

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst – 10 november 2020

Genodigden:

- [REDACTED] Den Haag
- [REDACTED] MRDH
- [REDACTED] provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], ministerie van IenW
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED], APPM (voorzitter)
- [REDACTED] (verslag)

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening en mededelingen
 - Bijlage 1: Verslag overleg 30 september
2. Stand van zaken voorbereiding BO-MIRT 26 november
 - Bijlage 2: BO-MIRT besluittekst
 - Gevraagd besluit: kennisnemen

Toelichting

Kennisnemen van de laatste stand van zaken m.b.t. de voorbereiding van het BO-MIRT. De BO-MIRT besluittekst sluit aan op de conclusies van de Programmaraad van 29 oktober en is tot stand gekomen met medewerking van de MIRT coördinatoren. Partijen zijn het eens over de inhoud maar verschillen van inzicht over de te maken afspraken. Daarom zijn er twee versies gemaakt: een regio- en Rijksversie.

3. Bespreken hoofdpunten zienswijzen NRD
 - Bijlage 3: Notitie hoofdpunten nota van antwoord NRD
 - Gevraagd besluit: discussie over mogelijk aanpassen scope; richting meegeven

Toelichting

In totaal zijn 111 zienswijzen ingediend, waarvan een aantal dubbel ingediend of identieke teksten. Het aantal unieke reacties betreft 65. Dat is veel meer dan gedacht. De hoofdpunten in de zienswijzen zijn tracé-keuze, zorgen impact op 'Opa's veldje' en Hofwijck, vragen over inpassing en de informatievoorziening richting en de betrokkenheid van de omgeving. In de notitie een uiteenzetting met een eerste richting voor impact op de onderzoeksopzet, voor discussie.

4. Bespreken participatieproces
 - Gevraagd besluit: kennisnemen

Toelichting

Begin oktober heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de wethouders van Den Haag en Leidschendam-Voorburg over de te hanteren uitgangspunten. Deze zijn bekrachtigd en op basis hiervan is een concept participatieplan opgesteld. De uitgangspunten zijn:

- Het is een gezamenlijke opgave, waarbij één gezamenlijke boodschap en gezamenlijke participatie- en communicatielijn een voorwaarde is. De insteek en aanpak voor participatie en communicatie wordt vastgelegd in het participatieplan inclusief communicatieparagraaf. Leidend daarbij is de eerder uitgesproken voorkeur voor participatie namelijk 'actief informeren'.
- Uitgangspunt is dat vanuit de Verkenning transparant naar buiten wordt gebracht wat de initiatiefnemers willen bereiken met het project en welke keuzes er worden gemaakt. Zowel naar professionele partijen als naar overige belanghebbenden zoals bewoners, bedrijven en andere gebruikers van het gebied.
- Actief betrekken van bewoners(groepen). Belangrijk om hun geluid serieus te nemen en ze mee te nemen in de bredere context van de mobiliteitsmaatregelen (mogelijk maken verstedelijking en mobiliteitstransitie) en de keuzes. Daarbij ook helder zijn in de verwachtingen: waar heeft men wanneer invloed op?
- Het instemmen met het oprichten van een Klankbordgroep Voorburg West;
- Continueren van het 'hand-in-hand' vormgeven van off- en online participatiebijeenkomsten door Leidschendam-Voorburg en Den Haag samen.

5. Bespreken herijking integrale planning

- Bijlage 5: Integrale planning
- Gevraagd besluit: kennisnemen

Toelichting

De integrale planning is geactualiseerd. Dit was noodzakelijk gezien vertraging in de bereikbaarheidseffecten, extra inhoudelijke zoekvragen m.b.t. combi-alternatief (inzicht in kostenraming mogelijk mondeling ter vergadering) en tracé over de Pr. Mariannelaan en herijking van de benodigde tijd voor bestuurlijke vaststelling in de raden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Dit leidt tot een concept Masterplan incl. plan-MER voorzien medio februari 2021 en vrijgave voor terinzagelegging door de colleges eind maart 2021. Het definitieve Masterplan is voorzien voor medio juni, daarna gaat deze de besluitvorming in.

6. Bespreken vaststellen onderdelen no-regret pakket

- Bijlagen 6.1-6.5
- Gevraagd besluit: vaststellen van de volgende documenten:
 - Notitie Rijksbijdrage BTW CID BH
 - Financieel overzicht
 - Voortgangsrapportage
 - Smart City handleiding
 - Samenwerkingsplatform

Toelichting

In de werkgroep No-regret zijn deze documenten besproken en akkoord bevonden. Ze liggen ter vaststelling voor in de ambtelijke stuurgroep.

7. Rondvraag

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst – 27 augustus 2020

Genodigden:

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], ministerie van IenW
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED], APPM (voorzitter)
- [REDACTED] (verslag)

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening en mededelingen

- Bijlage 1: Verslag overleg 25 juni

[REDACTED] heeft zich voor dit verslag afgemeld. [REDACTED] geeft aan als opdrachtgever Binckhorst voortaan bij deze stuurgroep zal aansluiten. [REDACTED] vervangt [REDACTED] deze keer. Daarnaast wordt aangegeven dat [REDACTED] later aansluit. Het verslag wordt vastgesteld.

Actielijst:

- APPM & Kernteam: opstellen van een document met alle benodigde informatie voor de startbeslissing. *Actie is afgerond, stuk staat vandaag geagendeerd.*
- [REDACTED] verwerkt de opmerkingen van de stuurgroep in het discussiestuk (alternatieve) bekostiging. *Vorige keer is aangegeven dat in het discussiestuk de reguliere bekostiging ontbrak. [REDACTED] stelt voor om dit punt bij agendapunt drie nader te bespreken.*

[REDACTED] geeft daarnaast aan dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de Plan MER 3 september vrijgegeven worden. Hierop zullen reacties komen. Bas stelt voor dat, wanneer partijen ergens tegen aan lopen, dit zoveel mogelijk laten verlopen via het omgevingsmanagement door APPM.

2. Startdocument MIRT verkenning

- Bijlage 2: Startdocument MIRT verkenning
- Gevraagd besluit: instemmen met inhoud startdocument

Toelichting

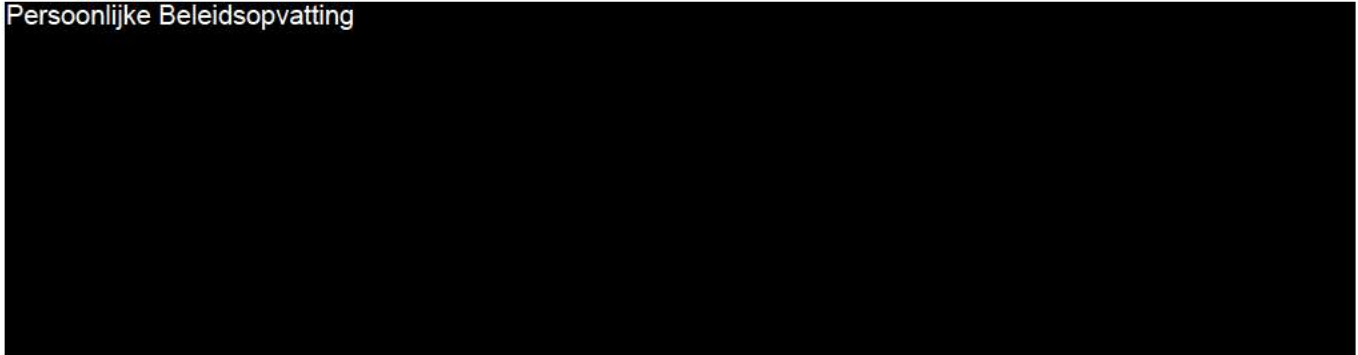
Het startdocument is noodzakelijk om een MIRT startbeslissing te kunnen nemen tijdens het BO MIRT op 26 november. Dit document voldoet aan het vereiste MIRT informatieprofiel en is een update van de het eerdere startdocument uit 2018 dat de basis legde voor de huidige Verkenning. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Hoofdstuk 2: actualisatie van de Opgave, met name van de groeiambities voor CID Binckhorst.
- Hoofdstuk 4: resultaten van de Analytische fase

[REDACTED] geeft aan dat de belangrijkste aanpassing ten opzichte van het eerdere startdocument de aanscherping van de opgaven en het opnemen van de resultaten van de Analytische fase. Gevraagd wordt aan de stuurgroep om in te stemmen met het startdocument

Reacties:

Persoonlijke Beleidsopvatting



Besluit: Met de toevoeging dat de bijdrage van IenW aan de studiekosten inclusief BTW is, gaat de stuurgroep akkoord met dit startdocument.

3. Aanzet bekostigingsvoorstel

- Bijlage 3: Aanzet bekostigingsvoorstel
- Gevraagd besluit: keuze maken voor inzet verdeling rijk-regio plus verdeling regiodeel ter vaststelling in DO MoVe 10 september

Toelichting

In het DO MoVe van 2 juli is het volgende voorstel vastgesteld om te komen tot zicht op bekostiging:

- Rijk en regio maken na zomer principe afspraken over verdeling in samenhang met de overige MoVe besluiten.
- De regio bestuurders MIRT plus Leidschendam-Voorburg komen met een voorstel aan het rijk voor bekostiging van het regiodeel.
- In het DO Move van 10 september wordt het bekostigingsvoorstel besproken t.b.v. besluitvorming in de Programmaraad.
- In de Programmaraad van 28 september is besluitvorming voorzien over zicht op bekostiging.

In bijlage 3 is een overzicht gegeven van te maken keuzes voor de verdeling rijk-regio en voor de verdeling van het regiodeel.

Tijdens het vorige DO MoVe is een procesvoorstel vastgesteld om te komen tot zicht op bekostiging. ■■■ geeft aan dat we nu in het proces de fase ingaan dat er stappen gezet moeten worden. Ter bespreking staat nu wat er ingebracht wordt bij het komende DO Move. ■■■ stelt voor om de memo per onderdeel te bespreken.

Uitgangspunt hoogte investering tbv ZO75

Er staat nu een redeneerlijn waarvan een bedrag van 340 mln het resultaat is, waarvoor komend najaar afspraken gemaakt moeten worden. ■■■ geeft aan graag ieders reactie hierop te ontvangen:

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

Besluit: ■■■ stelt voor om de eerdere raming uit de NKO te gebruiken als bandbreedte. De ambtelijke stuurgroep stemt hiermee in.

Verdeelsleutel

Er zijn nu een aantal opties uitgeschreven. ■■■ vraagt zich af hoe iedereen hier tegenaan kijkt:

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



■■■ geeft aan dat er ook een verdeelsleutel is op regioniveau. ■■■ vraagt zich af hoe de regiopartijen hier tegenaan kijken:

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



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

Conclusie:

Gegeven de discussie betekent dit voor de notitie het volgende:

- De strekking van de notitie zal veranderen. Het zal iets meer beschrijvend worden en meer gewerkt worden met bandbreedtes
- Aan het DO zal voorgelegd het besluit: instemmen met voorstel om op korte termijn de verdeelsleutel Rijk-regio voor programmabekostiging uit te werken en de Programmaraad van 28 september een richting voor te leggen.

In de Ambtelijke Stuurgroep van 25 juni is gevraagd om inhoudelijk bijgepraat te worden over de uitwerking van de alternatieven.

geeft een presentatie over de uitwerking van de alternatieven. Allereerst licht het proces toe. Er wordt planvormingsproces doorlopen kenmerkend voor een MIRT-Verkenning. Dit geldt ook voor het niveau waarop de ontwerpen worden uitgewerkt en de kostenramingen op plaatsvinden. Van schetsontwerp voor elk alternatief wordt er gewerkt naar een voorkeursalternatief met het niveau van een schetsontwerp +.

Voor deze fase wordt gekeken naar de drie kansrijke alternatieven uit de vorige fase, namelijk HOV-tram, lightrail, en de HOV-bus optie. geeft aan elk alternatief door te zullen lopen en hier en daar de dilemma's te zullen benoemen.

Alternatief 1: Tram

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

Alternatief 2: Lightrail

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

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

Alternatief 3: HOV Bus

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

Overwegingen bij de bus:

- Goedkoopste OV concept
- Relatief flexibel
- Minder capaciteit, dus meer bussen nodig.

Uitdagingen:

- Tram 1 blijft hierbij hetzelfde lopen.
- Aanlanding bij Den Haag CS
- Verloop via Maanweg gaat ten kosten van groen.

4. Vaststellen agenda DO MoVe 10 september

- Gevraagd besluit; instemmen met de volgende voorgestelde agenda aan DO MoVe:
 - a. Vaststellen van het Startdocument MIRT verkenning
 - b. Kennisnemen van concept bekostingsvoorstel t.b.v. startbeslissing MIRT verkenning

Besluit:

Na aanpassing van de documenten gaat de Stuurgroep akkoord

5. Rondvraag en sluiting

Tijdens de rondvraag geeft [REDACTED] aan dat binnen Den Haag nog geprobeerd wordt draagvlak voor het participatieproces te verbreden.

Actielijst:

- [REDACTED] verwerkt de opmerkingen van de stuurgroep in de stukken.

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst – 13 mei 2020

Genodigden:

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], ministerie van IenW
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED], Den Haag (agendapunt 6)
- [REDACTED], APPM (voorzitter)
- [REDACTED] (verslag)

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening en mededelingen

- Bijlage 1: Verslag schriftelijk overleg 2 april

De Stuurgroep heeft geen opmerkingen op het verslag.

[REDACTED] geeft een korte update op zijn openstaande actie van het vorige verslag. [REDACTED] geeft aan dat hij samen met [REDACTED] bij Rijswijk is geweest. Uit het gesprek met [REDACTED] komt naar voren dat er ambtelijke bereidheid is om een nader gesprek aan te gaan over deelname aan de Verkenning. Wel geeft [REDACTED] aan dat er nog twee nuances zijn die nader uitgezocht moeten worden.

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

Idealiter sluit Rijswijk zoveel mogelijk aan bij het kernteam en [REDACTED] bij de Stuurgroep. Afgesproken is dat:

1. [REDACTED] aan de slag gaat met de verbinding Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Den Haag.
2. Verder moet in kaart gebracht worden wat er allemaal bij de Verkenning komt kijken.

2. Actualisatie planning Verkenning CID Binckhorst

- Bijlage 2a en 2b: Notitie planning en planningsschema
- Gevraagd besluit: bespreken van en instemmen met de planning en doorgeleiding naar DO MoVe 28 mei.

Toelichting

Sinds begin april heeft een herijking van de planning plaatsgevonden, dit n.a.v. actuele inzichten en de start van APPM en Arcadis/[REDACTED]. De kern is dat de terugvaloptie wordt gelicht. De terugvaloptie staat vermeld in de Voortgangsrapportage aan het DO en de Programmaraad (11 maart): *partijen kiezen er voor om richtinggevend afspraken te maken in het BO MIRT 2020 op basis van het concept Masterplan Duurzame Mobiliteit & Ruimte in de vorm van een formele startbeslissing MIRT-Verkenning*. In bijlage 2a en 2b meer achtergrond bij de actualisatie van de planning.

Sinds is april jl. Is er gestart met de nieuwe fase van de verkenning. Afgelopen maand is er door APPM en Arcadis/[REDACTED] gekeken waar de verkenning staat qua proces en planning. In het kernteam is geconstateerd dat de eerdere voorgestelde planning niet haalbaar is gebleken. Voorgesteld wordt een nieuwe planning waarbij het Bo MIRT van het najaar aangegrepen wordt om van de Verkenning een MIRT-Verkenning te maken. Daarbij wordt voorgesteld om het voorkeursbesluit te laten nemen in het voorjaar 2021. [REDACTED] geeft daarbij aan dat de nieuwe planning te maken heeft met het ter inzage leggen van de NRD na de zomer en de MER procedure.

Reacties vanuit de Stuurgroep:

Persoonlijke Beleidsopvatting

Bijlagen:

1. ...
2. ...
3. ...

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

sluit aan en geeft een aantal aanvullingen:

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

Samengevat:

-
- De ambtelijke stuurgroep gaat akkoord met de herijking van de planning.

3. Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit

- Bijlage 3: Notitie Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit
- Gevraagd besluit: instemmen met de notitie en agendering op DO MoVe 28 mei

Toelichting

De notitie Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit geven het vertrekpunt weer van de inhoudelijk analyses. Deze zijn ook afgestemd met de verschillende afdelingen in de gemeente Den Haag en de lopende processen zoals de Structuurvisie CID. De notitie staat voor vaststelling op de agenda van het DO MoVe van 28 mei.

geeft een korte toelichting op de notitie Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit. De notitie is samengesteld door het kernteam in samenwerking met de gebiedsontwikkeling van Den Haag.

Belangrijkste punten die uit de notitie naar voren komen zijn:

1. Er zijn meer woningen geprognoseerd dan het aantal waar in de Adaptieve Ontwikkelstrategie (AOS) mee gerekend is.
2. De nieuwe parkeernormen die binnenkort vastgesteld worden.

De stuurgroep wordt gevraagd of het document zo compleet is en of deze doorgeleid kan worden naar het DO.

Reacties van de stuurgroep:

Bijlagen:

1. ...
2. ...
3. ...



4. Discussiestuk bekostiging

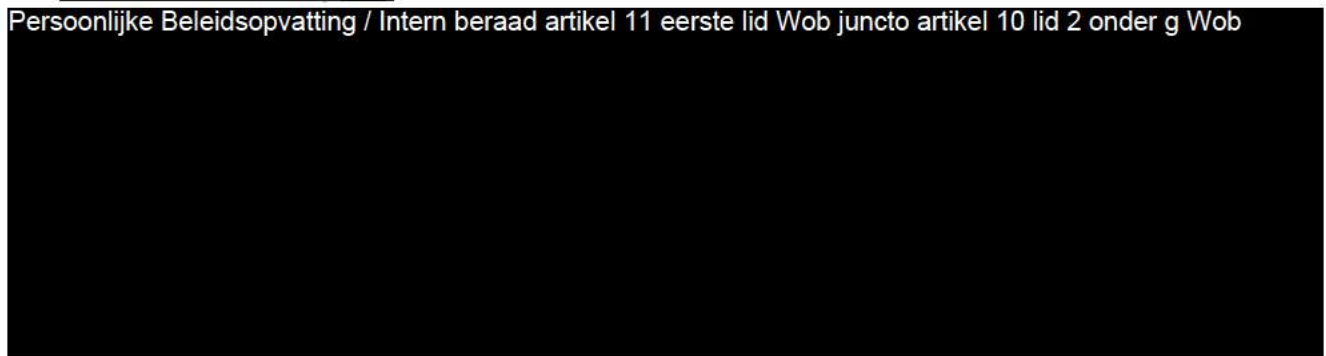
- Bijlage 4: Discussiestuk bekostiging
- Gevraagd besluit: bespreken en aanscherpen van leidende principes incl. vaststellen uitwerkingsvragen

Toelichting

Een randvoorwaarde voor richtinggevende afspraken en een formele startbeslissing MIRT Verkenning is zicht op financiering. Dit betekent dat voor minimaal 75% van de investeringskosten dekking moet zijn toegezegd in de Bestuursovereenkomst. Belangrijk is om tijdig het fundament te leggen voor afspraken over de bekostiging. Deze discussienotitie beschrijft leidende principes. Deze liggen ter aanscherping en akkoord voor voordat kan worden gewerkt aan bekostigingsvoorstellen.

■ geeft een korte toelichting op het voorliggende discussiestuk. Met deze notitie is getracht om in kaart te brengen welke principes voor bekostiging er allemaal zijn. Doel is om dit stuk vast te stellen en vanuit daar vervolgstappen op te stellen.

Reacties van de stuurgroep:



Bijlagen:

1. ...
2. ...
3. ...

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

■ vraagt of de ambtelijke stuurgroep onderschrijft dat er meer tijd genomen moet worden, dan de

Afgesproken wordt dat dit agendapunt volgende ambtelijke stuurgroep wederom geagendeerd wordt.

5. Vaststellen agenda DO MoVe 28 mei

- Gevraagd besluit: instemmen met agenda met twee punten (actualisatie planning en uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit, agendapunten 2 en 3), beide ter informatie aan het DO

De stuurgroep gaat hiermee akkoord.

6. Plannen van aanpak No-regret (toelichting door ■)

- Bijlage 6: Plan van aanpak Trekfietstracé (onderdoorgang Trekvlietbrug, plan van aanpak Smart City handleiding en plan van aanpak Uitvoeringsorganisatie No-regret 2020
- Gevraagd besluit: instemmen met de plannen van aanpak

Reacties Stuurgroep:

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

7. Rondvraag en sluiting

■ geeft aan dat dit zijn laatste ambtelijke stuurgroep is. Bij de provincie is een nieuwe opdrachtgever gevonden, ■ Hij zal vanaf volgende stuurgroep aansluiten.

Bijlagen:

1. ...
2. ...
3. ...

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst – 30 september 2020

Genodigden:

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], provincie Zuid-Holland
- [REDACTED] ministerie van IenW
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED], APPM (voorzitter)
- [REDACTED] (verslag)

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening en mededelingen

- Bijlage 1: Verslag overleg 27 augustus

[REDACTED] heeft zich voor dit overleg afgemeld.

[REDACTED] merkt op dat in het verslag gesproken wordt over de begroting van Den Haag tot en met 2023. Dit moet 2024 zijn. Het verslag wordt na aanpassing hiervan vastgesteld.

2. Terugkoppelingen: DO MoVe 10 sept, Bestuurlijk Delegatieoverleg MIRT 24 sept, Programmaraad 28 sept

- Gevraagd besluit: kennisnemen

Toelichting

Kennisnemen van de laatste stand van zaken (mondeling).

[REDACTED] geeft een korte terugkoppeling op de afgelopen vergaderingen. Bij het DO MoVe gaf IenW aan niet eens te zijn met het bedrag, de opgenomen bandbreedtes en het aanvullende maatregelenpakket. Uit het Bestuurlijk Delegatieoverleg op 24 september is gekomen dat de regiopartijen voor de Verkenning willen gaan en bereid zijn om een bijdrage te leveren. De ordegrrootte van de bijdrage is nog onderdeel van de scope.

Uit de Programmaraad is naar voren gekomen dat de verwachting is dat de besluitvorming over het groeifonds begin volgend jaar zal plaatsvinden. Ten aanzien van het BO MIRT en de middelen daarbinnen, is aangegeven dat het Rijk in beeld gaat brengen welke financiële middelen er zijn. Daarover moet helderheid zijn eind oktober.

[REDACTED] voegt toe dat er nog goed bekeken moet worden naar de kosten. Welk bedrag het is, heeft te maken met ZO75. Het gesprek over de bandbreedte moet dus nog gevoerd worden.

Reacties Stuurgroep:

- [REDACTED] (Gemeente Den Haag): geeft aan blij te zijn dat er toegewerkt wordt naar een startbeslissing rondom het BO MIRT. [REDACTED] geeft verder aan erg blij te zijn met de bijdrage van BZK aan de uitplaatsing van de asfaltcentrale en dit graag in nauw overleg met de buurgemeenten te willen doen.
- [REDACTED] (MRDH): sluit zich hierbij aan.
- [REDACTED] (PZH): geeft aan dat de toekenning van de woningbouwimpuls aan Den Haag laat zien dat de Binckhorst goed ervoor staat.

[REDACTED] sluit zich hierbij aan en geeft aan dat het van belang is dat het integrale verhaal verteld wordt.

