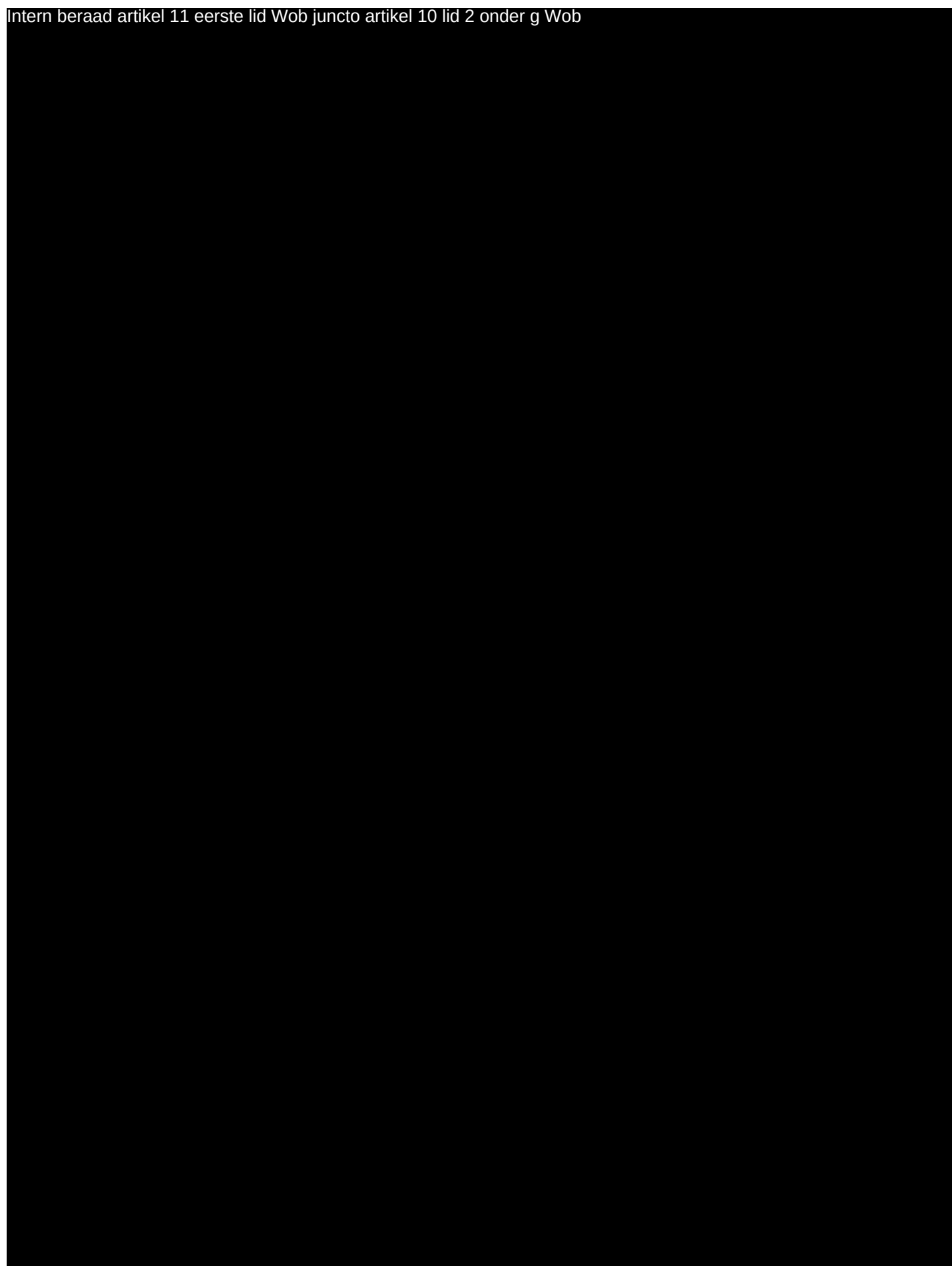
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