3. Concept format BO MIRT besluitpunten

- Bijlage 3: Concept BO MIRT format CID Binckhorst
- Gevraagd besluit: bespreken tekst CID Binckhorst voor het BO MIRT

Toelichting

De concept tekst is de eerste stap naar de definitieve besluittekst. Deze is reeds verstuurd naar het programma MoVe voor eerste bespreking aangezien dat qua timing noodzakelijk was. Belangrijkste besluit is zoals bekend Startbesluit MIRT Verkenning. De nadere planning is als volgt:

- 30 sept: bespreking 1e versie in adviesgroep MoVe. Meenemen van resultaten PR 28 september.
- Eind september: Programmteam MoVe en MIRT coördinatoren komen samen om advies aan opdrachtgevers MoVe op te stellen m.b.t. pakket aan besluiten BO-M en bekostigingsmogelijkheden
- 7 okt: aanleveren van 90% versie BO-M format te bespreking in DO MoVe
- 15 okt DO MoVe: bespreking BO-M formats en pakket besluiten voor BO-M (incl. bekostiging)
- 16 okt: opmerkingen DO MoVe verwerkt in formats door projectleiders
- 19 okt: versturen BO-M formats t.b.v. DO MIRT 26 oktober en naar PR MoVe
- 26 okt: DO MIRT ZWN, bespreken 80% versie dossier, benoemen discussie-, bespreek- en hamerpunten

- 29 okt: Programmaraad MoVe: toetsing van voorstellen. Finale versies voor extern Dossier BO-M
- 12 nov DO MoVe
- 16 nov: Aanleveren gezamenlijk dossier bij deelnemers BO MIRT
- 26 nov: BO MIRT ZW 16.15-17.30 uur

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

Conclusie:

De concept besluitteksten worden aangepast op de aangebrachte punten door de Stuurgroep. De Stuurgroep geeft aan de stukken voor aanlevering voor het DO Move niet meer te hoeven zien.

4. Notitie zoekrichting voorkeursalternatief

- Bijlage 4: Notitie zoekrichting voorkeursalternatief
- Gevraagd besluit: kennisnemen en voorkeursalternatief uitwerken volgens de lijn in de notitie

Toelichting

Op basis van de eerste bevindingen ontstaat ook een eerste beeld richting voorkeursalternatief. In de notitie wordt dat beeld geschetst. Het is een "zoekrichting" aangezien een deel van de beslisinformatie nog niet gereed is.

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

Reacties Stuurgroep:

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

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

Conclusie:

- De richting moet verder uitgewerkt worden. Hierbij worden de aangedragen punten van de Stuurgroep meegenomen. De notitie wordt voor de volgende stuurgroep geagendeerd.

5. Vaststellen agenda DO MoVe 15 oktober (mondeling)

- Gevraagd besluit: bespreken in te brengen agendapunten DO MoVe.

Op agenda:

- Format BO MIRT: volgende week aangeleverd
- Tijdens het laatste DO MOVE is het startdocument niet vastgesteld. Dit moet nog vastgesteld worden.

Conclusie:

- Voor het DO MoVe op 15 oktober worden geagendeerd het format BO MIRT, met als bijlage het startdocument

6. Stand van zaken participatie en communicatie (mondeling)

- Gevraagd besluit: kennisnemen

neemt iedereen kort mee in participatie en communicatie.

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

Conclusie:

- Door APPM en het kernteam wordt een participatieplan op hoofdlijnen verder uitgewerkt. Dit komt bij een volgend Stuurgroep terug.

7. Stand van zaken planning (mondeling)

- Gevraagd besluit: bespreken stand van zaken planning en eventuele bijsturing.

█ geeft verder aan dat de Nota van Antwoord vanuit het projectteam wordt opgepakt.

8. Rondvraag en sluiting

█ geeft mee dat per 1 oktober er een nieuwe directeur Ruimte start bij Leidschendam-Voorburg, namelijk █. █ gaat deelnemen aan het DO MoVe. █ geeft aan een kennismakingsgesprek te zullen organiseren met █

Betreft: Analyse en opbrengst gesprekken i.r.t. informatie voor
startbeslissing MIRT verkenning
Project: Verkenning CID - Binckhorst

Notitie (definitief)

Aan: Kernteam

Van: [REDACTED]

Datum: 16 juni 2020

Inleiding

Naar aanleiding van het DO MoVe van 28 mei 2020 is de vraag gesteld in hoeverre de Verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst inhoudelijk ver genoeg is om een startbeslissing MIRT verkenning te kunnen nemen tijdens het BO MIRT in het najaar.

Om deze vraag te beantwoorden is een analyse gemaakt van het informatieprofiel vanuit de MIRT spelregels (zie bijlage 1: analyse informatie startbeslissing). Deze is naast de beschikbare informatie gelegd. De analyse is vervolgens besproken met de kernteam leden. De opbrengst en conclusie is in deze notitie verwoord.

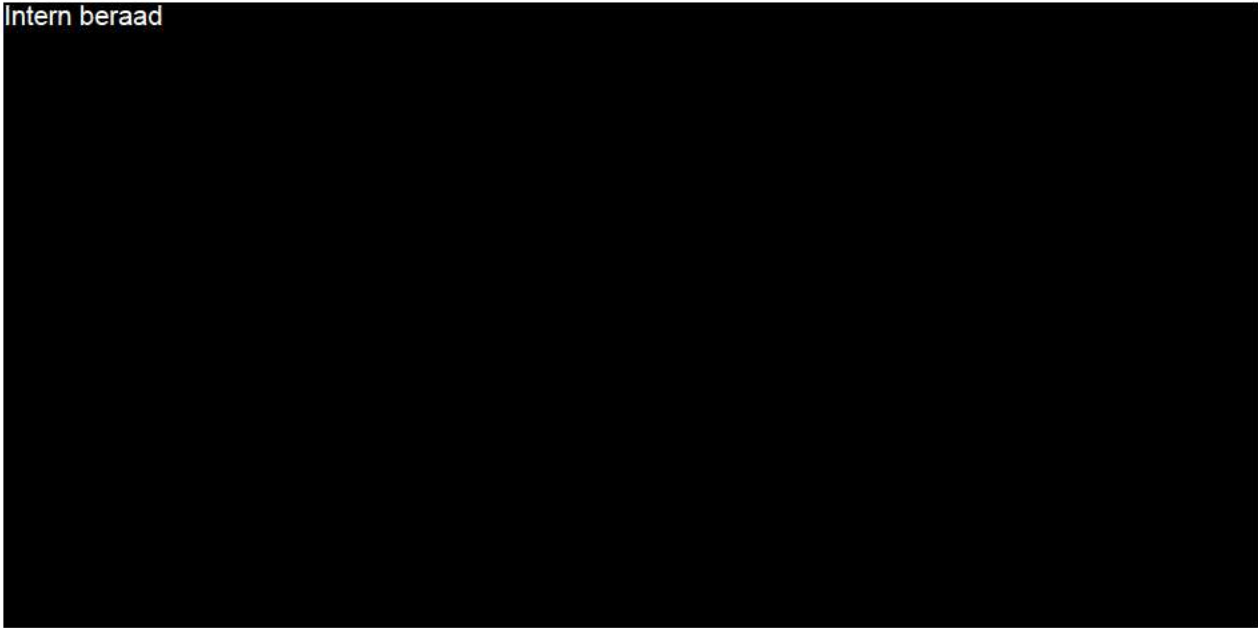
Intern

d [REDACTED]

- I [REDACTED]
- I [REDACTED]
- I [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- I [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
- I [REDACTED]
- I [REDACTED]
[REDACTED]
- I [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

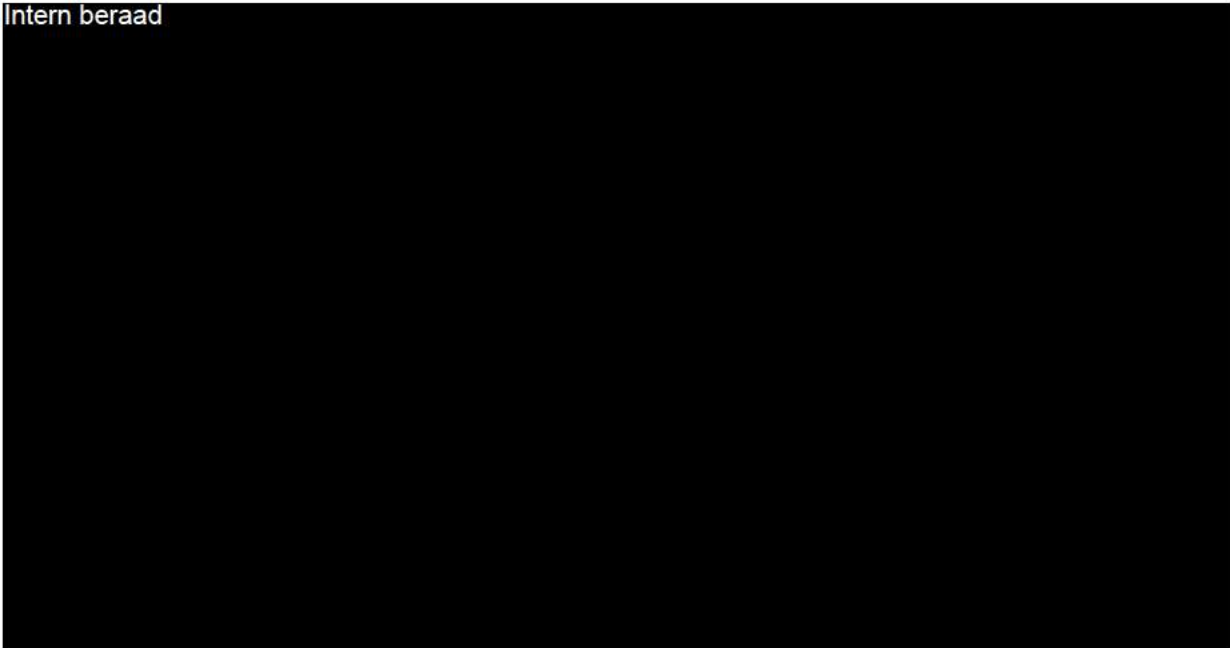
Ministerie van IenW

Intern beraad



Ministerie van BZK

Intern beraad

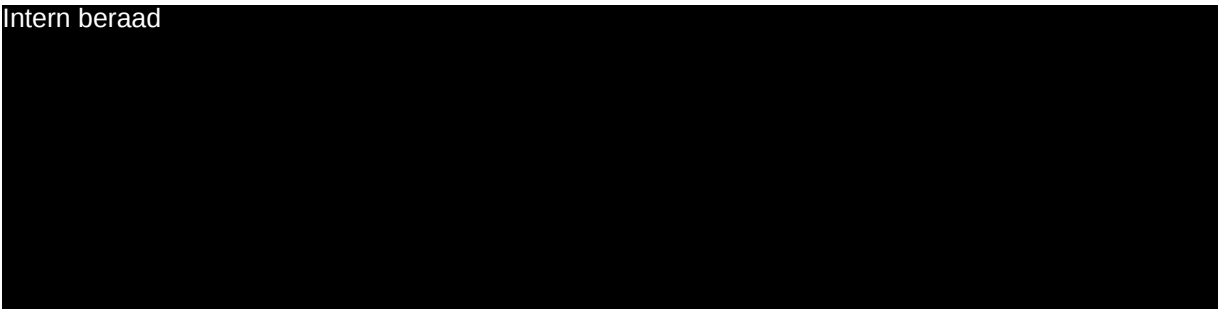


MRDH

Intern beraad

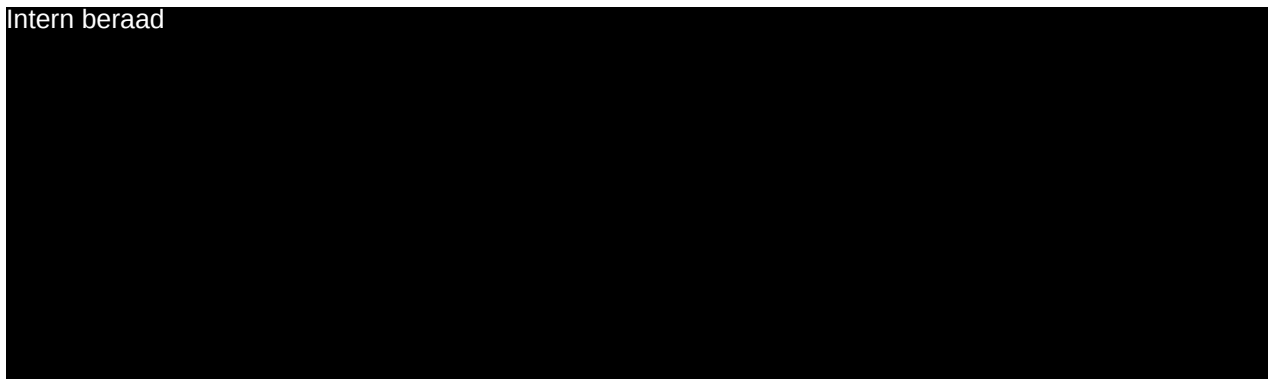


Intern beraad



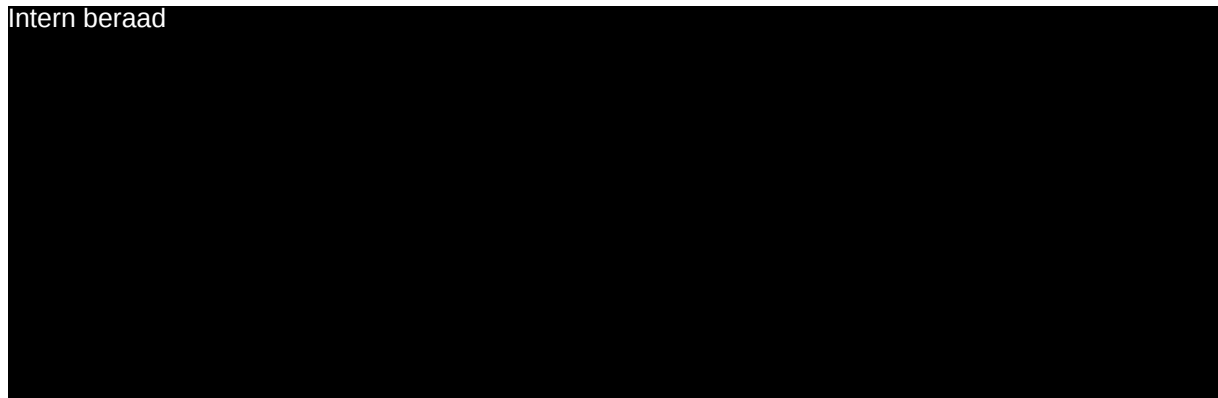
Gemeente Den Haag

Intern beraad



Gemeente Leidschendam-Voorburg

Intern beraad



Conclusie

De analyse van de gesprekken met de 6 opdrachtgevers bevestigt de conclusie van de analyse van het informatieprofiel zoals opgenomen in de bijlage. Er zijn inhoudelijk geen belemmeringen om de informatie op een rij te hebben voor de startbeslissing. Op een aantal punten is nog uitwerking/actualisatie nodig van eerder documenten. Belangrijkste aandachtspunt blijft het tijdig verkrijgen van zicht op bekostiging.

BIJLAGE 1: Analyse informatie startbeslissing

Voor de bekostiging van de bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit het Mobiliteitsfonds moet de verkenning Bereikbaarheid CID – Binckhorst een officiële MIRT-verkenning worden. Daarvoor is het nodig dat het Bevoegd Gezag een startbeslissing neemt, in het kader BO MIRT van dit najaar. De informatie voor die startbeslissing moet vanuit het project komen. Dit leidt tot de volgende vragen:

1. Welke informatie is er nodig voor een MIRT-startbeslissing?
2. Over welke informatie beschikt het project al en wat ontbreekt er nog?
3. Wanneer en hoe kan die worden gegenereerd?

Analyse

Het antwoord op de eerste vraag is te vinden in de MIRT-spelregels. Dit is overgenomen in onderstaande tabel. Daar is de informatie naast gezet die nu al beschikbaar is in de diverse documenten.

	Onderdelen informatieprofiel MIRT-startbeslissing	Beschikbare informatie ¹
I	Opgave(n)	
a)	Omschrijving van de opgave(n): aanleiding, urgentie, omvang, onderbouwing en globale afbakening inclusief samenhang met Gebiedsagenda, rijksdoelen en regionale doelen, prioriteiten en belangen.	Informatie is beschikbaar vanuit SD 1.1, 2.1, 2.2, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2 en B5 en NKO 1.1, 2.1 en 2.2. Aspecten omvang en afbakening hebben wellicht nog aanvulling nodig.

¹ De codes verwijzen naar het Startdocument (SD), het Projectplan (PP), de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO of de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), gevolgd door een paragraafnummer, hoofdstuknummer (H) of bijlagenummer (B).

	Onderdelen informatieprofiel MIRT-startbeslissing	Beschikbare informatie ¹
b)	De omschrijving van de opgave start vanuit een brede scope: naast de opgaven voor bereikbaarheid, water en ruimte worden ook zaken als duurzaamheid en energieneutraliteit, cultureel erfgoed, kennis van de bodem en ondergrond en klimaatadaptatie en eventuele internationale aspecten betrokken in de omschrijving van de opgave.	Informatie is niet beschikbaar. Internationale aspecten lijken niet van toepassing. De Structuurvisie CID en het Bestemmingsplan Binckhorst geven informatie over de situatie ten aanzien van de andere aspecten. Deze aspecten maken echter geen onderdeel uit van de opgave.
c)	Omschrijving van de ontwikkeling van de situatie in de toekomst zonder ingreep; hoe ontwikkelt deze zich in de toekomst.	Informatie is beschikbaar vanuit SD B2 en NRD 2.2.
d)	Beschrijving hoe er rekening gehouden wordt met klimaatverandering, (nieuwe) ontwikkelingen en meekoppelkansen die zich aandienen tijdens het project.	Informatie is niet beschikbaar.
e)	Globale omschrijving van het gebied waarop de Verkenning is gericht. Dit kan tijdens de Verkenning nader afgebakend worden.	Informatie is beschikbaar vanuit SD 2.2, 2.3 en 2.4 en NRD 1.2 en 2.1.
f)	Globale aanpak van de opgave: onderbouwing van de keuze voor een enkelvoudige of brede aanpak. Hoe wordt gezorgd voor een brede blik en het toepassen van een adaptieve aanpak.	Informatie is beschikbaar vanuit SD 5.2, 5.4, 6.1, en 6.2 en NKO 2.3, 2.4, H3 en 6.2.
g)	Omschrijving van de verschillende belangen van betrokken partijen bij de opgave: legitimatie van de rol van het rijk, betrokken decentrale overheden en andere partijen	Informatie is niet beschikbaar.
II	Oplossingsrichtingen	
a)	Beschrijving van de reikwijdte van oplossingsrichtingen die in ogenschouw worden genomen. Dit bepaalt de breedte van de MIRT Verkenning. In sommige gevallen is bij de start van een Verkenning al duidelijk wat voor type oplossing onderzocht zal worden (bijvoorbeeld aanpassing infrastructuur, dijkversterking). In dat geval wordt de oplossingsrichting beschreven en onderbouwd in de Startbeslissing.	Informatie is beschikbaar vanuit SD 5.3 en H6.

	Onderdelen informatieprofiel MIRT-startbeslissing	Beschikbare informatie ¹
b)	Indien bij de start van de Verkenning bekend, dient aangegeven te worden of een structuurvisie moet worden opgesteld. Een structuurvisie is in ieder geval bij een bereikbaarheidsopgave aan de orde als de aanleg van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg dan wel de wijziging van een hoofdweg of landelijke spoorweg met meer dan twee rijstroken dan wel twee doorgaande sporen in overweging wordt genomen. Ook wordt bij voorkeur een structuurvisie opgesteld in geval er sprake is van meerdere opgaven of doelen. Wanneer een structuurvisie-traject gevolgd wordt, gelden diverse bij wet vastgestelde eisen en verplichtingen ten aanzien van de inhoud en totstandkoming, bijvoorbeeld op het gebied van m.e.r.-plicht.	Voor het CID is reeds een structuurvisie opgesteld. Voor de Binckhorst zijn partijen voornemens een Masterplan Mobiliteit Binckhorst op te stellen.
c)	Bij een reguliere Tracéwetprocedure is een structuurvisie niet nodig.	Niet van toepassing.
III	Betrokken partijen	
a)	Globaal: welke partijen (maatschappelijke en private organisaties, burgers, medeoverheden) worden betrokken en waarover? Welke informatie is nodig van wie om tot besluitvorming te komen?	Informatie is beschikbaar vanuit PP H5, maar dit moet worden geactualiseerd.
b)	Informatie over de wijze waarop de Code Maatschappelijke Participatie wordt toegepast.	Informatie is beschikbaar vanuit PP H5, maar dit moet worden geactualiseerd.
IV	Aanpak	
a)	Toelichting welke stappen globaal worden doorlopen en met welk tijdsplan.	Informatie is beschikbaar vanuit PP 3.3 en 3.4, maar dit moet worden geactualiseerd.
V	Besluitvorming	
a)	Bepalen van eigenaarschap of trekkerschap van de Verkenning.	Informatie is beschikbaar vanuit PP H4, maar dit is vermoedelijk onvoldoende.
b)	Voorstel voor de verdeling van rollen, taken en bevoegdheden in de Verkenning, wie beslist waarover en wanneer?	Informatie is beschikbaar vanuit PP H4, maar dit is vermoedelijk onvoldoende.

	Onderdelen informatieprofiel MIRT-startbeslissing	Beschikbare informatie ¹
c)	Beschrijving van de bestuurlijk-juridische procedure(s) die (mogelijk) gevolgd moet(en) worden.	Informatie voor wat betreft de m.e.r. is beschikbaar in NRD 1.3 en 1.4. Informatie over andere procedures is niet beschikbaar.
VI	Financiën	
a)	Voor projecten waar de scope – knelpunt en oplossing (inclusief inpassing) – bij de start duidelijk is en die in aanmerking komen voor de reguliere Tracéwet-procedure wordt een life cycle budgetindicatie (inclusief beheer en onderhoud), inclusief onderverdeling van de bijdragen, van de betrokken partijen (cofinanciering door rijk, regio en/of markt) bij de Startbeslissing opgenomen. Bij een rijksproject wordt aangegeven of er in de beoogde realisatiejaren voldoende budget beschikbaar is.	Niet van toepassing.
b)	Onderbouwing en voorstel met betrekking tot de verdeling van de benodigde middelen en personele capaciteit voor het uitvoeren van de verkenningfase.	Informatie is beschikbaar vanuit PP H6.
c)	Er dient zicht te zijn op 75% financiering van de meest voor de hand liggende optie. In de Verkenning wordt breed naar oplossingsrichtingen gekeken	Informatie is niet beschikbaar.

- Onderdelen I b), d) en g) en V a), b) en c) betreffen informatie die nu nog niet beschikbaar is. Deze kan vermoedelijk wel met de kennis van het kernteam, het projectteam en de betrokkenen van Arcadis worden gegenereerd.
- Onderdelen III a) en b) en IV betreffen informatie die al beschikbaar is, maar moet worden geactualiseerd. De actuele informatie is in principe bij het projectteam aanwezig.
- Onderdeel VI c) betreft informatie die nu nog niet beschikbaar is, maar die in september beschikbaar moet komen.

Conclusie

De informatie die voor een MIRT verkenning startbeslissing nodig is, is reeds beschikbaar of met de kennis van het kernteam, het projectteam en de betrokkenen van Arcadis relatief eenvoudig te genereren. De enige uitzondering daarop is de onderbouwing dat er zicht is op 75 % financiering. Maar los van de MIRT-beslissing moest deze onderbouwing er sowieso al in september 2020 komen. Aanvullende onderzoeken of analyses zijn dus niet nodig, alleen tijd voor het nodige denken en schrijfwerk.