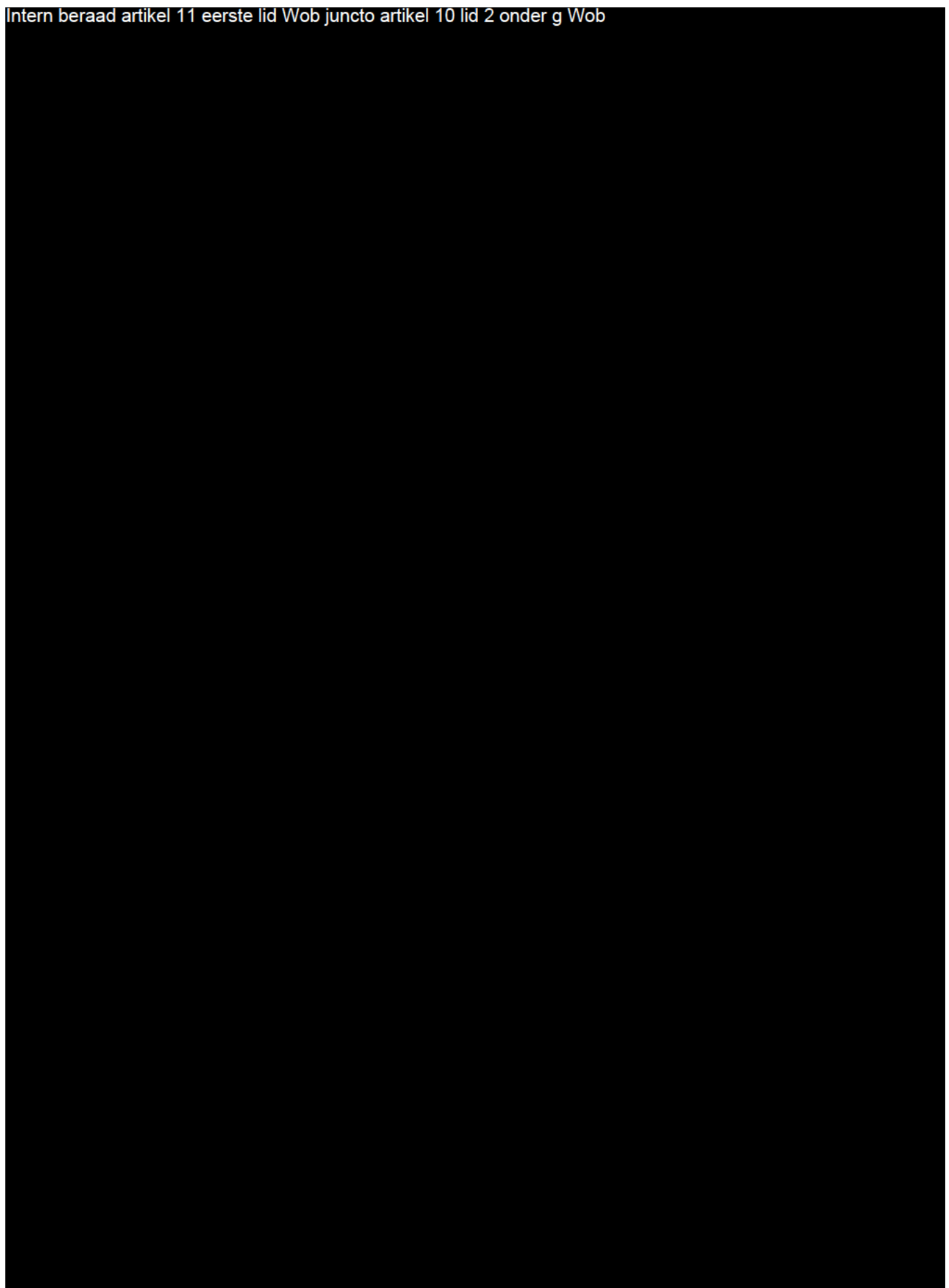
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



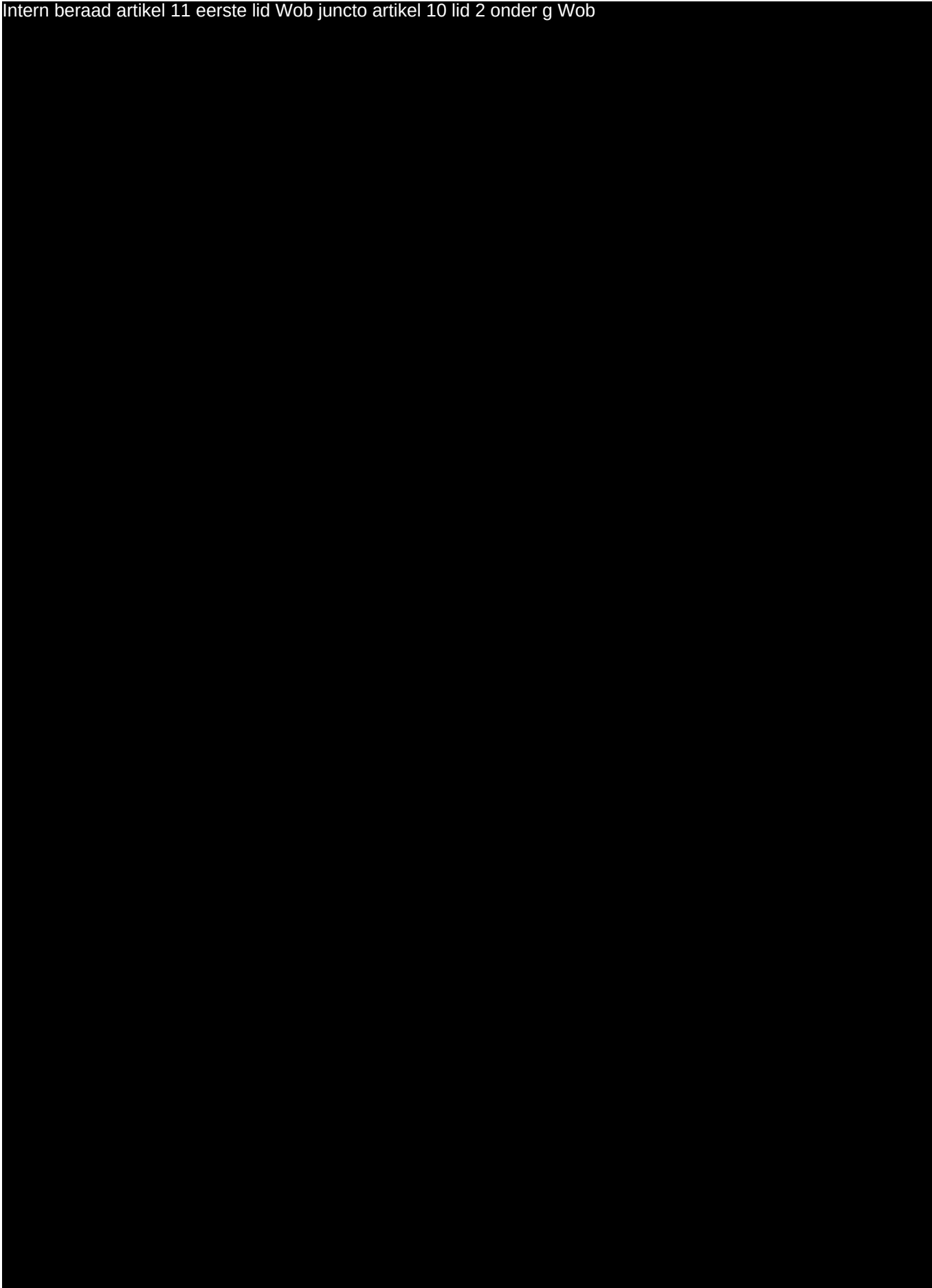
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