Bronnen

- Wêreldstad aan Zee – Structuurvisie Den Haag 2020, Gemeente Den Haag, vastgesteld op 17 november 2005
- Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2016
- Startdocument MIRT-verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID – Binckhorst, VINU, 30 oktober 2018
- Projectplan Verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID – Binckhorst, VINU, 18 december 2018
- Notitie kansrijke oplossingsrichtingen Verkenning CID – Binckhorst, VINU, 1 november 2019
- Ontwerp gewijzigde vaststelling Bestemmingsplan Binckhorst, Gemeente Den Haag, 28 januari 2020
- Ontwerp Structuurvisie CID Den Haag, Witteveen+Bos, 25 maart 2020

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID – Binckhorst, Arcadis - [REDACTED]
[REDACTED], 2 juni 2020

MIRT-VERKENNING MOBILITEIT CID - BINCKHORST

STARTDOCUMENT

Concept 20 augustus 2020

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



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

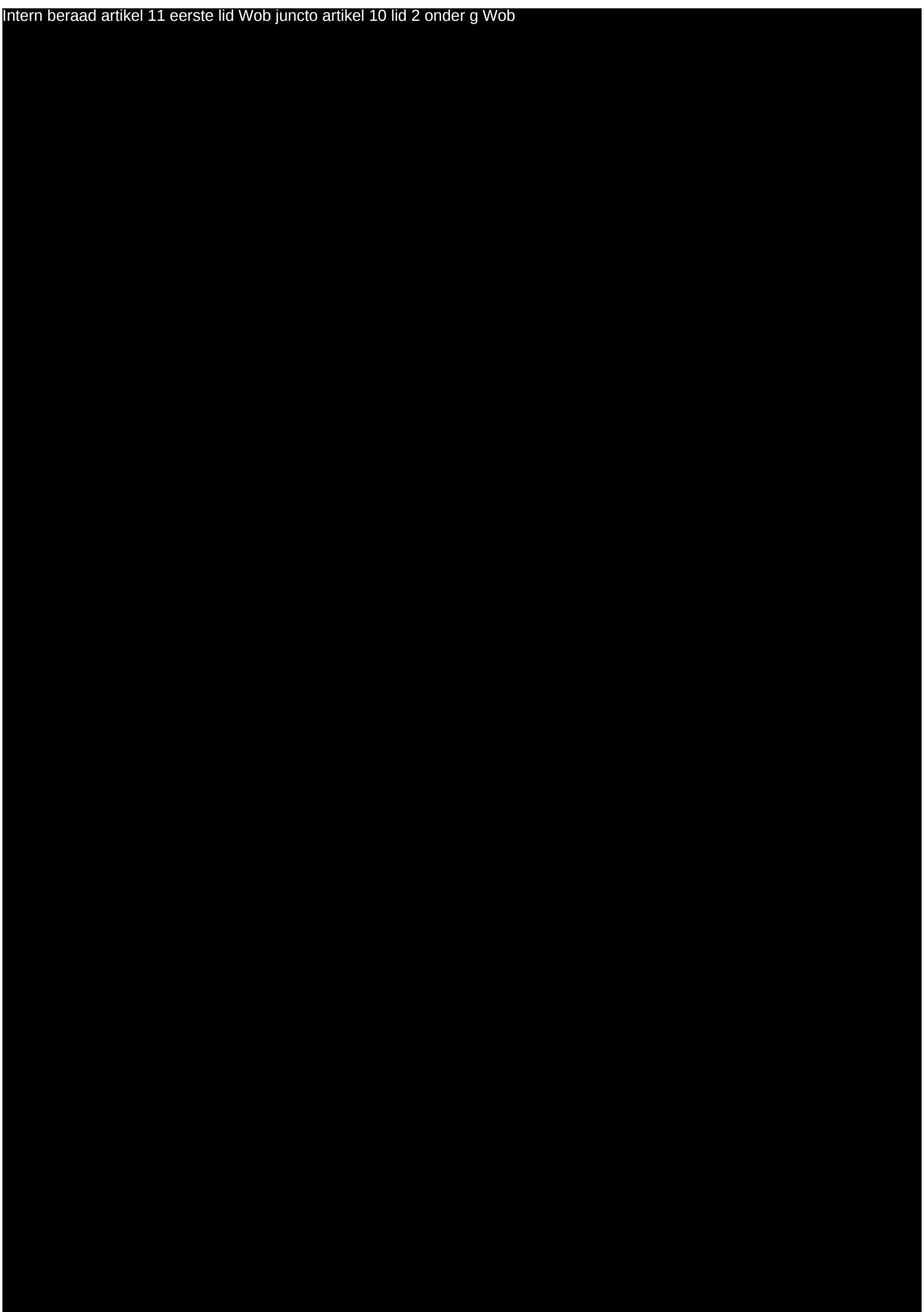


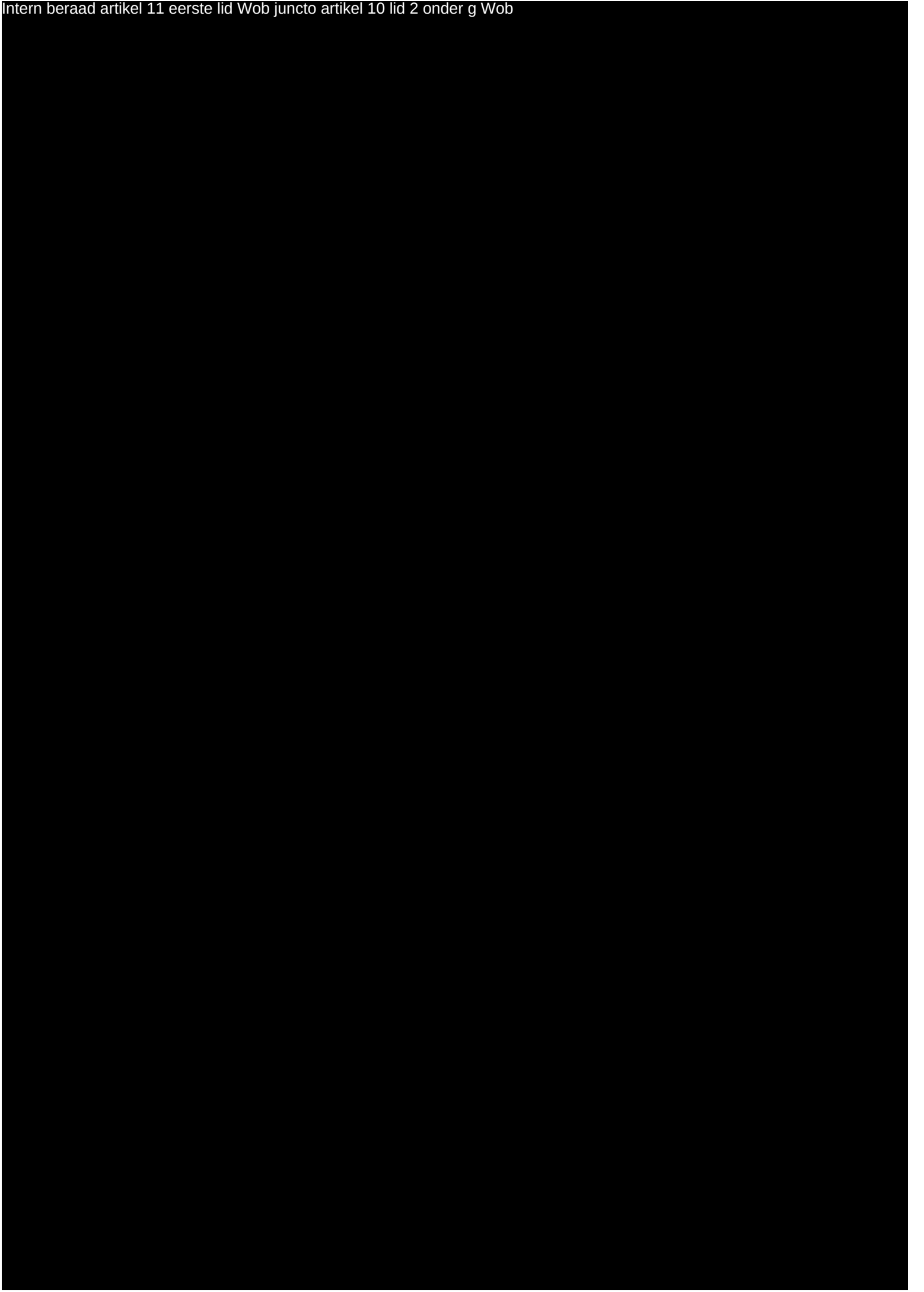
Den Haag

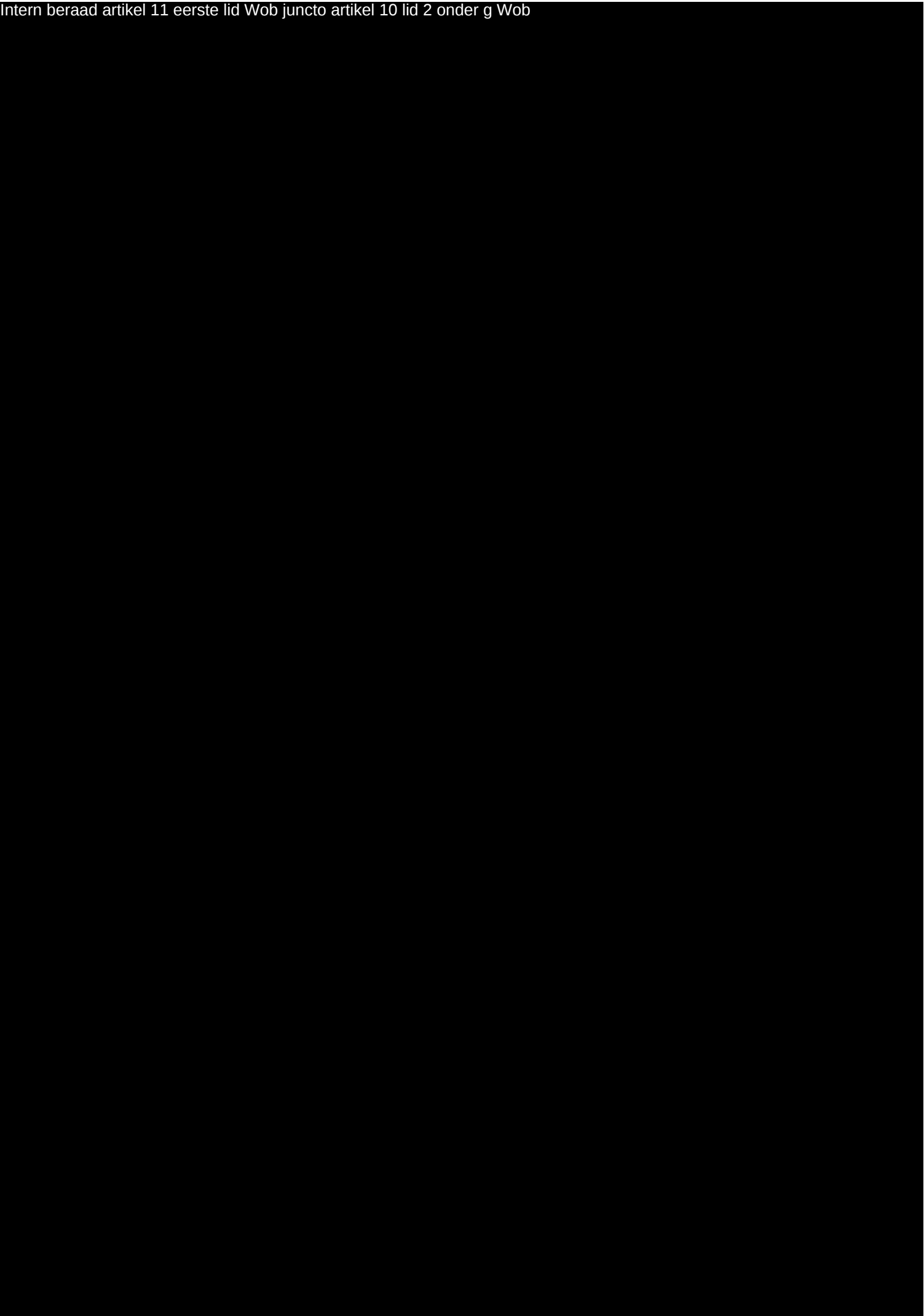


Leidschendam-
Voorburg

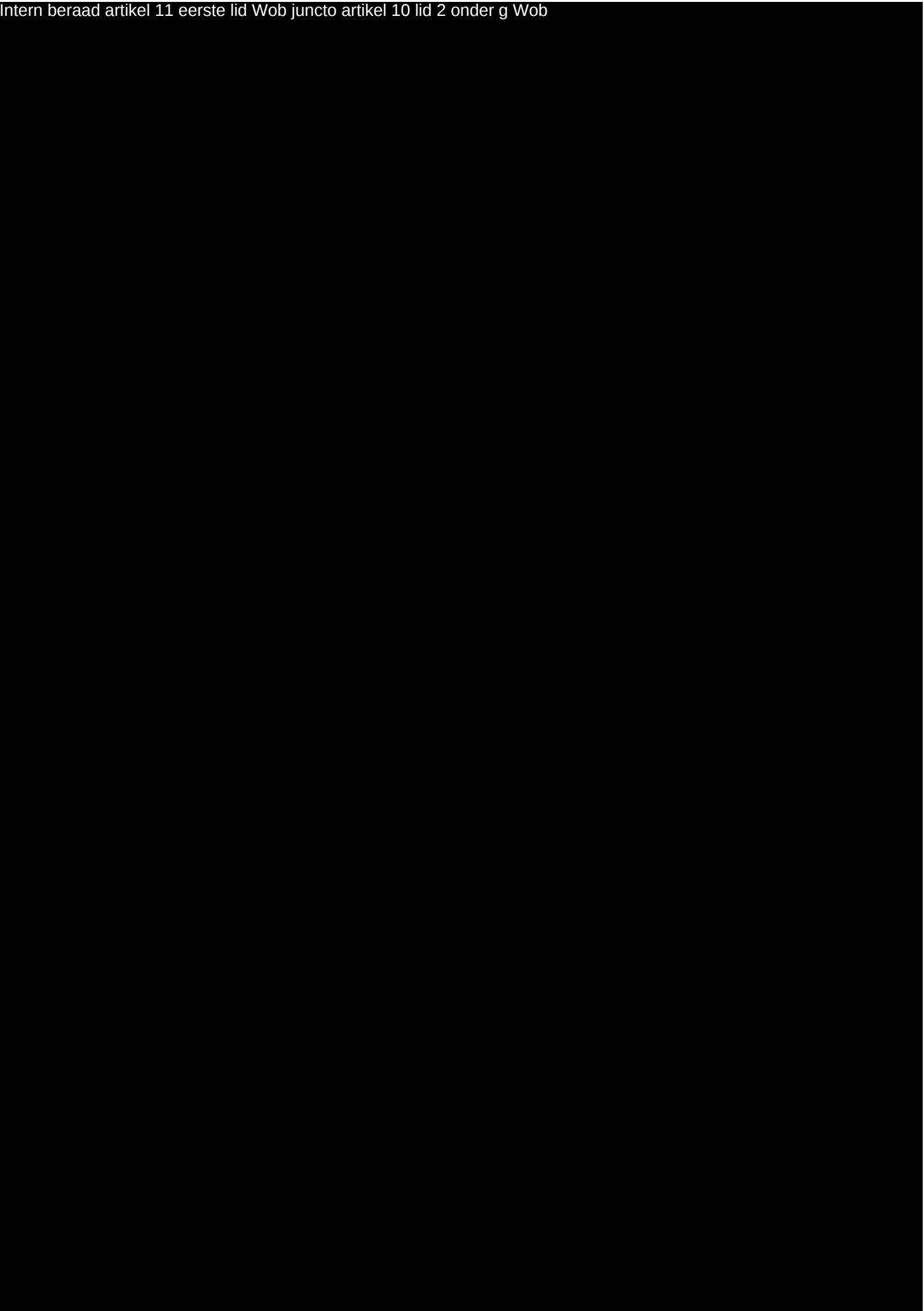


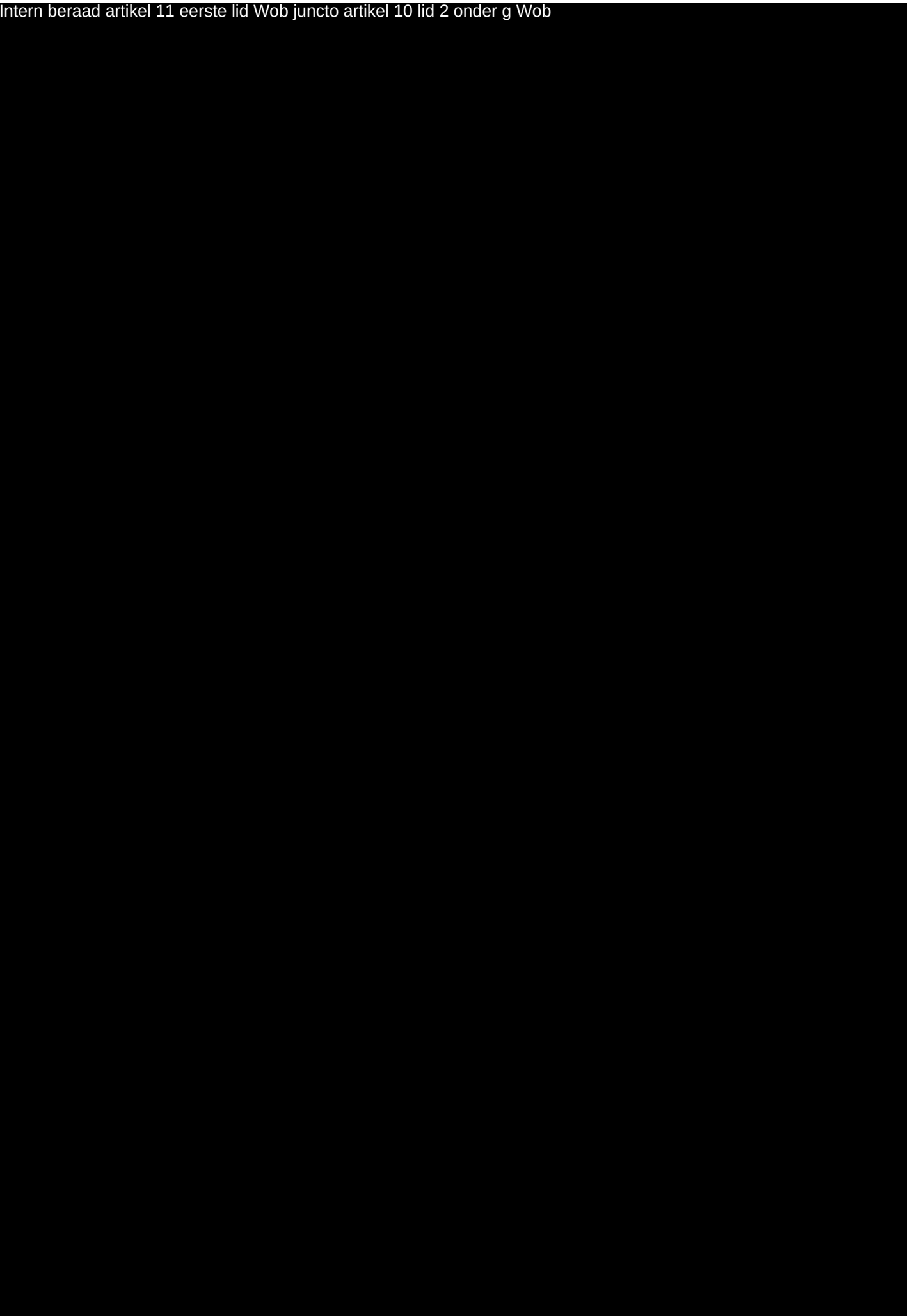


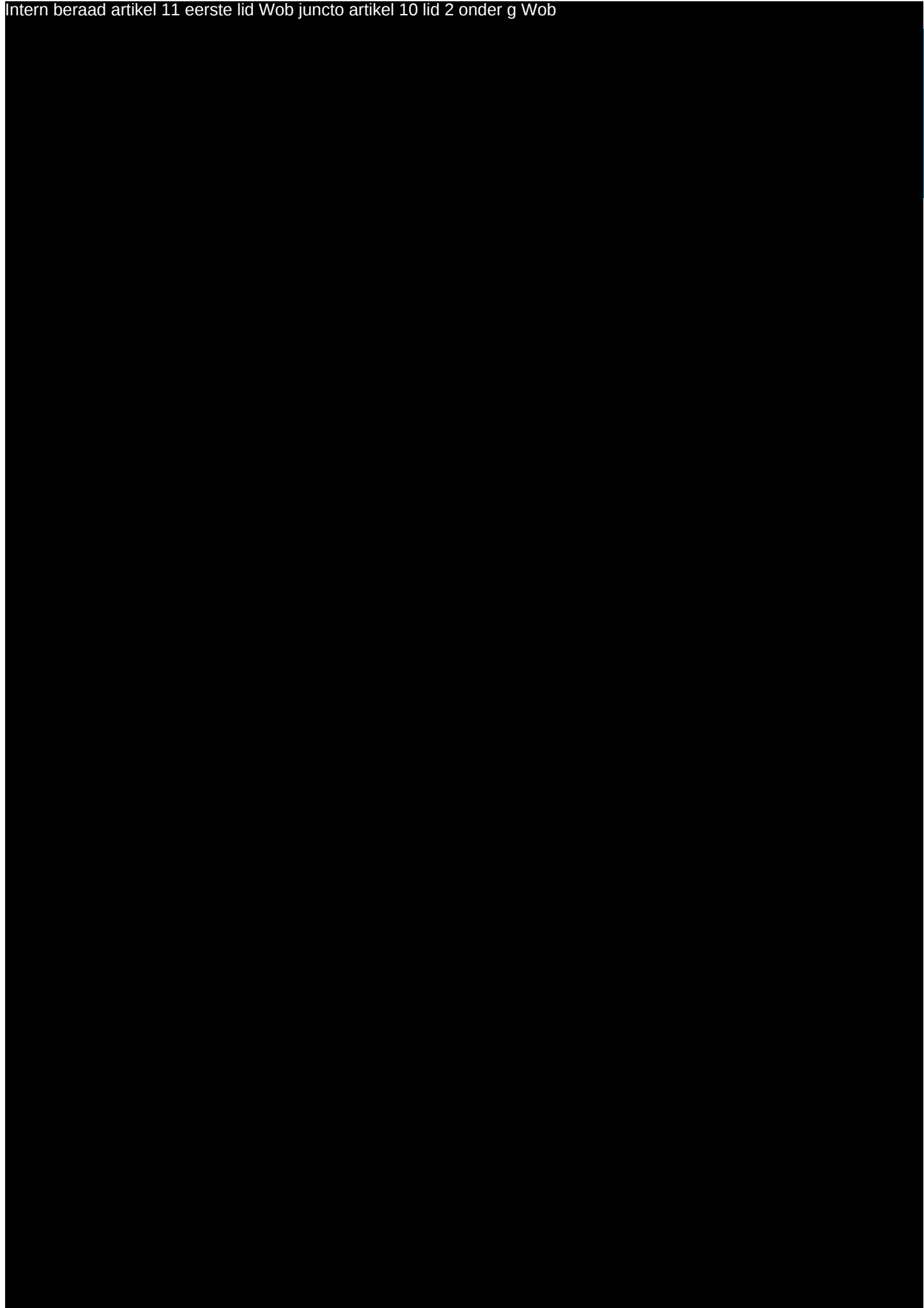


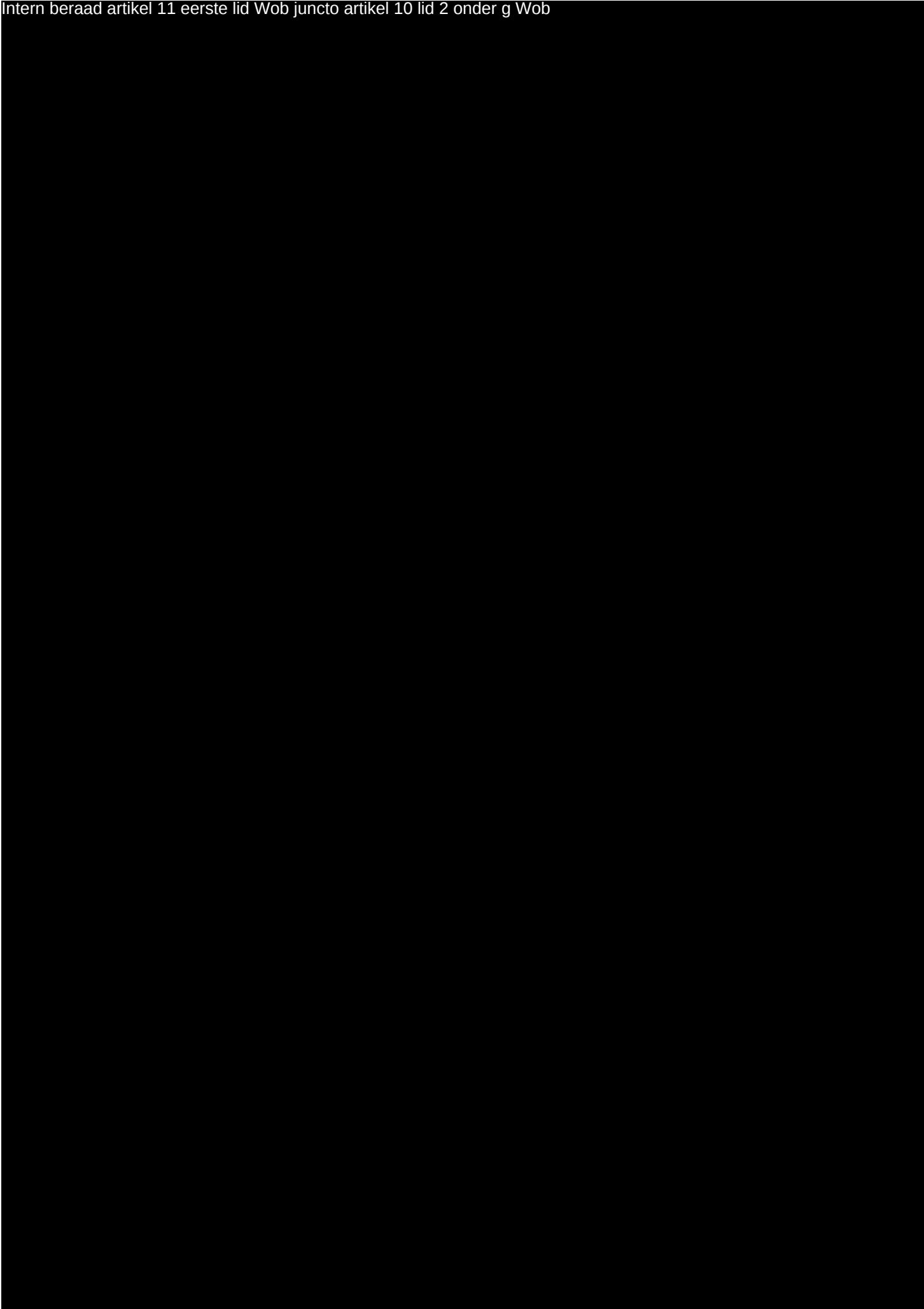


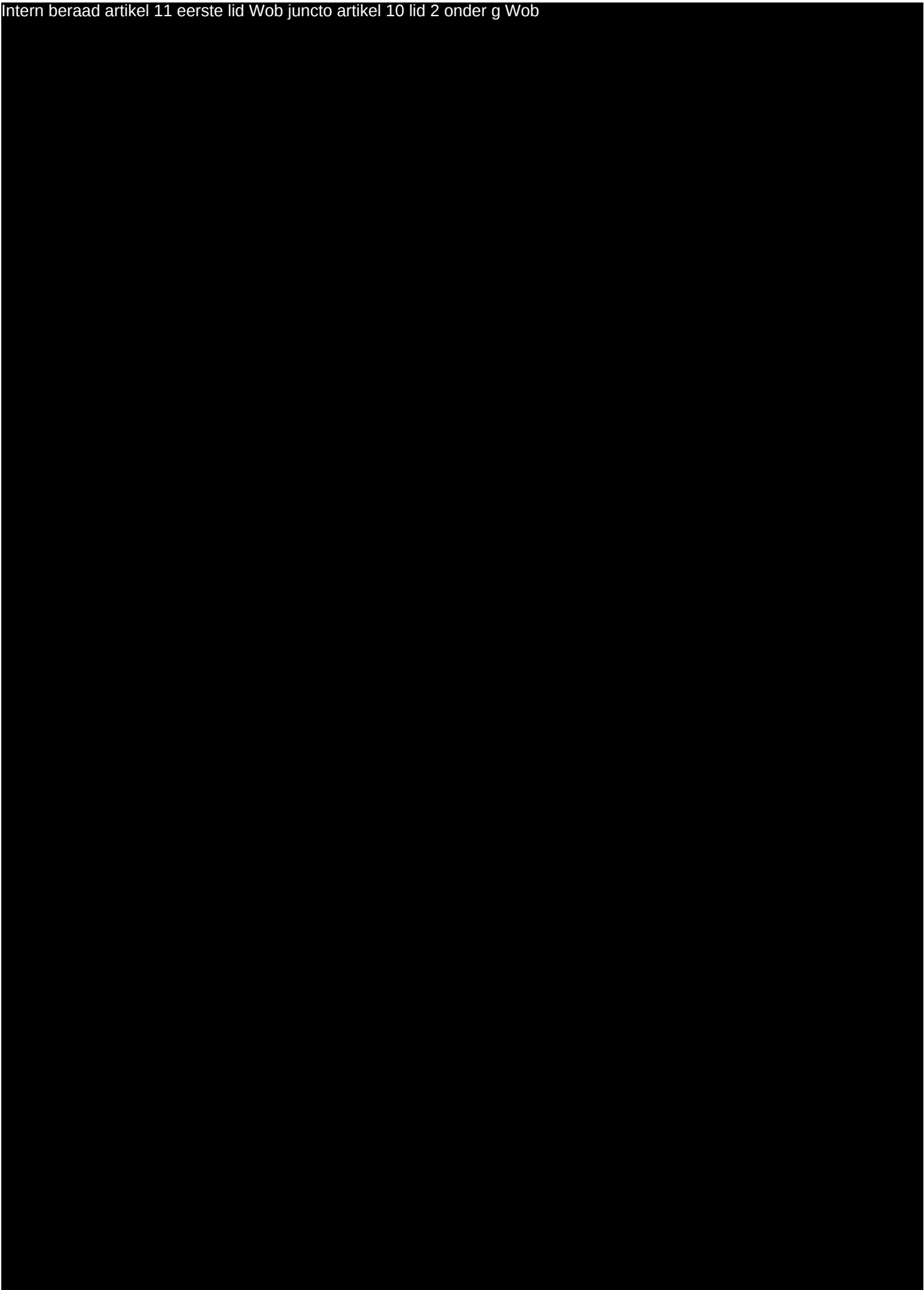


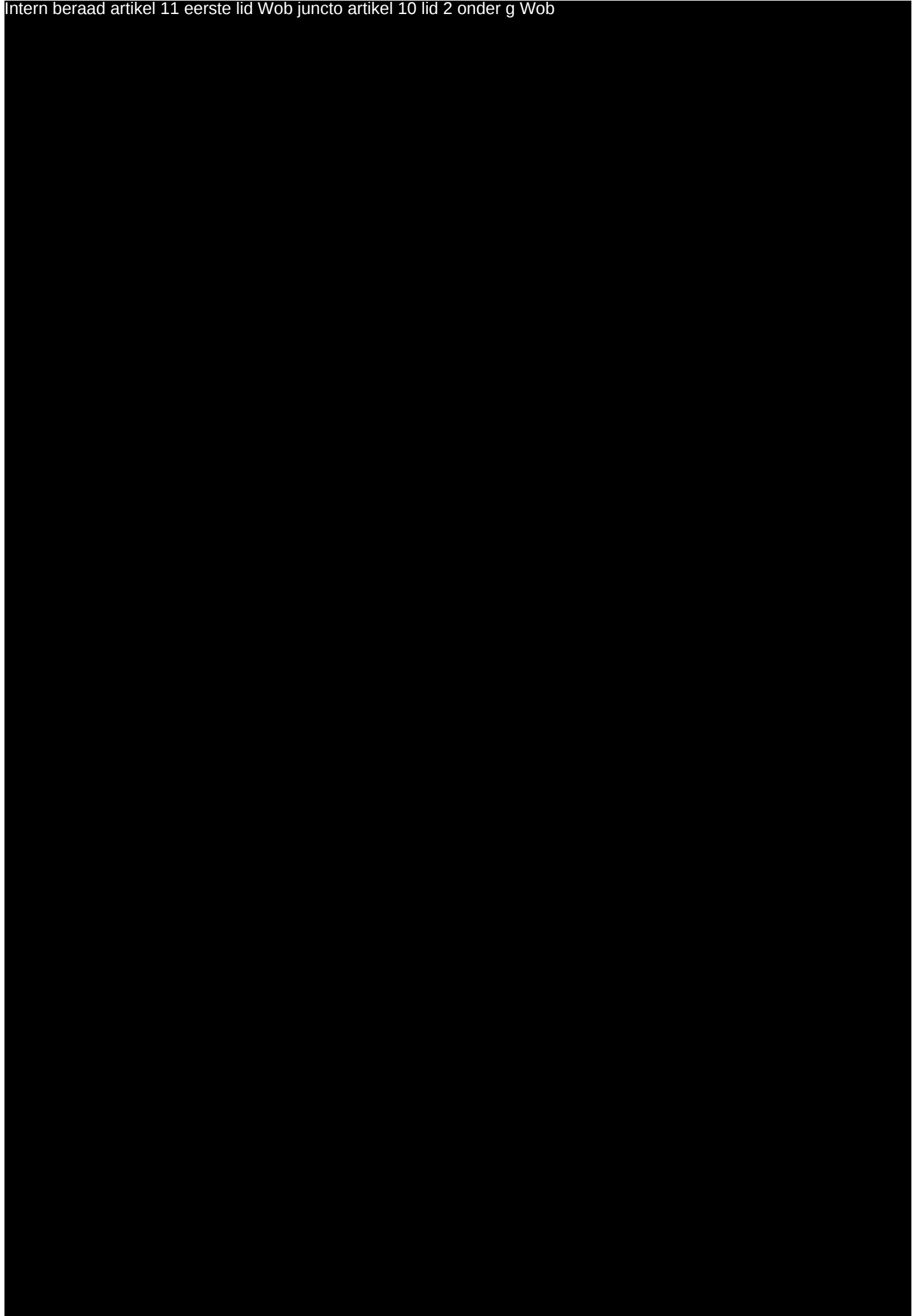






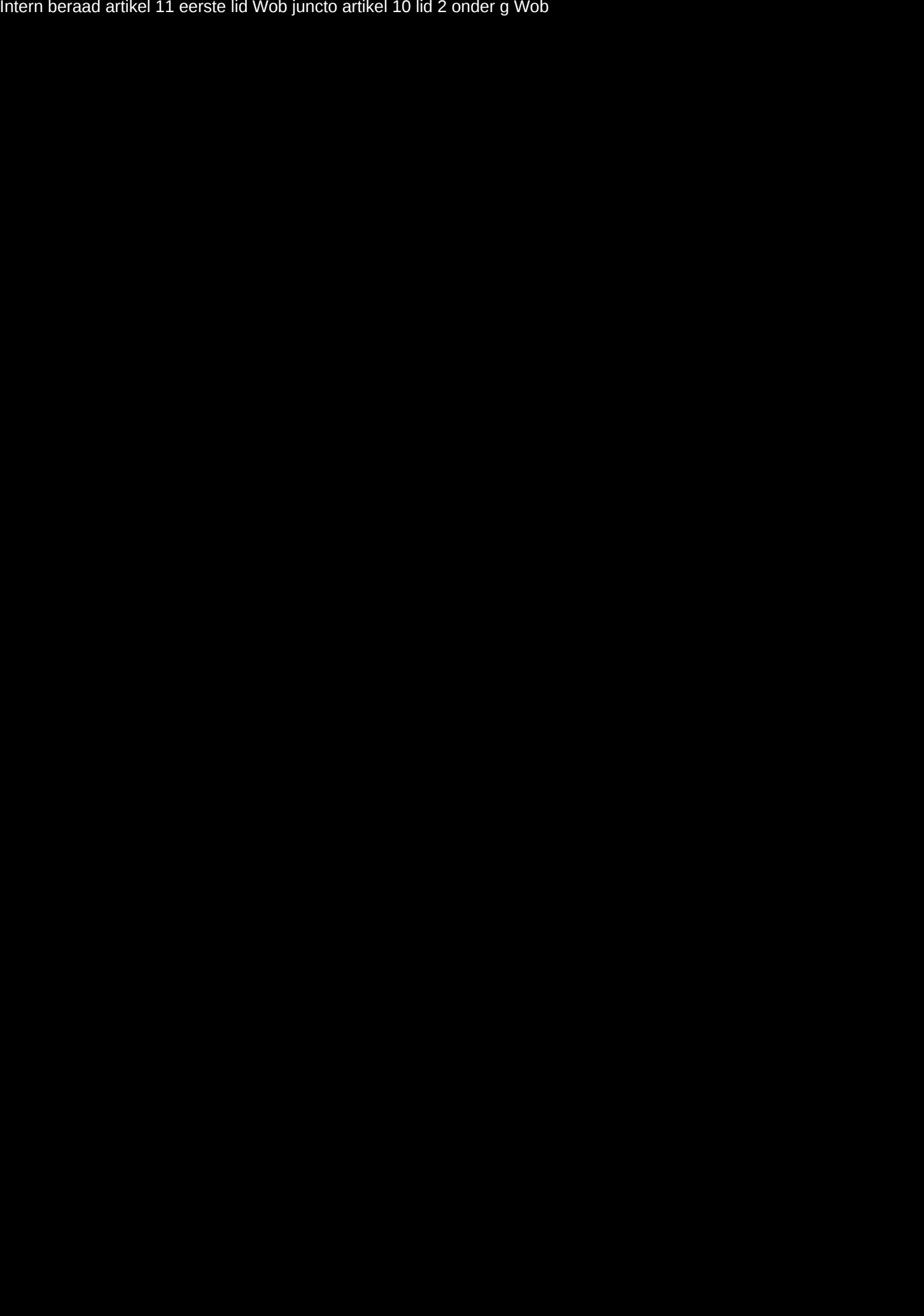


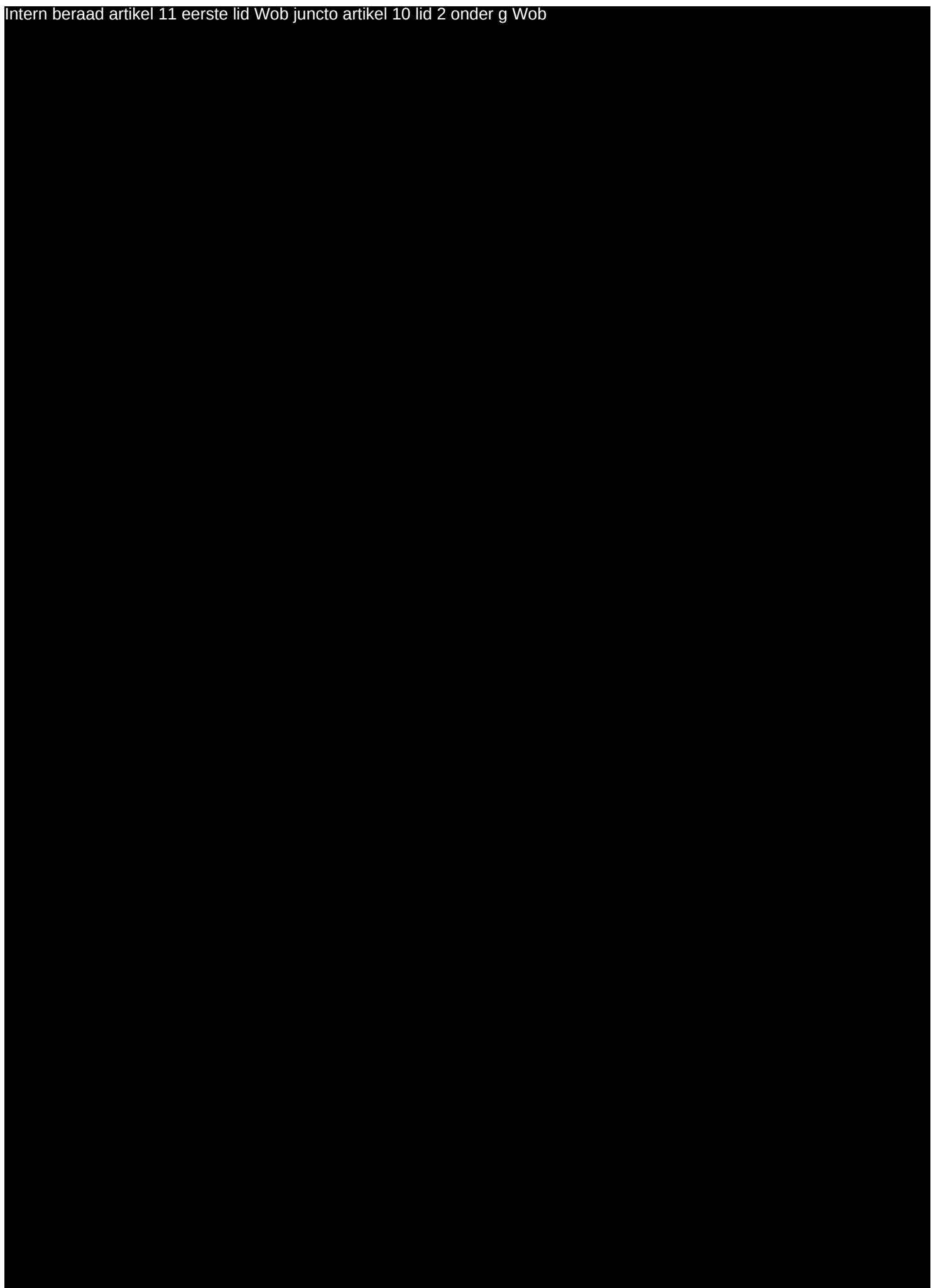


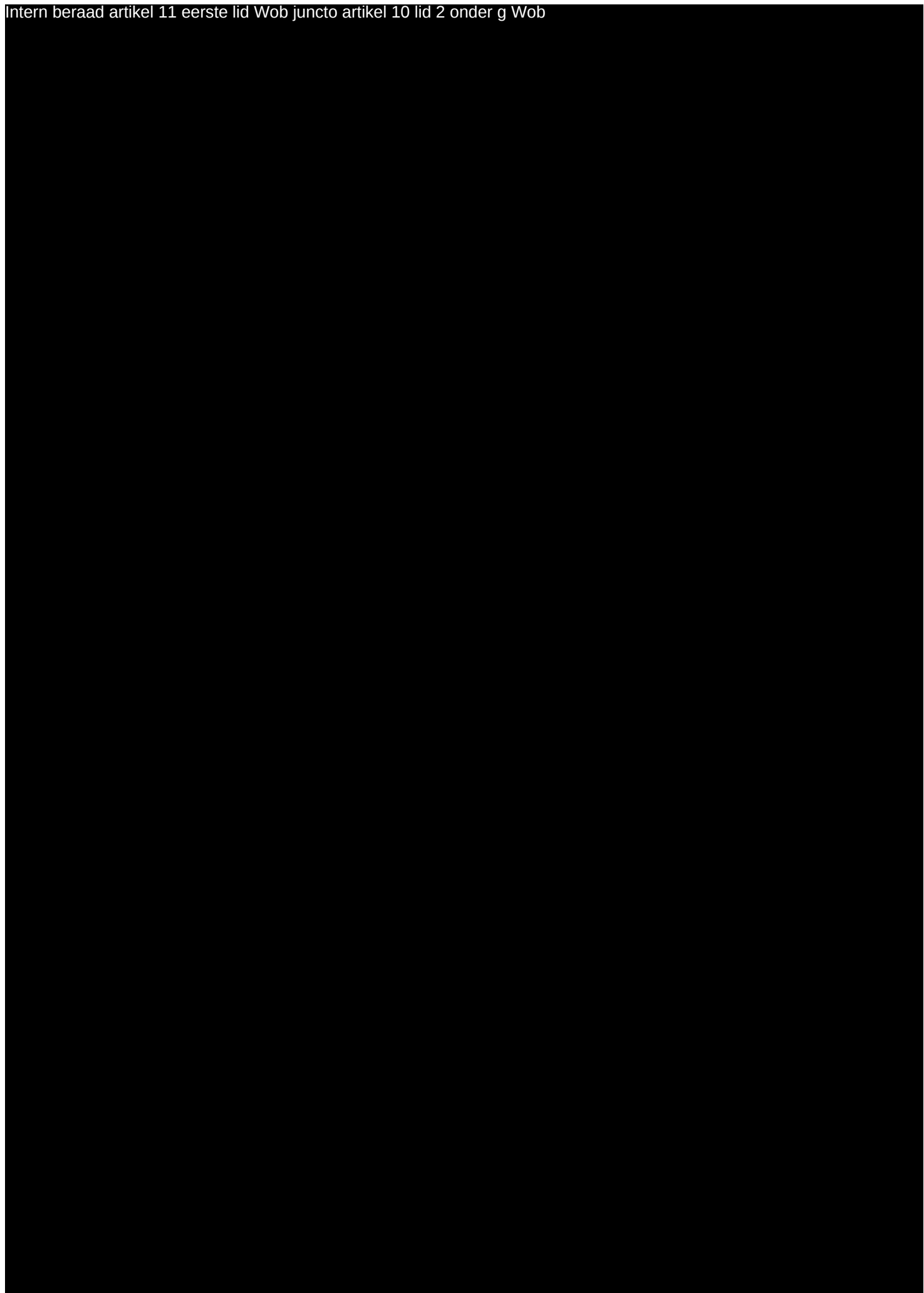


[Redacted content]

tie

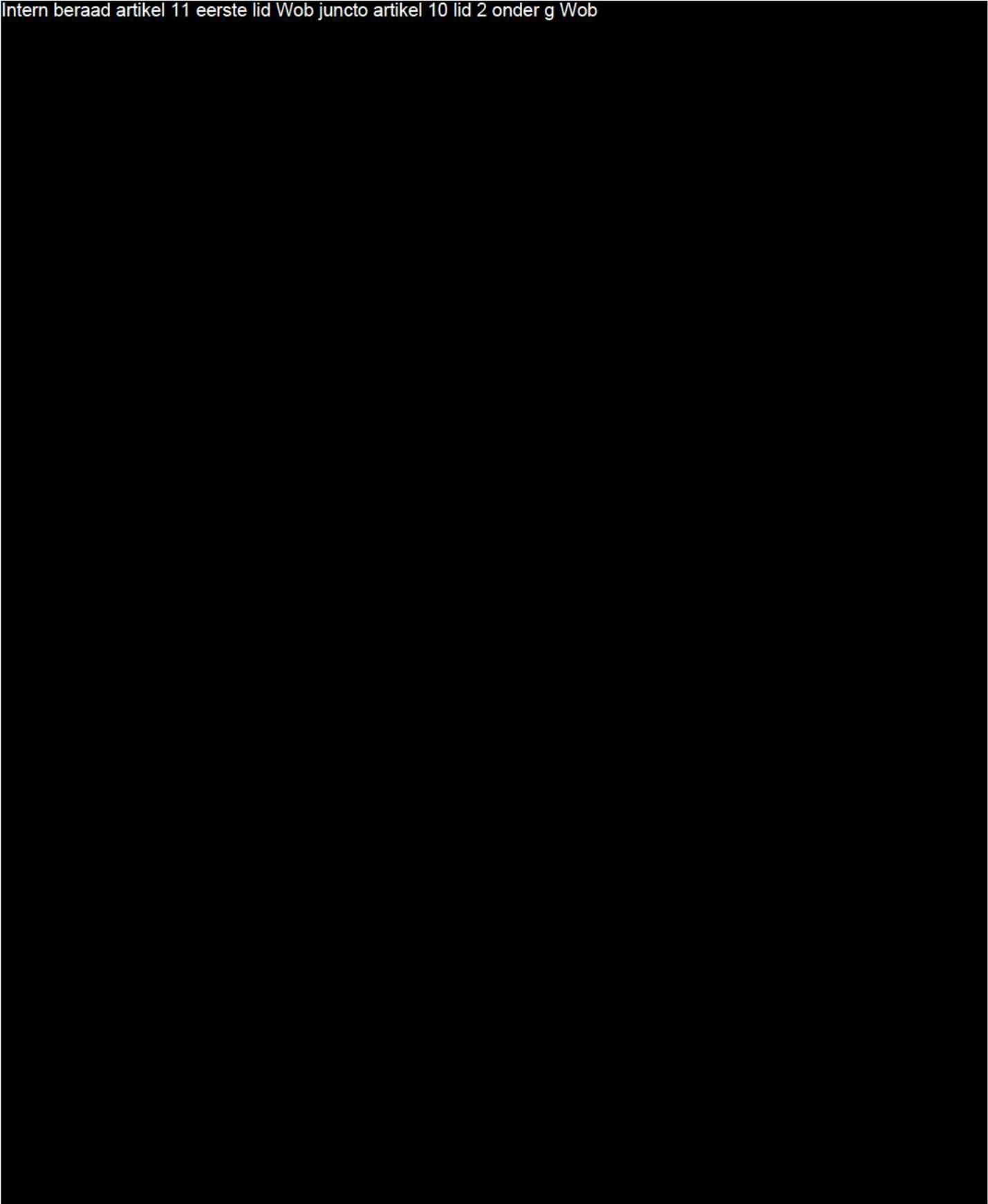




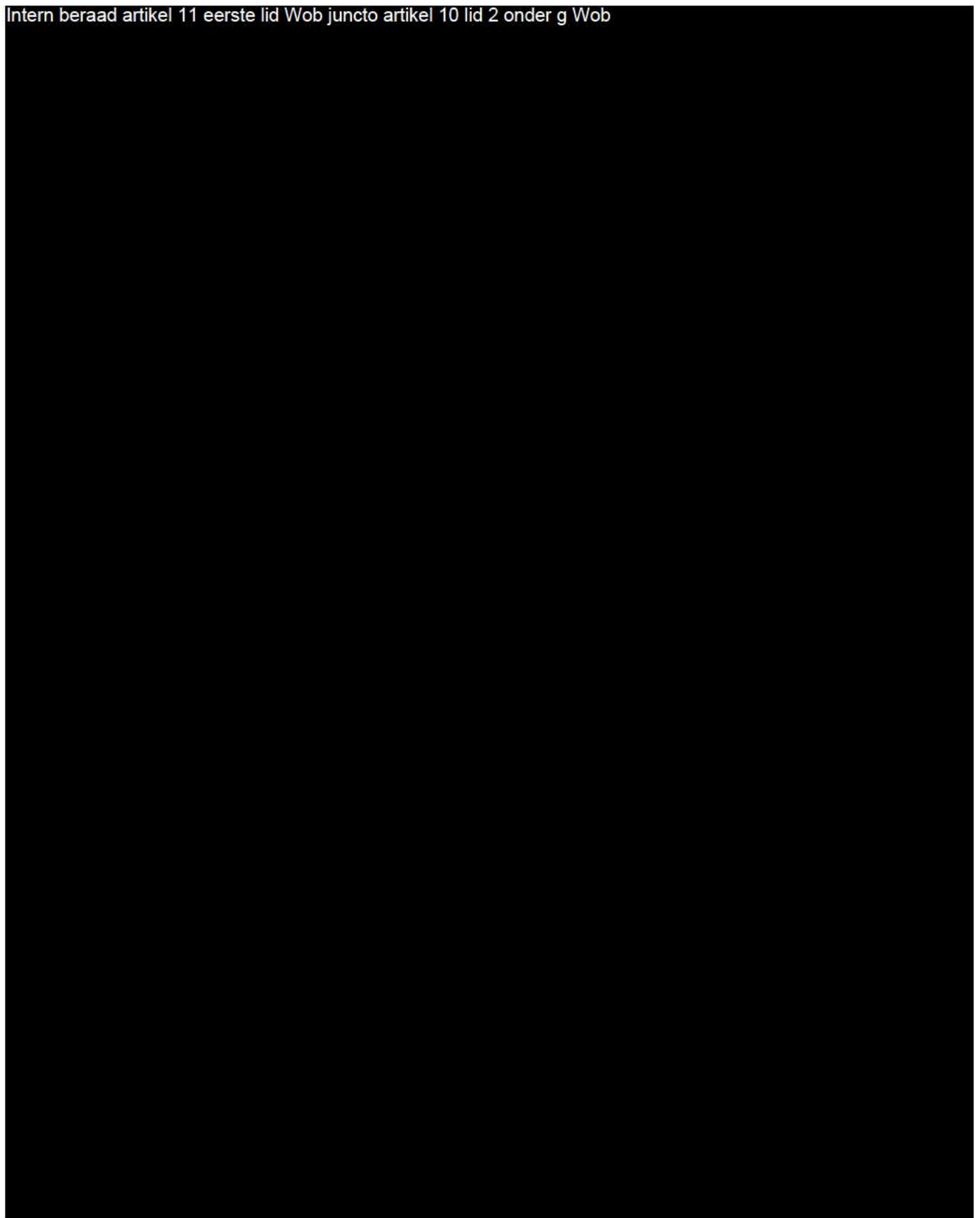


Format dossierhouders: BO MIRT 2020ZWN–VERSIE REGIO****

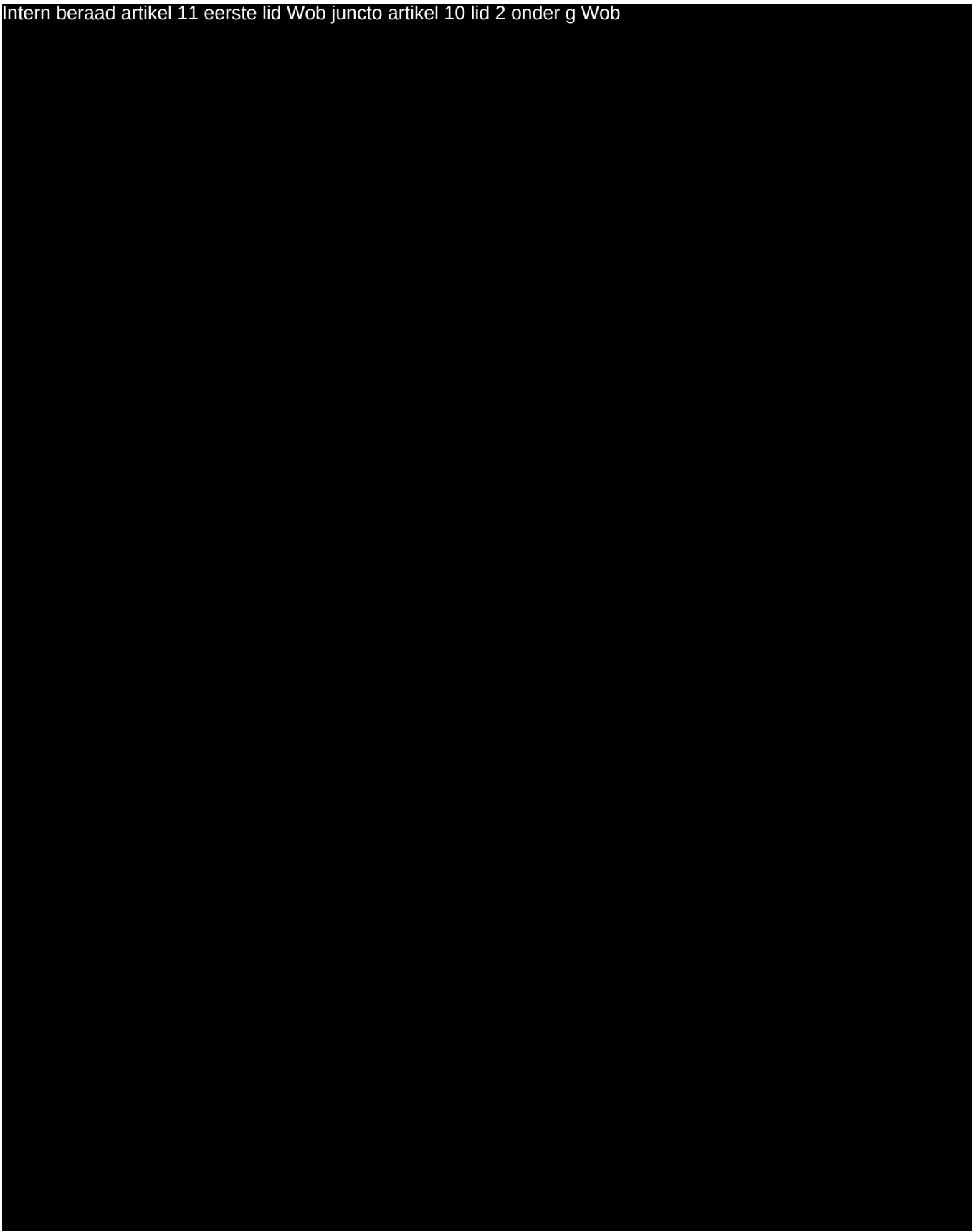
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

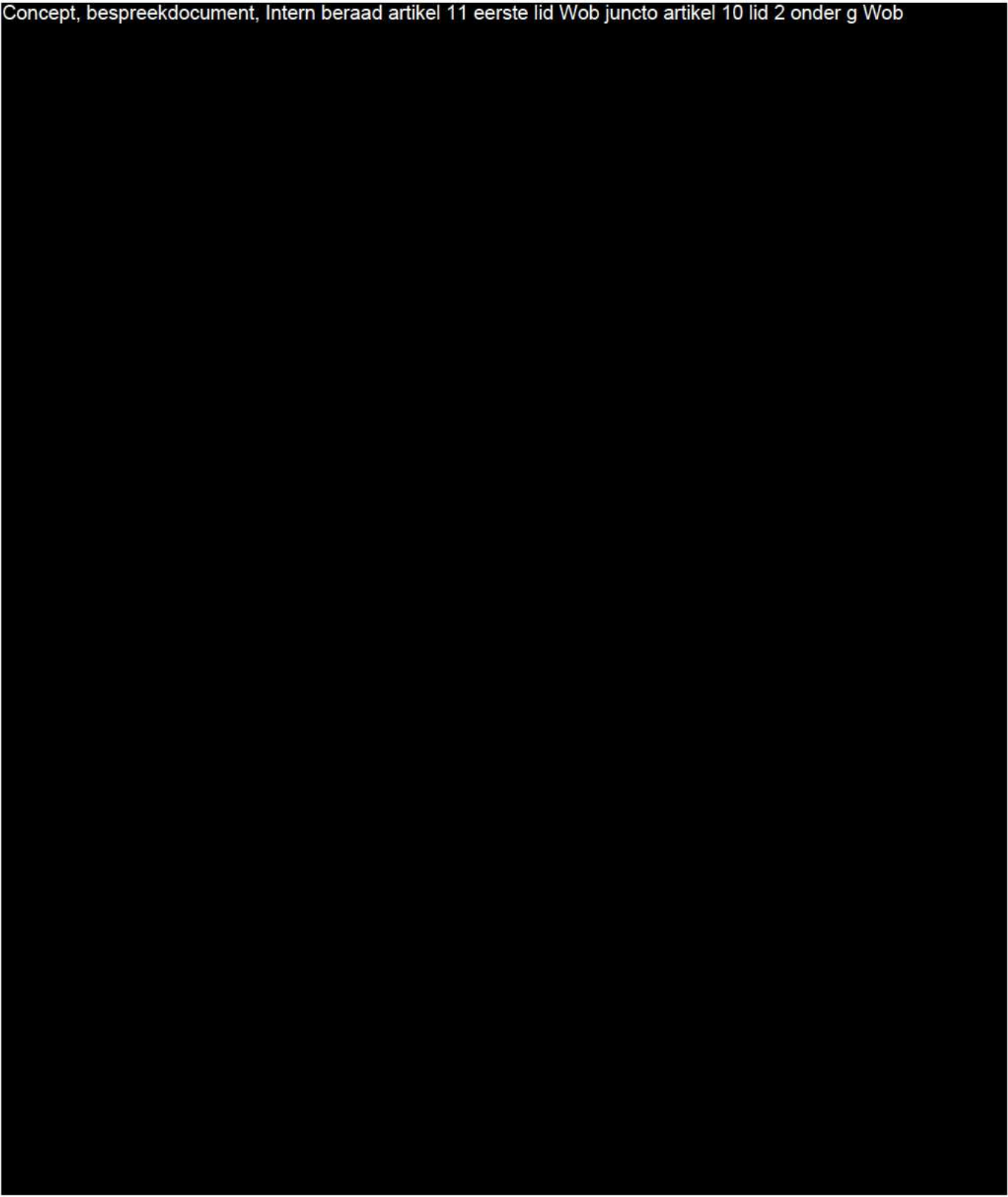


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

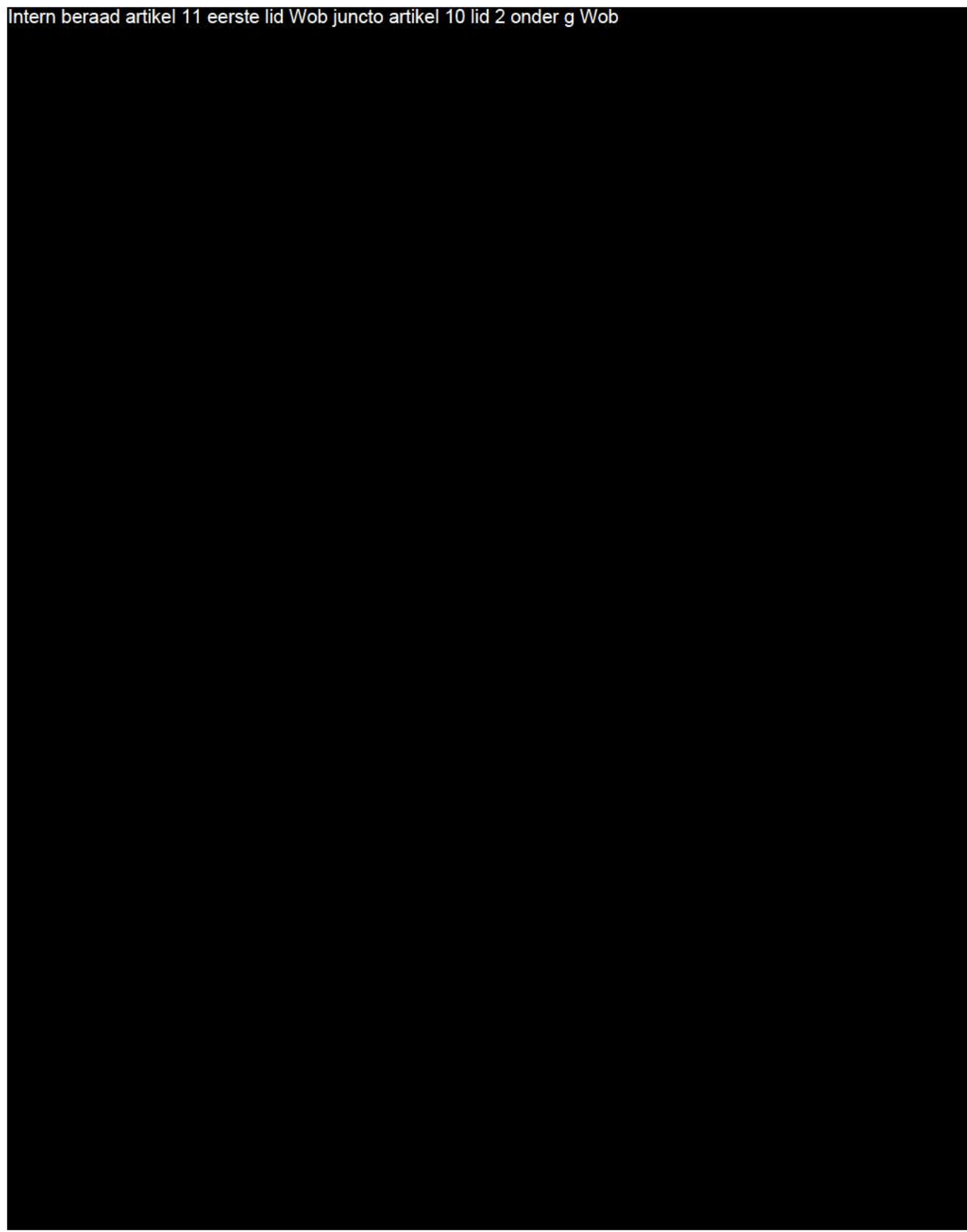


Format dossierhouders: BO MIRT 2020 ZWN – **VERSIE RIJK**

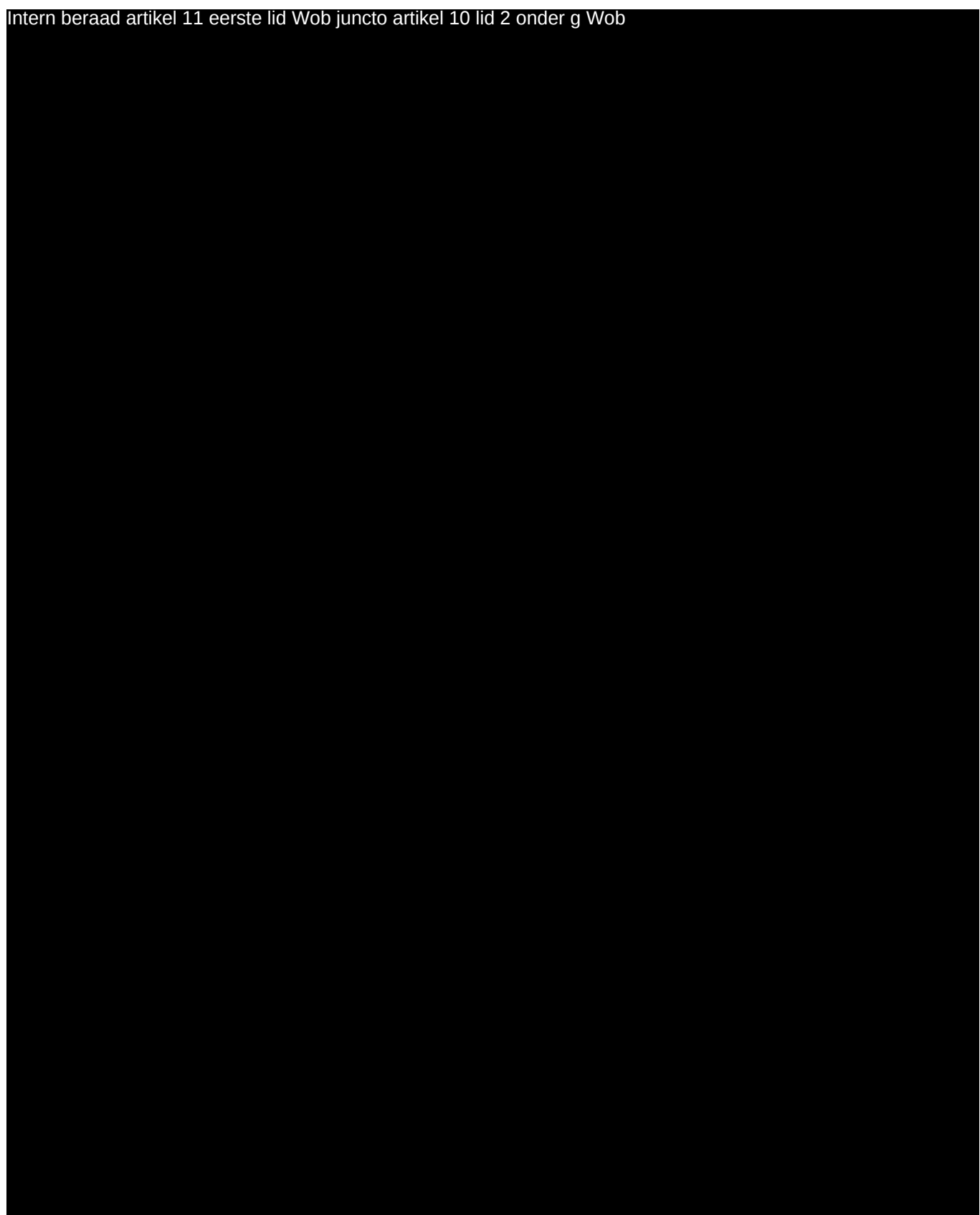
Concept, bespreekdocument, Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