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



CONCEPT

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

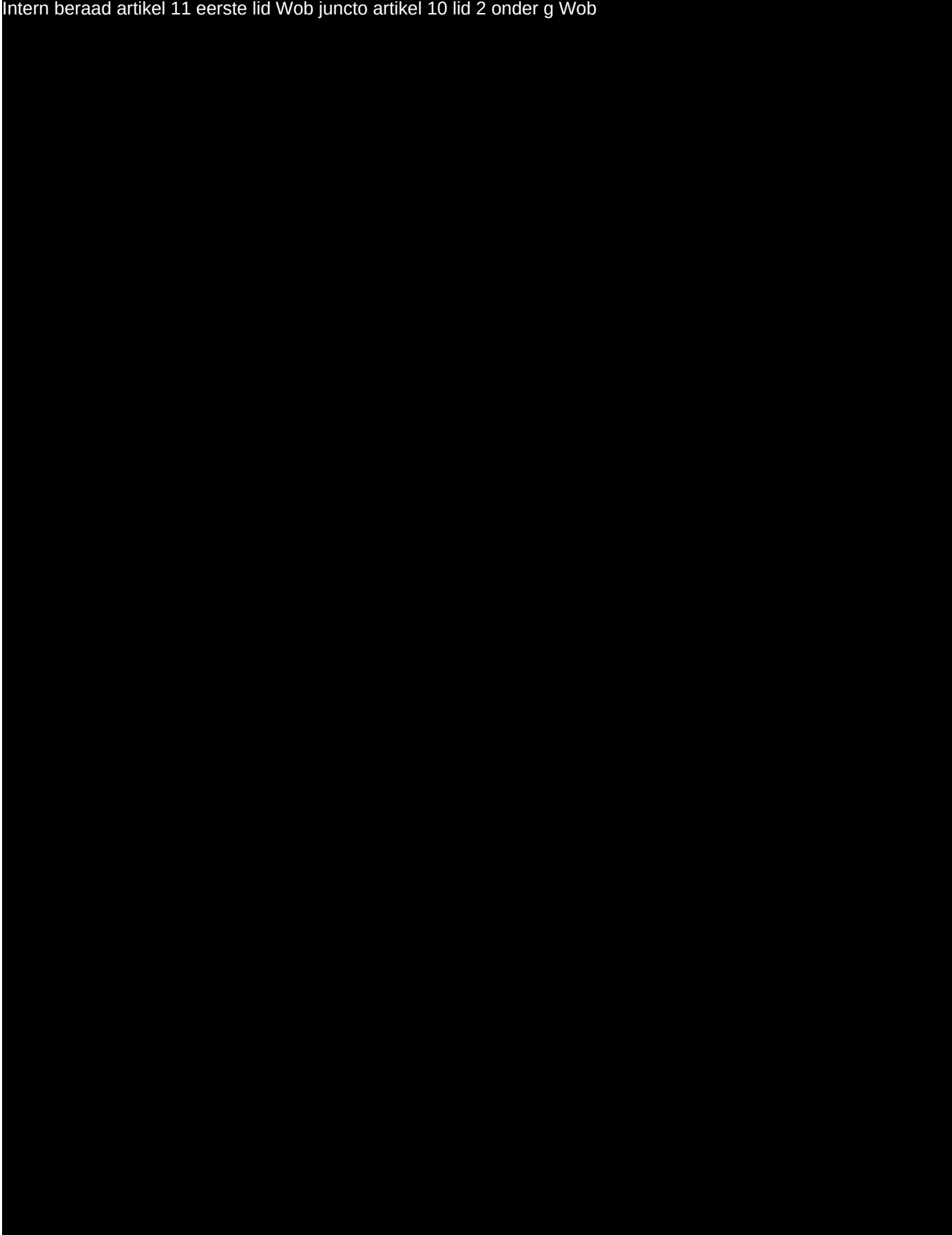


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

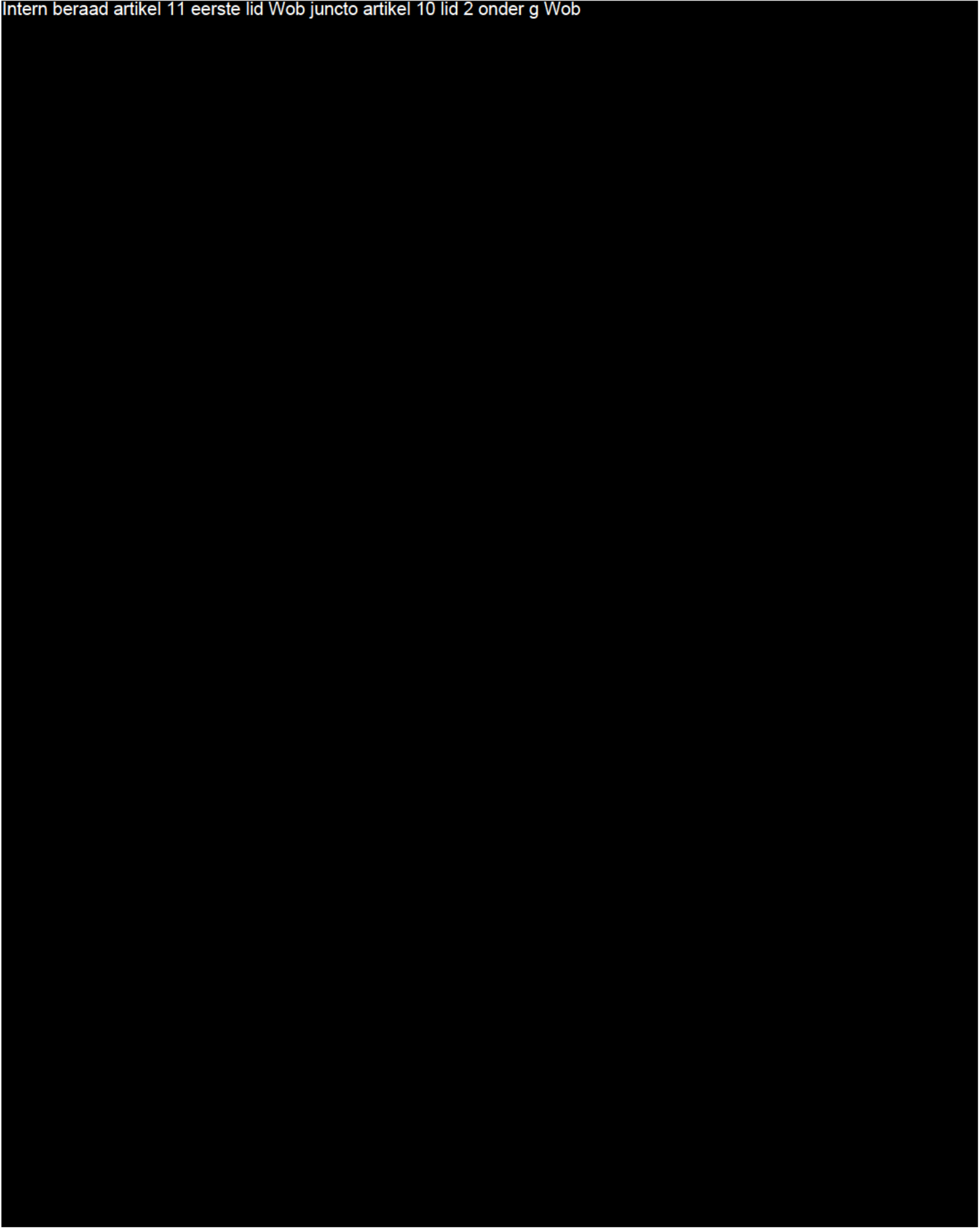