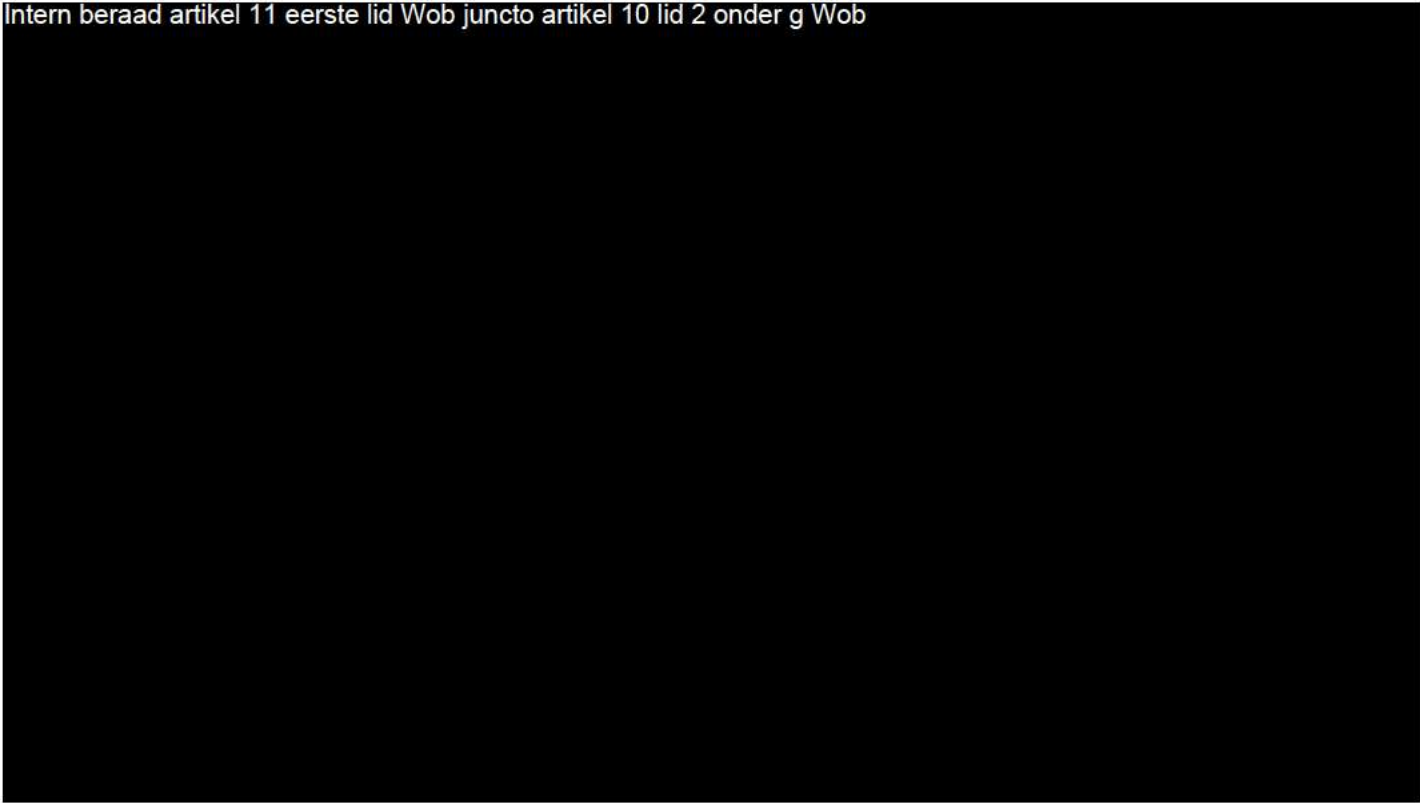
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

VERKENNING BEREIKBAARHEID CID - BINCKHORST

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken
Provincie Zuid-Holland
Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Gemeente Den Haag
Gemeente Leidschendam-Voorburg

5 JUNI 2020

Definitief

A large orange geometric shape, consisting of a triangle and a rectangle, is positioned in the bottom right corner of the page. A thin white line runs horizontally across the page, intersecting the orange shape.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	De opgave: bereikbaarheid CID en Binckhorst	5
1.3	Waarom nu een Plan-MER?	9
1.4	M.e.r.-procedure	10
1.5	Participatie	12
1.6	Indienen zienswijze op de NRD	12
2	ANALYSE EN OPGAVEN VOOR VERKENNING	13
2.1	Stedelijke verdichting CID en Binckhorst als uitgangspunt	13
2.2	Analyse toekomstige bereikbaarheid	15
2.3	De opgave voor de verkenning	19
3	DE ALTERNATIEVEN	21
3.1	Referentiesituatie	21
3.2	Onderzochte oplossingsrichtingen analytische fase verkenning (2019)	22
3.3	Te onderzoeken alternatieven beoordelingsfase verkenning (huidige fase)	23
3.3.1	Alternatief 1: HOV Tram	26
3.3.2	Alternatief 2: Lightrail	27
3.3.3	Alternatief 3: HOV Bus-ART	29
4	MILIEUONDERZOEK EN BEOORDELINGSMETHODIEK	31
4.1	Kern van de aanpak	31
4.2	Wijze van beoordelen	32
4.3	Afweegkader: te onderzoeken aspecten en criteria	33
	BIJLAGE 1 BEGRIPPEN- EN AFKORTINGENLIJST	37
	BIJLAGE 2 REALISATIEPLAN NO-REGRETPAKKET (JULI 2019)	39
	BIJLAGE 3 OVERZICHT BEOORDELING ANALYTISCHE FASE	41

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de verkenning Bereikbaarheid CID - Binckhorst. De NRD vormt de eerste stap in de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.). De gemeenten Den Haag en Leidschendam Voorburg doorlopen deze m.e.r.-procedure ter ondersteuning van de besluitvorming over het treffen van mobiliteitsmaatregelen voor het gebied CID-Binckhorst en de bredere regio. De NRD beschrijft de achtergronden van het op te stellen plan voor de mobiliteitsmaatregelen in het gebied CID-Binckhorst, in dit geval het Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst. De NRD beschrijft ook waarom voor dit masterplan de m.e.r.-procedure wordt doorlopen, hoe deze procedure eruit ziet en welke onderzoeken voor het op te stellen milieueffectrapport (Plan-MER) worden uitgevoerd. De NRD beschrijft welke alternatieven voor de bereikbaarheidsopgave worden onderzocht en welke criteria en methoden worden gebruikt om de effecten van de planalternatieven in beeld te brengen.

De gemeenten stellen iedereen in de gelegenheid om binnen de aangegeven periode een reactie te geven op deze NRD. Meer informatie over de inhoud, achtergronden en reactie mogelijkheden leest u in het vervolg van deze rapportage:

- In het vervolg van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding van de verkenning, de m.e.r.-procedure en op welke manier u een zienswijze kunt indienen.
- In hoofdstuk 2 is beschreven waarom er maatregelen op het gebied van mobiliteit nodig zijn in het CID en de Binckhorst en welke opgaven er zijn voor deze verkenning.
- In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de alternatieven die later dit jaar in het Plan-MER worden uitgewerkt en die op hun effecten worden onderzocht.
- Hoofdstuk 4 bevat ten slotte een toelichting op de werkwijze om in het Plan-MER de (milieu)effecten te onderzoeken en de daarbij te hanteren beoordelingscriteria.

De gebruikte afkortingen en begrippen kunt u terugvinden in de verklarende woordenlijst in bijlage 1.



Foto bovenaanzicht CID-Binckhorst (bron: Posad)

1.2 De opgave: bereikbaarheid CID en Binckhorst

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag en de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg werken samen als initiatiefnemers om kansrijke mogelijkheden voor een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, inclusief hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de vorm van bus, tram en lightrail, te onderzoeken.

In het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst in Den Haag wordt met de Structuurvisie CID en het Omgevingsplan Binckhorst tot 2040 een forse groei van woon- en werklocaties mogelijk gemaakt.

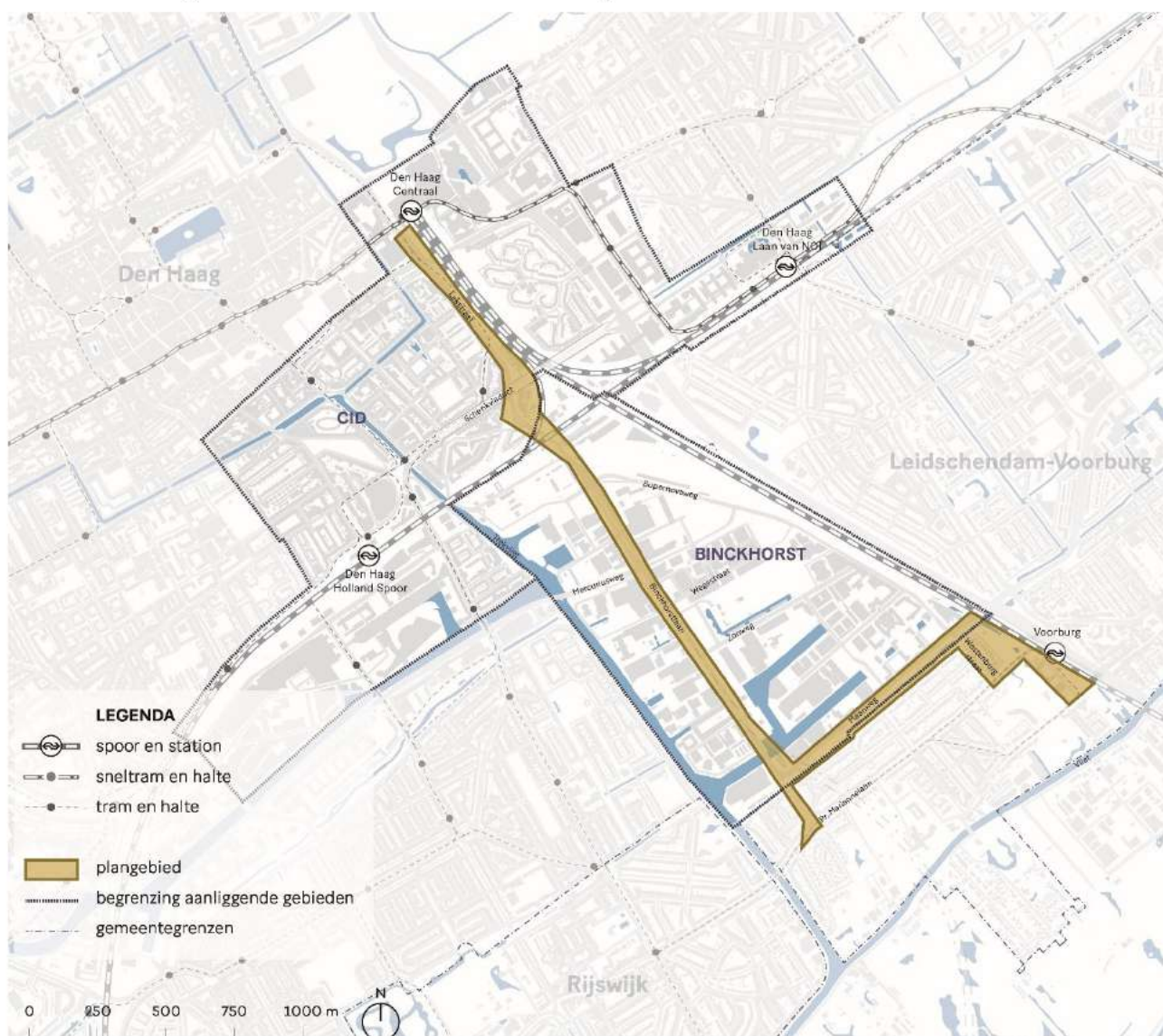
Er zijn grenzen aan wat haalbaar is binnen het gebied. Door op huidige voet door te gaan met mobiliteit kunnen de hoge ontwikkelambities niet worden gerealiseerd. Er ontstaan problemen rond uitgeefbare ruimte, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en milieu. Deze knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door (de toename van) verkeersbewegingen van het verkeer en de hieraan relaterende verkeers- en parkeerruimte. De forse verdichtingsopgave vraagt daarom om een andere benadering van stedelijke mobiliteit.

Het is daarom nodig dat er ook maatregelen op het gebied van bereikbaarheid worden getroffen om hierop in te kunnen spelen. Daarbij wordt ingezet op het verbeteren van de leefbaarheid, minder ruimte voor de auto, ruimte voor fietsers en voetgangers en HOV. Door in bereikbaarheid te investeren wordt de 'modal shift' van de auto naar andere vormen van vervoer gestimuleerd. Het mobiliteitspakket wordt uitgewerkt in een (Ontwerp) Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst.

De gebieden CID en Binckhorst liggen in het hart van de stad Den Haag en de regio rondom Den Haag (zie figuur 1-1):

- Het CID is het gebied tussen de stations Laan van Nieuw Oost Indië (NOI), Hollands Spoor (HS) en Den Haag Centraal
- De Binckhorst ligt ten zuiden van het CID en grenst aan Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

CID-Binckhorst kent verschillende ruimtelijke plannen waarin de gebiedsontwikkeling is vastgelegd, zoals de Structuurvisie CID¹ en het Omgevingsplan Binckhorst². Tot 2040 worden in dit gebied 25.500 woningen (waarvan 5.000 in de Binckhorst) en 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd door binnenstedelijke verdichting. Daarnaast geldt dat de ambitie voor verdere stedelijke verdichting in de Binckhorst hoger is, zoals beschreven in Agenda Ruimte voor de stad en het collegeakkoord 2018-2022.



Figuur 1-1 Plangebied voor te onderzoeken pakket aan (lokale) mobiliteitsmaatregelen en aangrenzend gebied (de exacte begrenzing vindt plaats in het Plan-MER tijdens de uitwerking van de alternatieven tot een schetsontwerp)

¹ Gemeente Den Haag, Structuurvisie CID Den Haag, Ontwerp, definitief 21 april 2020.

² Gemeente Den Haag, Omgevingsplan Binckhorst, vastgesteld 29 november 2018 & Ontwerp gewijzigde vaststelling, 2020.

Duurzame bereikbaarheid als drager voor verstedelijking

Door de voorziene verdichting van de verstedelijking in CID en Binckhorst is het van belang dat de bereikbaarheid van dit gebied wordt versterkt, waarbij ook rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat in de toekomst verdere uitbreiding van het OV-netwerk nodig is richting de regio ('doorkoppeling'). Het is de insteek dat het ruimte- en milieubeslag door individueel autogebruik niet mag groeien, (potentiële) knelpunten in en om het gebied moeten worden voorkomen of opgelost en vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility³), moeten worden doorontwikkeld. Deze gebundelde maatregelen moeten leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied passend bij het hoogstedelijke karakter van dit gebied.

De samenwerkende overheden zien het als noodzakelijk om te investeren in duurzame bereikbaarheid omdat het gebied CID-Binckhorst, zonder ingrepen die het gebruik van lopen, fiets en OV vergroten, vanwege de invloed van autogebruik op de milieucontouren niet kan worden ontwikkeld tot een leefbaar hoogstedelijke gebied zoals in de Structuurvisie CID en het Omgevingsplan Binckhorst opgenomen en voornemens zoals in de Agenda Ruimte voor de Stad en het collegeakkoord van de gemeente Den Haag opgenomen. Tot en met 2023 wordt met een basispakket aan mobiliteitsmaatregelen (het zogenoemde No-regretpakket⁴) 137,7 miljoen euro geïnvesteerd in de Binckhorst.

Omdat verstedelijking en bereikbaarheid nauw met elkaar samen hangen ('adaptief' aan elkaar) zijn Rijk en regio reeds in 2018 de uitdaging aangegaan om de bereikbaarheidsopgaven en de grote verstedelijkingsopgave in samenhang op te pakken⁵. In 2019 is gestart met een (pre)verkenning voor de regionale bereikbaarheid van CID-Binckhorst waarbij diverse oplossingsrichtingen op het gebied van bereikbaarheid (als pakket aan maatregelen) zijn onderzocht en zijn afgewogen tot drie kansrijke oplossingsrichtingen (alternatieven). De ambities uit de gebiedsontwikkeling in CID-Binckhorst vormden daarbij input voor de onderzochte mobiliteitsmaatregelen. Stedelijke verdichting langs HOV draagt het meest bij aan een verbinding met de regio ('agglomeratiekracht'), mits de bereikbaarheid en de doorstroming op de weg ook op peil blijft. In dit onderzoek zijn drie kansrijke oplossingsrichtingen ('alternatieven') vastgesteld die nu verder onderzocht gaan worden in deze verkenning. De drie alternatieven bestaan uit een pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Het HOV betreft een nieuwe (apart) tracé tussen Den Haag Centraal en station Voorburg en een aansluiting met bestaande rails naar Delft voor respectievelijk een tram, een lightrail en een HOV-bus. Daarnaast zal ook worden gekeken naar de situatie waarin sprake is van een verdere aansluiting op de regio als deze HOV wordt doorgekoppeld richting Scheveningen en Zoetermeer⁶. In hoofdstuk 3 is ingegaan op de drie alternatieven.

Ruimtelijk spoor: MIRT-verkenning

Omdat het Ministerie van I&W mede opdrachtgever is van de verkenning wordt deze uitgevoerd volgens (maatwerk)spelregels⁷ van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De stappen uit het MIRT-traject, waartoe ook een verkenning behoort, is schematisch weergegeven in figuur 1-2.



Figuur 1-2 De stappen in een MIRT-traject

³ Smart Mobility is een verzamelnaam voor alle slimme ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem. Het gaat om innovatieve ontwikkelingen in dataverwerking (big data), zelfrijdende auto's, automatisering in verkeers- en mobiliteitsmanagement en nieuwe mobiliteitsdiensten

⁴ Het No-regretpakket bestaat uit een aantal voorbereidende maatregelen die zijn voorzien in de periode tot 2023 om het gebruik van de fiets en OV te stimuleren.

⁵ De Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is één van de projecten uit het gebiedsgerichte MIRT-bereikbaarheidsprogramma 'Mobiliteit en Verstedelijking' (kortweg MoVe) Rotterdam Den Haag. In het programma MoVe werken rijk en regio samen aan belangrijke mobiliteitsopgaven die gerelateerd zijn aan economie en verstedelijking.

⁶ Voor HOV bus wordt dan uitgegaan van de opwaardering van het tracé in CID-Binckhorst tot een *Autonomous Rail Rapid Transit* (ART). ART is een kruising tussen een tram en een bus zonder machinist.

⁷ De spelregels voor de MIRT-Verkenning zijn van toepassing op projecten die (mede) worden gefinancierd uit het Infrafonds. Dit fonds is met name gericht op infrastructurele projecten. In de Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst ligt de focus op sterk samenhangende gebiedsgerichte opgaven rond mobiliteit en verstedelijking. Hierdoor zijn de spelregels voor de MIRT-Verkenning niet goed één op één toe te passen en zijn de regels in overleg met Rijk en regio afgestemd op het project. In 2019 zijn door de Programmaraad MoVe (maatwerk-)Spelregels voor deze Verkenning vastgesteld.

Een verkenning bestaat uit vier fasen (zie figuur 1-3): de startfase, de analytische fase, de beoordelingsfase en de besluitvormingsfase. Momenteel bevindt het project zich in de beoordelingsfase.



Figuur 1-3 De stappen in de verkenning nader bekeken

Startfase & analytische fase - afgerond (2017-2019)

In december 2017 hebben Rijk en regio besloten om te starten met een preverkenning (afbakening initiatief) gericht op het realiseren van slimme combinaties van verschillende mobiliteitsmaatregelen die samen zorgen voor een mobiliteitstransitie in CID-Binckhorst. De Startfase liep vervolgens één jaar en is afgerond in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT⁸ van november 2018 met het vaststellen van het Startdocument CID-Binckhorst⁹. In het Startdocument zijn door de betrokken partijen o.a. de ambities, de opgaven, een afweegkader en de te onderzoeken oplossingsrichtingen (alternatieven) vastgelegd.

Met het Startdocument hebben Rijk en Regio besloten om te starten met de analytische fase van de verkenning voor CID-Binckhorst. Ook besloten partijen om gezamenlijk € 137,7 miljoen te investeren in mobiliteitsmaatregelen in CID-Binckhorst op de korte termijn: 2019-2023 (het No-regretpakket). In paragraaf 3.1 wordt nader ingegaan op dit No-regretpakket.

In 2019 zijn vervolgens tien samenhangende pakketten van maatregelen (alternatieven) onderzocht, waarover deze verkenning loopt. Dit heeft ertoe geleid dan in het BO MIRT van november 2019 de rapportage Notitie Kansrijke Alternatieven¹⁰ is vastgesteld. De Analytische fase is daarmee afgerond. In paragraaf 3.2 is ingegaan op de in de analytische fase onderzochte oplossingsrichtingen.

Beoordelingsfase & besluitvormingsfase – gestart (2020)

Dit is de thans lopende fase, waarvan het voorliggende NRD het eerste product is. De beoordelingsfase bestaat uit het opstellen van schetsontwerpen (inclusief kostenraming) van drie kansrijke alternatieven, het doorlopen van de m.e.r.-procedure (met als producten deze NRD en het nog op te stellen Plan-MER) en het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

Het verwachte resultaat van de beoordelingsfase is dat uit drie te onderzoeken alternatieven één voorkeursalternatief gekozen kan worden. Deze afweging (de tweede zeef) legt daarmee de basis voor het alternatief dat wordt opgenomen in het Ontwerp Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst. Na terinzagelegging van het Ontwerp Masterplan (en Plan-MER) worden de resultaten van de inspraak verwerkt tot een definitief Masterplan. Dit Masterplan vormt de basis voor de Voorkeursbeslissing in het BO MIRT (deze beslissing zelf is de besluitvormingsfase).

⁸ Het MIRT gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het Rijk en decentrale overheden. Om dit bestuurlijk te faciliteren vindt er elk najaar een bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) plaats.

⁹ MIRT-Verkenning Schaa sprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst, Startdocument, definitief, 30 oktober 2018.

¹⁰ Vinu. Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen, Verkenning CID-Binckhorst, definitief, 1 november 2019.

1.3 Waarom nu een Plan-MER?

Grondslag voor de m.e.r.-procedure

Gedurende de beoordelingsfase van deze verkenning wordt een voorkeursalternatief vastgesteld. Dit voorkeursalternatief bestaat uit een pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief een nieuw HOV tracé in het CID en de Binckhorst. Dit voorkeursalternatief wordt opgenomen in een (Ontwerp) Masterplan. Dit Masterplan bevat daarmee op hoofdlijnen de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in CID-Binckhorst. Daarmee is het Masterplan juridisch gezien aan te merken als 'kaderstellende Structuurvisie' voor het toekomstig vast te stellen bestemmingsplan of omgevingsplan. Op basis van het Besluit milieueffectrapportage kan er een sprake zijn van een Plan-MER.-plicht als een (op te stellen) Structuurvisie 'kaderstellend' is voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. Daarnaast kan er ook sprake zijn van een Plan-MER-plicht als er een passende beoordeling nodig is in het kader van de Natuurbeschermingswet¹¹.

In tabel 1-1 is aangegeven welke m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten uit het Besluit milieueffectrapportage relevant kunnen zijn bij het opstellen van het Masterplan. In onderdeel D van de bijlage bij dit Besluit is alleen categorie D2.2 relevant. In deze categorie gaat het om activiteiten (kolom 1) waarin sprake is van de aanleg van tramrails en/of bovengrondse spoorwegen. Er worden in de verkenning drie alternatieven onderzocht, waaronder twee HOV rail-oplossingen (tram en lightrail). Dat valt onder de genoemde Activiteit van categorie D2.2.

In kolom 2 Gevallen zijn drempels opgenomen. Ook als de activiteit onder deze drempels blijft, zal er toch een beoordeling van de milieugevolgen moeten plaatsvinden. De voorwaarden uit kolom 2 zijn namelijk indicatief en geven niet de zekerheid dat de activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen heeft. Voor een tram en lightrail geldt in ieder geval een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht.

Omdat het Masterplan kaderstellend zal zijn en één van de rail-oplossingen uit de te onderzoeken alternatieven deel kan uitmaken van het vast te leggen voorkeursalternatief, wordt een Plan-MER opgesteld.

Tabel 1-1 Categorie D2.2 uit de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage

	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D 2.2	Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: a. de aanleg van een nieuwe trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage*; b. de wijziging of uitbreiding van een trambaan, boven- of ondergrondse spoorweg, zweefspoor of andere bijzondere constructie indien deze bestaat uit een uitbreiding van de tram- of spoorweg met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 kilometer of meer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld onder a of b van onderdeel A van deze bijlage*.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat dan wel van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

* Onderdeel A van deze bijlage 'Gevoelig gebied':

- een gebied dat krachtens artikel 2.1, eerste lid, van de Wet natuurbescherming is aangewezen als Natura 2000-gebied;
- een kerngebied, begrensd natuurontwikkelingsgebied of begrensde verbindingzone, dat deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur, zoals die structuur is vastgelegd in een geldend bestemmingsplan of, bij het ontbreken daarvan, in een geldende structuurvisie als bedoeld in artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening, of, bij het ontbreken daarvan, zoals die structuur voorkomt op de kaart Ecologische Hoofdstructuur, behorend bij deel 4 van het Structuurschema Groene Ruimte (LNV-kenmerk GRR-95194).

¹¹ Indien de Structuurvisie kaderstellend is voor activiteiten waarvan op voorhand niet direct uitgesloten kan worden dat ontwikkelingen een negatief effect hebben op Natura 2000 gebieden.

Doel van het Plan-MER

De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg zijn als bevoegd gezag voornemens om een Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst op te stellen. Het Masterplan bevat op hoofdlijnen het ruimtelijke beleid voor CID-Binckhorst op het gebied van mobiliteit. In dit plan wordt een pakket aan maatregelen voor de bereikbaarheid (inclusief een HOV-verbinding) in CID-Binckhorst vastgelegd. De m.e.r.-procedure dient ter onderbouwing van de besluitvorming over de aanpassing van het vervoersnetwerk in het gebied CID-Binckhorst.

Doel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

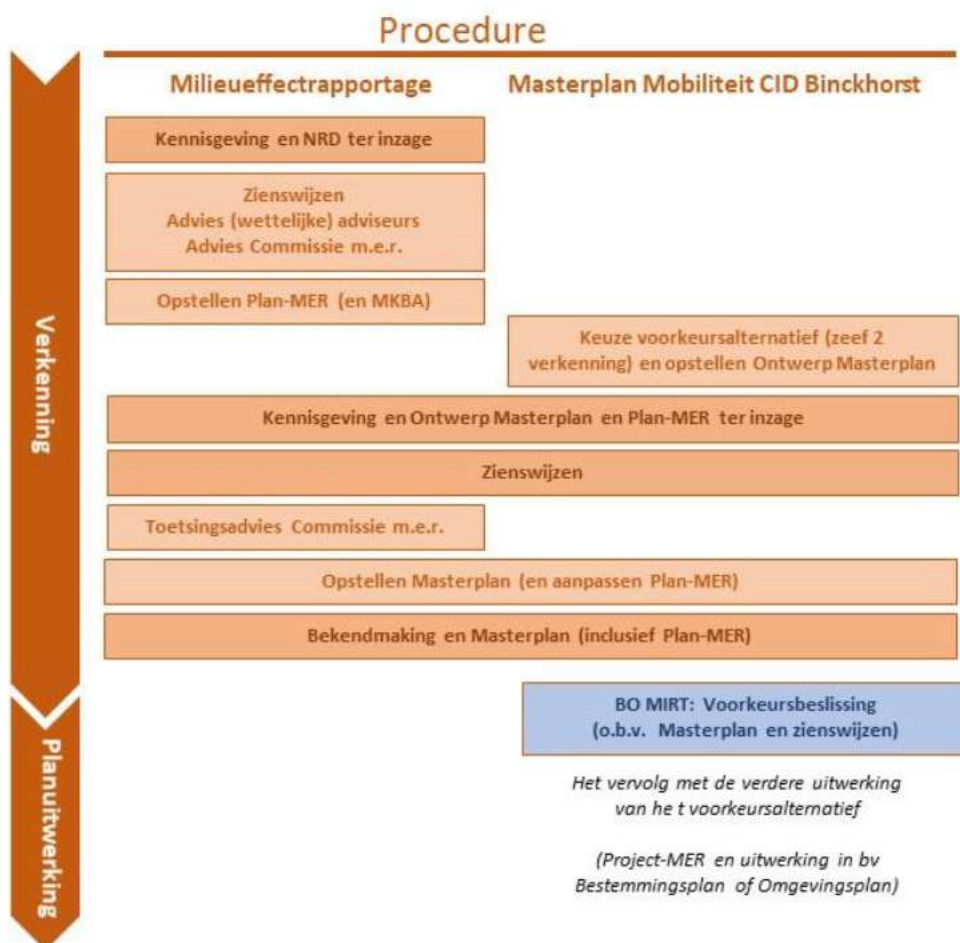
Deze NRD is bedoeld om bovenstaande voorgenomen activiteit aan te kondigen en de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek voor het nog op te stellen Plan-MER te beschrijven. De NRD beschrijft welke alternatieven onderzocht worden en welke criteria en methoden de onderzoekers gebruiken om de milieueffecten in beeld te brengen. Het doel van de NRD is:

- het informeren en betrekken van de omgeving;
- het afbakenen van de te beschouwen alternatieven;
- het afbakenen van de inhoud van het milieuonderzoek dat in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) wordt uitgevoerd.

In paragraaf 1.6 is aangegeven hoe u een zienswijze kunt indienen.

1.4 M.e.r.-procedure

Gekoppeld aan het Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst wordt de zogenaamde uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen. Het doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het Masterplan. Het Ontwerp Masterplan en het bijbehorende Plan-MER worden voorbereid aan de hand van wettelijk voorgeschreven procedures. Figuur 1-4 geeft een overzicht van de procedurele stappen en geeft de samenhang tussen de m.e.r.-procedure en het Masterplan aan.



Figuur 1-4 M.e.r.-procedure en koppeling aan het Masterplan

Kennisgeving van het voornemen

De eerste stap in de m.e.r.-procedure is de kennisgeving van het voornemen een m.e.r.-procedure te starten voor de Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst en de terinzagelegging van de NRD. Met de m.e.r.-procedure worden de milieueffecten in het op te stellen Plan-MER in beeld gebracht waarna deze gebruikt worden voor de te maken afwegingen over het in het Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst op te nemen voorkeuralternatief voor een mobiliteitspakket¹² inclusief een HOV-oplossing in het gebied CID-Binckhorst.

Zienswijzen en advies over reikwijdte en detailniveau (NRD)

In voorliggende NRD zijn in hoofdstuk 2 de hoofddopgaven van het Masterplan toegelicht. Ook zijn de te onderzoeken alternatieven (hoofdstuk 3) en de te onderzoeken effecten (hoofdstuk 4) beschreven. De NRD wordt gebruikt voor de raadpleging van belanghebbenden, wettelijke adviseurs en andere bestuursorganen die bij de voorbereiding van het Masterplan een rol hebben. De NRD wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan iedereen reageren op de voorgestelde aanpak. Tegelijkertijd zal de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. een advies uitbrengen over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek. De zienswijzen en adviezen worden beantwoord en gebruikt om het Plan-MER waar nodig aan te vullen en het Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst aan te scherpen.

Opstellen Plan-MER

Op basis van de NRD, het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de NRD, de Nota van Antwoord en de wettelijke vereisten voor het Plan-MER zoals vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, stellen de initiatiefnemers een plan-m.e.r. op. Het plan-MER beschrijft de (milieu)effecten (in de gebruiksfase en realisatiefase) van drie alternatieven (een mobiliteitspakket inclusief HOV) en vergelijkt deze met de situatie waarin er geen mobiliteitspakket inclusief HOV wordt aangelegd (de referentiesituatie). Een toelichting op deze drie alternatieven kunt u vinden in paragraaf 3.3.

Ook worden maatregelen voorgesteld waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt (mitigerende en compenserende maatregelen). Daarnaast wordt aangegeven of er kennisleemten zijn in het onderzoek door het ontbreken van gegevens en welke invloed deze kennisleemten hebben op het te nemen besluit.

Keuze voorkeursalternatief en uitwerking Ontwerp Masterplan

Mede op basis van de effectvergelijking tussen de alternatieven in het Plan-MER wordt één voorkeursalternatief gekozen en bestuurlijk vastgelegd. Hierbij weegt ook mee in hoeverre het alternatief robuust is voor verdere doorontwikkeling. Het ontwerp van dit voorkeursalternatief wordt daarna nader uitgewerkt in het Ontwerp Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst.

Het Ontwerp Masterplan met daarin het voorkeursalternatief wordt samen met het Plan-MER ter inzage gelegd voor een periode van 6 weken. Tijdens deze periode kan eenieder reageren op de inhoud van het Ontwerp Masterplan en het Plan-MER door het indienen van een zienswijze. Ook de bestuursorganen van de betrokken overheden adviseren over het Ontwerp Masterplan en het Plan-MER. Verder brengt de Commissie voor de m.e.r. een advies uit over de inhoud van het MER. De commissie toetst daarbij of het Plan-MER de juiste informatie bevat om het milieu volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming over het voorkeursalternatief.

Vaststelling Masterplan

De resultaten van de inspraak en adviezen op het Ontwerp Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst (en Plan-MER) worden verwerkt tot het definitieve Masterplan. Na afweging van alle binnengekomen adviezen en zienswijzen op het Ontwerp Masterplan (en Plan-MER) stellen de gemeenten als bevoegd gezag het definitieve Masterplan vast. Op basis van het Masterplan zal de Voorkeursbeslissing (bestuurlijk besluit) in het BO MIRT worden genomen. Hierna start de volgende fase: de Planuitwerking.

¹² Het mobiliteitspakket bestaat uit een combinatie van elkaar versterkende mobiliteitsmaatregelen vanuit de thema's Smart Mobility (inzet van bv deelauto's, apps e.d.), langzaam verkeer (fiets- en voetgangersnetwerk), ruimtegebruik, stationsomgeving (geschikt maken voor OV-fiets-voetgangersvoorzieningen), Logistiek en een HOV verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg door CID en Binckhorst. Vanaf de stations is dan doorkoppeling naar de regio mogelijk.

2 ANALYSE EN OPGAVEN VOOR VERKENNING

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven is er een grote verstedelijkingsopgave in CID en Binckhorst voorzien. Dit gebied ligt in Den Haag en heeft relaties met omliggend gebied, met name Leidschendam-Voorburg. Door de invulling van deze verstedelijking wordt voorzien dat er op termijn problemen ontstaan rond uitgeefbare ruimte, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en milieu. Deze knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door (de toename van) verkeersbewegingen van het verkeer en de hieraan relaterende verkeers- en parkeerruimte¹³. De verdichtingsopgave vraagt daarom om een andere benadering van stedelijke mobiliteit. Om te bepalen welke vervoersstrategie nodig is om de bereikbaarheid op de verstedelijkingsopgave (adaptief¹⁴) in te richten wordt in de verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst een pakket van mobiliteitsmaatregelen onderzocht om te bepalen met welk pakket de groei van woon- en werklocaties in CID-Binckhorst tot 2040 ook daadwerkelijk mogelijk is.

Paragraaf 2.1 gaat in op de verstedelijkingsopgave in CID en Binckhorst zoals nu vastgelegd in plannen en gelden als randvoorwaardelijk voor deze verkenning.

Paragraaf 2.2 gaat in op de analyse van de bereikbaarheid die in 2019 in de analytische fase van de verkenning is uitgevoerd¹⁵. Daarbij zijn ook effecten bepaald voor de situatie met bereikbaarheidsmaatregelen (lokaal en regionaal HOV).

Dit resulteert in de drieledige opgave voor de verkenning zoals opgenomen in paragraaf 2.3.

2.1 Stedelijke verdichting CID en Binckhorst als uitgangspunt

Den Haag trekt veel bewoners en bezoekers aan vanwege haar grote diversiteit aan functies en haar ligging in de Randstad in combinatie met de nabijheid van de zee. Het gebied CID-Binckhorst vormt een belangrijk economisch centrum voor zowel de regio Den Haag als het land. Dit gebied is tevens door het Rijk aangemerkt als REOS-toplocatie (Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie) door de hoge dichtheid aan kennisinstellingen, onderwijs, zakencentra en instituten voor (inter)nationale governance. Veel bewoners en bezoekers trekken dagelijks door het CID vanwege de goede verbinding met de regio (3 IC-stations, 3 inprikkers¹⁶, aanknopingen regionaal fietsnetwerk), werkplekken, woningen en handel. Het CID en de Binckhorst tezamen beslaan in de huidige situatie (2019) ongeveer 37.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen. De Binckhorst bevindt zich in een transitie naar een hoogwaardig gemengd stedelijk gebied. Het gebied de Binckhorst verschilt qua huidige ruimtelijke karakteristieken van het CID. Dit gebied is namelijk dunner bevolkt en fungeerde in het verleden primair als vestigingslocatie voor bedrijvenpanden en industrie.

Er zijn verschillende ruimtelijke plannen waarin de gebiedsontwikkeling tot 2040 is vastgelegd voor CID en Binckhorst, zoals de Ontwerp Structuurvisie CID (inclusief Plan-MER CID¹⁷) van april 2020 en het Omgevingsplan Binckhorst van november 2018. De gemeente Den Haag heeft de lead over de gebiedsontwikkeling. De woningbouwprogramma's in het CID bouwen voort op de ambities uit de CID-agenda 2040. De programma's commerciële voorzieningen en kantoren bouwen voort op het economisch programma zoals opgenomen in gebiedsagenda's¹⁸. Voor de verkenning wordt uitgegaan van de totale vastgelegde verstedelijkingsopgave in het gebied CID-Binckhorst: tot 2040 worden maximaal 25.500 extra woningen (waarvan 5.000 in Binckhorst) en 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd in een hoogstedelijk, gevarieerd woon- en werkmilieu. In navolgende tabel en figuur is dit toegelicht. In het Plan-MER CID zijn ook 4000 woningen in de kop van Binckhorst onderzocht. De mogelijke komst van extra woningen in Binckhorst-Noordwest is echter niet meegenomen in de Structuurvisie CID, maar zal onderdeel zijn van de verdere planuitwerking en bijhorende procedures voor de Binckhorst.

¹³ Met separate m.e.r.-procedures is de verstedelijkingsopgave in zowel CID en Binckhorst onderzocht, gekoppeld aan de Structuurvisie CID en het Omgevingsplan Binckhorst.

¹⁴ Op elkaar aangepast zodat er een passende mix van mobiliteit is voor de ontwikkeling van CID Binckhorst, om zo de stedelijke verdichting en economische kracht van CID-Binckhorst te faciliteren.

¹⁵ Witteveen+Bos, Verkenning CID-Binckhorst Effectenstudies en kansrijke alternatieven, 2019.

¹⁶ De wegenstructuur in Den Haag is dusdanig vormgegeven dat de stad bereikt kan worden met zogenaamde 'inprikkers': grote wegen die direct van de regionale/nationale hoofdwegen de stad in lopen.

¹⁷ In het Plan-MER CID zijn zes alternatieven onderzocht die zijn samengesteld uit een bouwprogramma en mobiliteitstransitie. Voor het bouwprogramma is een minimaal en maximaal programma aangehouden en voor de mobiliteitsstrategie is rekening gehouden met een vraagvolgende mobiliteitsstrategie, vraagsturende of sterk vraagsturende mobiliteitsstrategie. De sterk vraagsturende strategie hangt nauw samen met de oplossingsrichtingen die in het kader van deze MIRT-verkenning worden onderzocht.

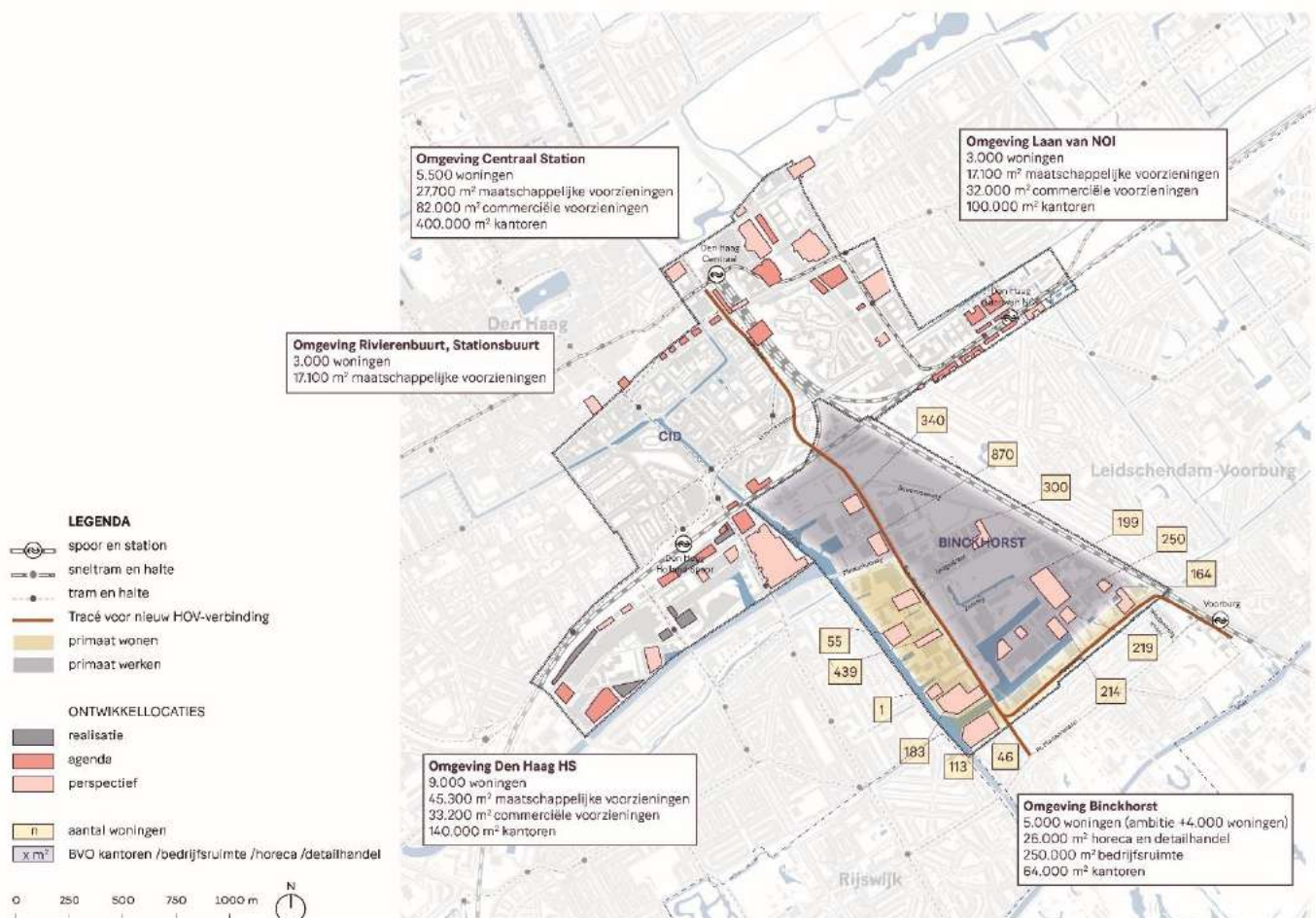
¹⁸ Een gebiedsagenda is de visie van rijk en regio, deze geeft kansen en opgaven weer.

Tabel 2-1 Groeiambitie CID-Binckhorst

Locatie	Wonen (aantal woningen)	Maatschappelijke voorzieningen (in m ²)	Commerciële voorzieningen (in m ²)	Werken (in m ²)	Kantoren (in m ²)
CID*					
Omgeving CS, Beatrixkwartier en Bezuidenhout-West	5.500	27.700	82.000		400.000
Omgeving Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens	9.000	45.300	33.200		140.000
Omgeving Den Haag Laan van NOI	3.000	17.100	32.000		100.000
Overig: Rivierenbuurt, Stationsbuurt	3.000	17.100			
Binckhorst**					
Binckhorst	5.000			Bedrijfsruimte: 250.000 Horeca en detailhandel: 26.000	64.000
TOTAAL	25.500	107.200	147.200	276.000	704.000

* In CID zijn in de Structuurvisie 20.500 woningen voorzien en 30.000 arbeidsplaatsen.

** In Binckhorst zijn in het Omgevingsplan 5.000 woningen voorzien.



Figuur 2-1 Ligging CID en Binckhorst en groeiambitie en tracé HOV zoals onderzocht wordt in verkenning (Bron: Posad Maxwan, 2020)

Voor de toekomst zijn er mogelijk ambitieuzere (of minder ambitieuze) plannen in relatie tot de mobiliteitstransitie, dit is echter nog niet formeel vastgelegd. Bijvoorbeeld op het gebied van parkeernormen. Specifiek voor de woningbouw geldt wellicht nog een doorontwikkeling van de Binckhorst met meer woningen en meer m² bvo voor werken en voorzieningen als hogere ambitie. Verdere doorgroei naar meer dan 5.000 woningen in de Binckhorst past echter niet binnen de huidige milieuraandoorwaarden zonder een mobiliteitstransitie. Paragraaf 2,2 gaat verder in op de analyse van de bereikbaarheid en het effect van mobiliteitsmaatregelen.

2.2 Analyse toekomstige bereikbaarheid

In 2018 zijn in het Startdocument MIRT-Verkenning Schaalsprong Regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst de knelpunten op de bereikbaarheid op de lange termijn met een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) onderzocht. Uit deze NMCA volgden knelpunten op het hoofdwegennet (A4, A12), het spoor (stations Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Oude Lijn Leiden-Den Haag en potentieel knelpunt Den Haag-Delft) en regionaal openbaar vervoer (Rijswijkseplein, Den Haag Centraal-Madurodam, Binckhorstlaan, samenloopdeel RandstadRail Leidschenveen, RandstadRail naar Zoetermeer).

In 2019 zijn vervolgens in de analytische fase van de verkenning door Goudappel verkeersberekeningen uitgevoerd met het regionale verkeersmodel V-MRDH¹⁹ om de huidige situatie (2019) en de toekomstige situatie in 2040 waarin is uitgegaan van een maximale verstedelijkingsopgave²⁰. Er zijn ook berekeningen uitgevoerd voor de situatie in 2040 met mogelijke mobiliteitsmaatregelen om een beeld te krijgen van het effect hiervan op bereikbaarheid in CID-Binckhorst. Hierbij is een maximaal fietsprogramma en de situaties met een HOV-verbinding 'tram lokaal' en 'lightrail regionaal' in 2040 berekend. Hierna wordt ingegaan op de resultaten van deze bereikbaarheidsanalyse.

CID en Binckhorst

Op het oog is de bereikbaarheid van het CID goed geregeld. Er zijn verschillende opties voor openbaar vervoer in de vorm van drie treinstations en diverse tram-, metro- en busverbindingen. Auto's rijden via de Utrechtsebaan direct het CID binnen. In het gebied zijn voorzieningen voor fietsers en voetgangers aanwezig. De fietsinfrastructuur binnen het gebied is voornamelijk aangelegd langs de Binckhorstlaan. Deze voorzieningen lopen echter tegen hun grenzen aan. Tijdens en rond de spits slibben de wegen dicht en zijn de trams, metro's en bussen overbezet. Daarnaast zijn vanuit het kerngebied van het CID de stations slecht bereikbaar door tal van doorsnijdingen (spoor, Utrechtsebaan).

De Binckhorst heeft nu vooral een industriële functie en is dunner bevolkt waardoor het gebied voornamelijk een goede autobereikbaarheid kent. Auto's van en naar de Binckhorst verplaatsen zich voornamelijk over de Utrechtsebaan, Schenkviaduct en de Neherkade en de Rotterdamsebaan (na openstelling). Station Voorburg en station Hollands Spoor zorgen samen met buslijnen 26 en 28 voor de bestaande OV-verbindingen in de Binckhorst. De belangrijkste busverbinding is op dit moment die in een hoge frequentie tussen station Hollands Spoor en Voorburg. De busdienst tussen station Voorburg en Den Haag Centraal wordt sinds eind 2018 de gehele dag bediend met elektrische bussen. Vanwege het ontbreken van een vrije baan hebben de buslijnen regelmatig last van de congestie in het gebied. De dichtstbijzijnde tramhaltes zijn bij het Schenkviaduct en op de Rijswijkseweg. De Mercuriusweg en Supernovaweg/Regulusweg zijn stedelijke hoofdroutes voor autoverkeer en belangrijke fietsroutes. De fietsinfrastructuur binnen het gebied is voornamelijk aangelegd langs de Binckhorstlaan. Langs de Trekvlieweg en Cromvlieweg is een fietsstraat als onderdeel van het Trekfietsstracé aangelegd. Langs de Mercuriusweg ligt een vrijliggend twee richtingen fietspad die aansluit op de fietsroute langs het watertje de Laak. Voor de fietsroutes geldt dat deze lopen langs drukke wegen met veel (doorgaand) autoverkeer. Het beleid is erop gericht om juist fietsroutes te realiseren langs of via rustige straten met weinig oponthoud door ander verkeer.