CONCEPT

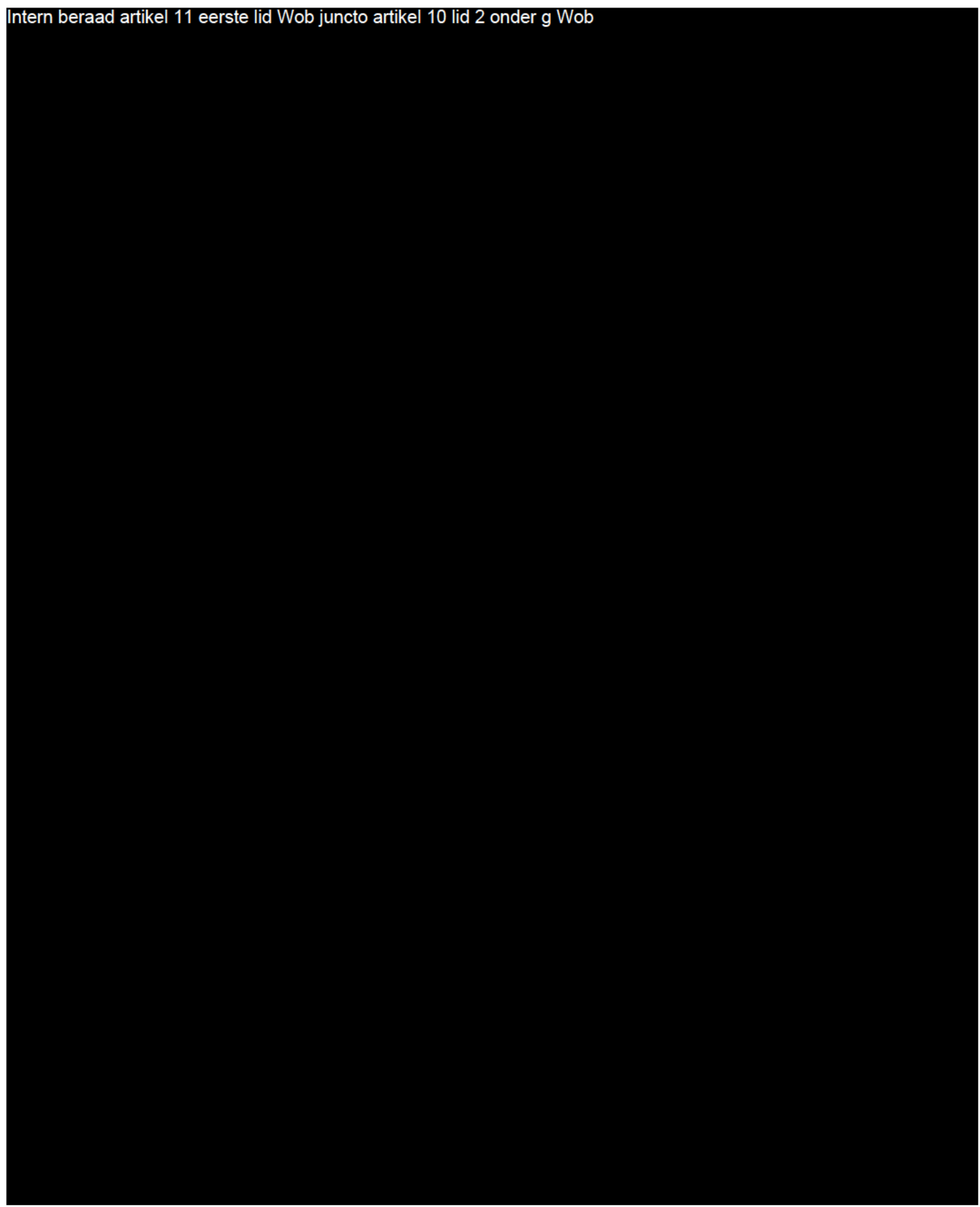
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



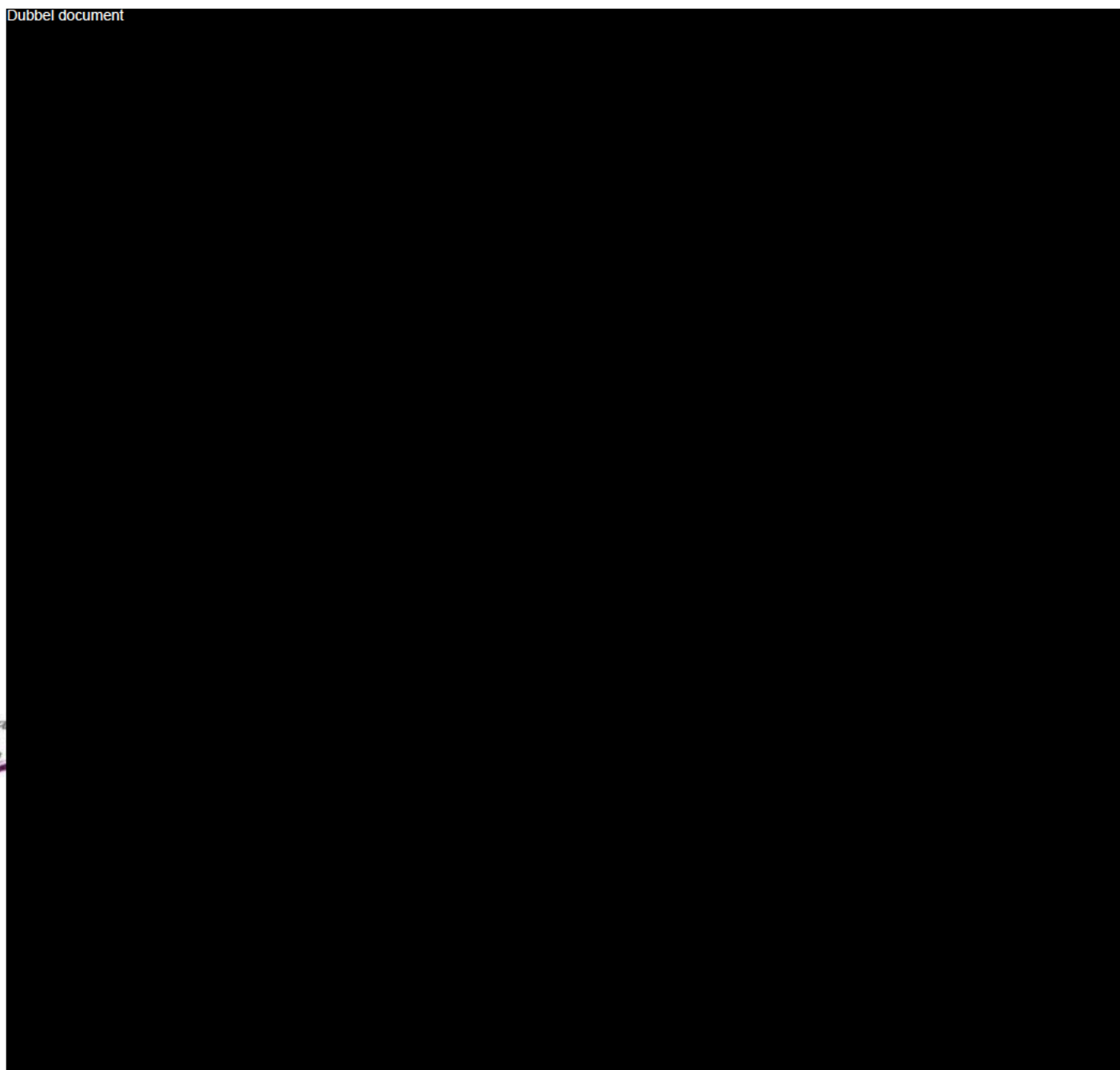
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Projectplan pre-verkenningfase Schaalsprong Regionale Mobiliteit CID-Binckhorst

22 februari 2018 – versie ten behoeve van BO MIRT, 7 maart 2018

Dubbel document



1. Inhoud

Dubbel document