Afhankelijk van de bestemming moet nog een grote afstand te voet of per fiets worden afgelegd, maar een goed openbaar vervoer netwerk is er nog niet in de Binckhorst.

Het gebied is 'hard afgebakend' doordat het omringd is door spoor en water. Dit maakt dat er een beperkt aantal plaatsen is om het gebied te betreden of te verlaten. Bij deze in- en uitgangen ontmoeten langzaam en snel verkeer elkaar. Dit is niet optimaal voor de doorstroming, veiligheid en aansluiting op netwerken buiten het gebied.

Auto

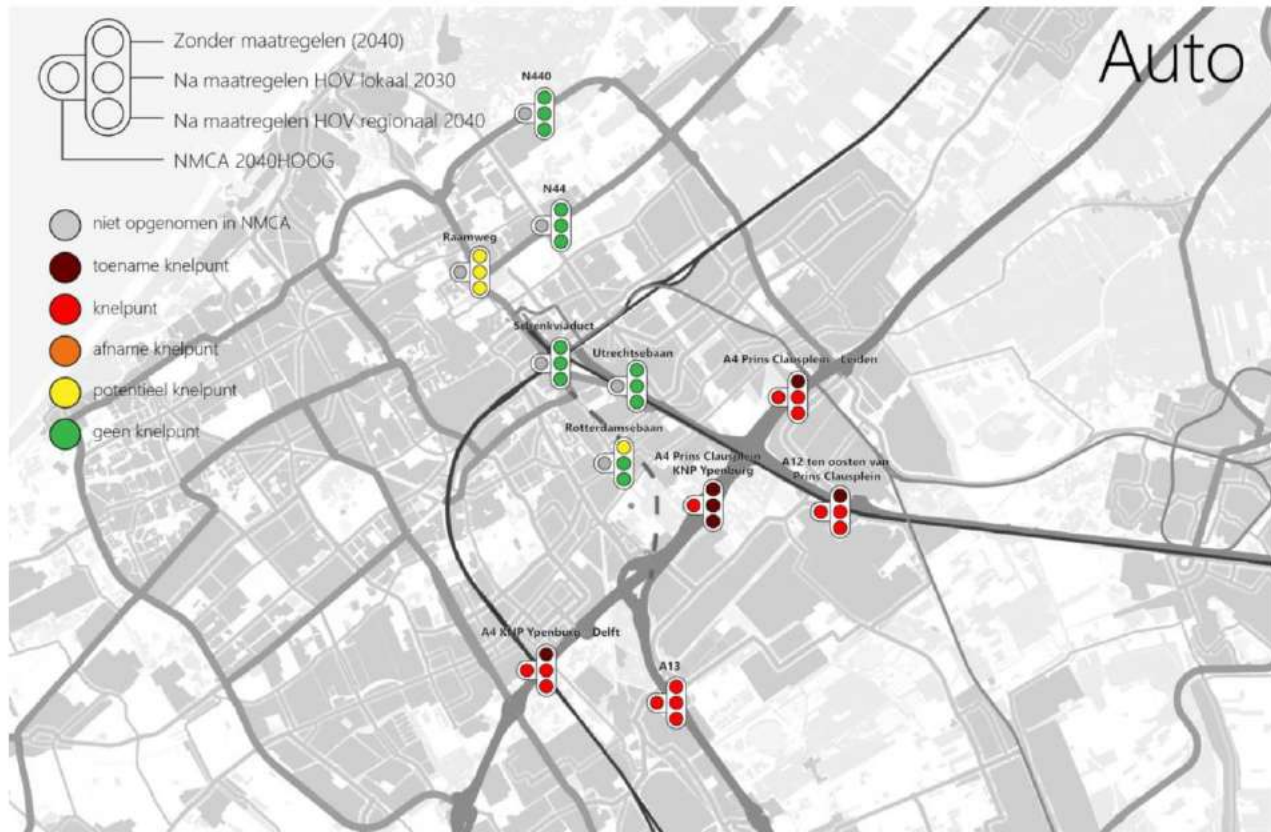
Momenteel wordt al stevig geïnvesteerd in het versterken van de bereikbaarheid van Den Haag per auto. Voorbeelden zijn de aanleg van de Rotterdamsebaan en de realisatie van Passage A4 / Poorten en Inprikkers.

¹⁹ Het verkeersmodel V-MRDH is een statisch verkeersmodel. In een statisch verkeersmodel wordt op basis van een sociaal-economische vulling en een netwerk in 4 stappen bepaald hoe verkeer wordt toegedeeld aan een netwerk. Deze stappen zijn: ritgeneratie, toedeling herkomst/bestemmingsrelaties, toedeling modaliteiten en tijd, en toedeling op het netwerk.

²⁰ In het model is rekening gehouden met 30.500 woningen en 38.000 banen op basis van groeiscenario 2040HOOG.

Figuur 2-2 geeft het generieke effect weer van de voorziene verstedelijkingsopgave als onderdeel van de toekomstige situatie op bekende NMCA-knelpunten uit de preverkenning. De figuur laat de effecten zien tussen de NMCA-kwalificatie voor de referentiesituatie met het maximaal bouwprogramma (NMCA 2040HOOG), de referentiesituatie met het maximale bouwprogramma inclusief huidig parkeerbeleid, en (plan)situatie met een combinatiepakket van maatregelen inclusief lokaal HOV, en de (plan)situatie waarbij tevens regionaal HOV is toegepast.

De figuur laat zien dat bestaande (auto)knelpunten blijven bestaan. Op de A4 tussen het Prins Clausplein en knooppunt Ypenburg slinkt het knelpunt niet naar het oorspronkelijke formaat, waarschijnlijk omdat verkeer door het verkeerscirculatieplan²¹ naar andere aansluitingen wordt geleid dan eerst. Een opvallend positief punt is de Rotterdamsebaan die na het toevoegen van het bouwprogramma een potentieel knelpunt wordt, maar sterk afneemt na het toepassen van een HOV.

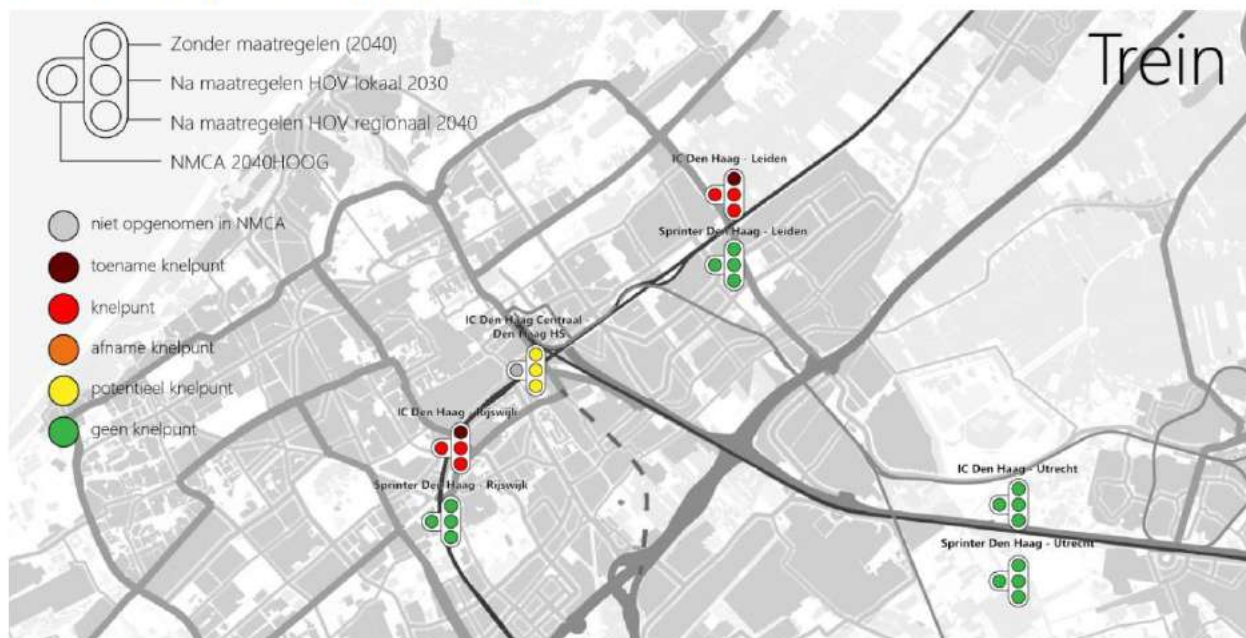


Figuur 2-2 (Veranderingen in) NMCA-knelpunten op het wegennet (Bron: Verkenning CID-Binckhorst, Effectenstudies en kansrijke alternatieven, 2019)

²¹ Het verkeerscirculatieplan zorgt voor een herverdeling van het autoverkeer met grotere concentratie op de centrumring en minder op onderliggende wegen en door verblijfsgebieden. Door 'knips in de weg' kan niet door het centrum worden gereden maar alleen er om heen, afwaarderingen en éénrichtingsverkeer, waardoor autoverkeer wordt gedwongen om gebruik te maken van hoofdwegen (met name de centrumring);

OV

Vooral het hoofdspoor (met name de Oude Lijn²²), de tramtunnel, het samenloopdeel van de RandstadRail en de tramlijnen die het Rijswijkseplein kruisen zijn drukbezet. Deze trajecten zijn ook allemaal aangemerkt als NMCA-knelpunt. Door de Binckhorst lopen momenteel enkel 2 buslijnen die een vrij lage bezetting hebben. Navolgende figuren geven de NMCA-knelpunten in de omgeving van CID-Binckhorst weer op het gebied van OV. Op het hoofdspoor vallen alleen de IC Den Haag - Rijswijk en de IC Den Haag - Leiden op die eerst door het (autonome) bouwprogramma verergeren en vervolgens na het toepassen van de HOV maatregelen slinken naar oorspronkelijk formaat.



Figuur 2-3 (Veranderingen in) NMCA-knelpunten voor het hoofdspoor (Bron: Verkenning CID-Binckhorst, Effectenstudies en kansrijke alternatieven, 2019)



Figuur 2-4 (Veranderingen in) (NMCA-)knelpunten voor bus, tram en metro (Bron: Verkenning CID-Binckhorst, Effectenstudies en kansrijke alternatieven, 2019).

²² De Oude Lijn is een spoorweg in Nederland over de route Amsterdam Centraal – Haarlem – Leiden Centraal – Den Haag HS – Rotterdam Centraal.

Fiets in de Binckhorst

Het huidige aandeel van de fietsverplaatsingen in Den Haag bedraagt circa 20%. De afgelopen jaren is het fietsgebruik met circa 3% per jaar gegroeid. In de nota Ruim baan voor de fiets zet de gemeente in op een verdere groei van het fietsgebruik, met 50% in 2040 waarbij het aandeel van de fiets in de verplaatsingen toeneemt tot circa 25%. In 2040 moet de fiets het belangrijkste vervoermiddel voor de verplaatsingen in de stad zijn. In de nota wordt ingezet op een breed pakket van maatregelen om het gebruik van de fiets te stimuleren; investeringen in sterfietsroutes en hoofdnet, goede fietsparkeervoorzieningen bij woningen, in de binnenstad en bij het OV, aandacht voor verbetering van de verkeersveiligheid en het bereiken van nieuwe doelgroepen. Met betrekking tot de ontwikkeling van de Binckhorst zijn er een aantal specifieke opgaven voor een betere positie voor de fiets:

- *Fijnmazige verbindingen met de omgeving.* Op dit moment wordt de Binckhorst omgeven door grote barrières van weginfrastructuur (Utrechtsebaan, Binckhorstlaan, Mercuriusweg), water (Trekvljet) en spoorlijnen. Het gebied is de daarmee relatief slecht met de omgeving verbonden en de aanwezige fietsverbindingen zijn weinig aantrekkelijk. Daarmee vormt het gebied ook een barrière voor doorgaande regionale fietsverbindingen. Er ligt een opgave om het gebied veel beter en fijnmaziger met de omgeving te verbinden, zodat een aantrekkelijk en samenhangend fietsnetwerk ontstaat. Met nieuwe fietsverbindingen over de barrières en het opwaarderen van bestaande fietsverbindingen die barrières passeren. De zwaarste regionale fietsrelaties in de Binckhorst lopen langs de Trekvljet, Velostrada en langs de Supernovaweg. Maar er is ook aandacht nodig voor de lokale fietsverbindingen met Voorburg, centrum en het Laakkwartier. Een grote kans is de ontwikkeling van een aantrekkelijke fietsroute langs het water van de Trekvljet.
- *Openbare ruimte.* Bij de inrichting van de openbare ruimte van de Binckhorst moeten fietsers en voetgangers centraal komen te staan. Dat betekent goede gescheiden fietsvoorzieningen langs 50 km/uur wegen of een 30 km/uur inrichting op wegen met een lagere verkeersintensiteit.
- *Fietsparkeren.* Een belangrijke voorwaarde voor fietsgebruik is de aanwezigheid van voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen voor (toekomstige) bewoners, bezoekers en werknemers van de Binckhorst. Bij nieuwbouw/renovatie in de Binckhorst moet worden voorzien in goede en voldoende inpandige fietsparkeervoorzieningen. De realisatie van deze fietsparkeervoorzieningen voor bewoners, bezoekers en werknemers is een integraal onderdeel van de bouw- en ontwikkelopgave. Bij de toekomstige OV-haltes in de Binckhorst moet worden voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen, zodat de (deel-)fiets een rol kan spelen in voor- en natransport. Daarnaast zal de ontwikkeling van de Binckhorst ook leiden tot meer vraag voor fietsparkeren bij de 3 IC-stations in de directe omgeving. Dat vereist blijvende aandacht voor voldoende fietsparkeercapaciteit bij deze stations.

Verwachte effecten van mobiliteitsmaatregelen en HOV-verbinding

Uit de analyse in 2019 naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid²³ in CID-Binckhorst blijkt dat met een combinatie van maatregelen op het gebied van HOV, langzaam verkeer, ruimtegebruik, smart mobility, stationsomgevingen en logistiek tot 2030 de meeste lokale bus/tram/metro knelpunten verminderen. In een vervolgfase - met de opwaardering naar een regionale HOV-verbinding richting Delft, Zoetermeer en Scheveningen - verminderen daar bovenop ook regionale knelpunten. Hiermee zullen naar verwachting de knelpunten op het hoofdwegennet en hoofdspoor, ondanks de extra woningen en arbeidsplaatsen, grotendeels niet verder toenemen. In enkele gevallen is sprake van een lichte verbetering.

²³ Verkenning CID-Binckhorst, Notitie kansrijke oplossingsrichtingen, november 2019.
Verkenning CID-Binckhorst, Effectenstudies en kansrijke alternatieven, november 2019.

2.3 De opgave voor de verkenning

Op basis van eerdere analyses naar de bereikbaarheid van de regio Rotterdam-Den Haag en mobiliteitsopgaven van regio en rijk is een gezamenlijke opgave vastgesteld voor de verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst. De opgave is driedelig:

1. Het mogelijk maken van verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden.
2. Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID/Binckhorst.
3. Het bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets.

Volgend uit de opgaven worden adaptieve en samenhangende pakketten van mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt: de alternatieven. Deze alternatieven onderscheiden zich van elkaar door de keuze voor een vorm van HOV (bus, tram, lightrail) met een eventuele regionale doorkoppeling. Alle alternatieven bevatten bovendien een basispakket van maatregelen voor de thema's langzaam verkeer, slim ruimtegebruik, smart mobility, stations(omgevingen). In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de ontwikkeling van de alternatieven en de wijze waarop binnen de verkenning wordt getrechterd om te komen tot een voorkeursalternatief.

3 DE ALTERNATIEVEN

In hoofdstuk 2 is duidelijk geworden dat er voor het gebied de komende jaren een bereikbaarheidsopgave ligt. Om deze opgave op te lossen is in de analytische fase van de verkenning (2019) een pakket aan maatregelen ontwikkeld waarvan de HOV-verbinding de meest prominente is. Dit heeft geleid tot in totaal drie kansrijke alternatieven die verder onderzocht gaan worden in een Plan-MER. De drie alternatieven zullen worden afgewogen om een voorkeursalternatief (inclusief een HOV-verbinding) te kunnen bepalen. De drie alternatieven zijn:

1. Alternatief 1. HOV Tram
2. Alternatief 2. Lightrail
3. Alternatief 3. HOV-bus-ART

In paragraaf 3.1 wordt eerst ingegaan op de referentiesituatie waarmee de alternatieven in het Plan-MER worden vergeleken. Daarbij wordt ook ingegaan op bereikbaarheidsmaatregelen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden (het No-regretpakket).

In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op het proces hoe in de vorige fase van de verkenning – de analytische fase (2019) - tien alternatieven zijn teruggebracht naar drie kansrijke alternatieven (zie 1). Deze drie alternatieven zijn het vertrekpunt voor de beoordelingsfase van de verkenning en het Plan-MER.

In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op de drie alternatieven die in het Plan-MER worden uitgewerkt en beoordeeld en afgewogen (zie 2) om te komen tot één voorkeursalternatief. Per alternatief is op hoofdlijnen ingegaan op voornaamste kenmerken van de alternatieven.

3.1 Referentiesituatie

Het gebied CID-Binckhorst wordt gefaseerd ontwikkeld, dit geldt zowel voor de stedelijke verdichting (zie hoofdstuk 2) als voor de maatregelen op het gebied van mobiliteit. In het Plan-MER worden drie alternatieven vergeleken met een referentiesituatie. De verschillen tussen de referentiesituatie enerzijds en de drie afzonderlijke alternatieven anderzijds zijn de projecteffecten.

De referentiesituatie is de situatie in 2040 als er géén (mobiliteits)alternatief is gerealiseerd, maar overige vastgestelde projecten en ontwikkelingen wel worden uitgevoerd. Dit zijn projecten of ontwikkelingen waarvoor de ruimtelijke procedures zijn doorlopen en/of recent zijn gerealiseerd en daarmee autonoom gerealiseerd kunnen worden. Belangrijke ontwikkelingen die onderdeel zijn van de referentiesituatie, zijn de vastgelegde verstedelijkingsopgave in het CID en de Binckhorst²⁴ (zie paragraaf 2.1) en de mobiliteitsmaatregelen uit het in 2019 vastgestelde No-regretpakket CID-Binckhorst.

No-regretpakket CID-Binckhorst

Het No-regretpakket²⁵ bestaat uit een aantal voorbereidende maatregelen die zijn voorzien in de periode tot en met 2023 om het gebruik van de fiets en OV te stimuleren. Dit pakket heeft ook betrekking op de voetganger in de Binckhorst omdat deze een wezenlijk onderdeel uitmaakt van de mobiliteitstransitie en de leefkwaliteit. Het No-regretpakket is feitelijk de eerste fase²⁶ van de verkenning naar de regionale bereikbaarheid in 2040 van het gebied CID-Binckhorst waarover reeds een besluit is genomen en dat zal worden gerealiseerd. Het No-regretpakket bestaat uit zes thema's met daaronder meerdere maatregelen.

Tabel 3-1 geeft een overzicht van deze maatregelen. In bijlage 2 is een schematische weergave opgenomen van deze maatregelen.

²⁴ Er is een ambitie voor verdere verstelijking van Binckhorst, maar dit is nog niet verankerd in formele plannen. In het Plan-MER zal hier wel rekening mee worden gehouden.

²⁵ No-regretpakket CID-Binckhorst Realisatieplan t.b.v. besluitvorming Programmaraad MOVE, 16 juli 2019. Vastgesteld door gemeente Den Haag op 16 juli (DSO/2019.520 RIS303062).

²⁶ In de preverkenning naar de Bereikbaarheid CID-Binckhorst is onderscheid gemaakt in drie fasen: 2018-2023 (fase 1), 2023-2030 (fase 2) en 2031-2040 (fase 3).

Tabel 3-1 No-regretpakket (Bron: Realisatieplan No-regretpakket CID Binckhorst, juli 2019)

Thema	Maatregelen
Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	▪ Ombouw viaducten CID-Binckhorst t.b.v. HOV. ▪ Realisatie vrije HOV-baan Binckhorst op maaiveldniveau. ▪ Verbetering doorstroming HOV en langzaam verkeer (IVRI's²⁷). ▪ Opwaarderen OV-haltes CID-Binckhorst.
Langzaam verkeer	▪ Realisatie Verlengde Velostrada Delft - Leiden. ▪ Realisatie Trekvielfietstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam (3 knelpunten). ▪ Stallingsvoorzieningen langzaam verkeer nabij OV(haltes).
Ruimtegebruik	▪ Dubbel ruimtegebruik CID-Binckhorst. ▪ Inrichting boulevard Waldorpstraat t.b.v. langzaam verkeer.
Smart Mobility	▪ Smart Mobility, ruimte ontw kkeling inzichtkaarten regionaal samenwerkingsplatform en marketingstrategie. ▪ Pilots AVL, proeftuin en gedragsexperimenten. ▪ Realisatie & subsidiering mobility hubs & platform CID-Binckhorst. ▪ Ontwikkelen smart city handleiding (ontwerpeisen infra en data).
Spoor en stations	▪ Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station Laan van NOI. ▪ Fietsvoorzieningen westzijde Den Haag Centraal.
Logistiek	▪ Subsidiering slimme en innovatieve concepten bouwlogistiek. ▪ Subsidiering innovatieve bezorg-, pakketdiensten en bevoorrading.

3.2 Onderzochte oplossingsrichtingen analytische fase verkenning (2019)

Zoals beschreven in paragraaf 1.2 bestaat een verkenning uit meerdere fasen. In de analytische fase was het doel om diverse oplossingsrichtingen met mobiliteitsmaatregelen af te wegen tot kansrijke oplossingsrichtingen waarmee kan worden voldaan aan de gestelde opgaven voor de verkenning (zie paragraaf 2.3). De focus lag hierbij op doelbereik, de haalbaarheid en de betaalbaarheid.

De tien oplossingsrichtingen in deze fase waren:

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| 1. Fiets maximaal | 6. HOV tram regionaal |
| 2. Reguliere tram | 7. Lightrail lokaal |
| 3. HOV bus lokaal | 8. Lightrail regionaal |
| 4. HOV bus regionaal | 9. ART lokaal ²⁸ |
| 5. HOV tram lokaal | 10. ART regionaal |

Daarnaast is er bij alle oplossingsrichtingen een zogenaamd basispakket (No-regretpakket) toegepast zoals beschreven in paragraaf 3.1.

Voor de definitie van een kansrijke oplossingsrichting is met behulp van de volgende uitgangspunten getrechterd ('zeef 1'):

- Invulling geven aan de geconstateerde opgaven (zie paragraaf 2.3) – per opgave moet sprake zijn van duidelijke verbetering;
- Onderscheidend – de alternatieven moeten onderscheidend zijn;
- De kosten en baten van de alternatieven moeten in verhouding met elkaar staan;
- De kansrijke oplossingsrichtingen moeten gefaseerd realiseerbaar zijn.

In dit proces voor de bepaling van de kansrijke alternatieven hebben destijds de zes opdrachtgevende partijen alsook andere betrokken partijen (NS, ProRail, Rijkswaterstaat, gemeente Rijswijk en MoVe) meegedacht.

De belangrijkste conclusies in de selectie van de kansrijke oplossingsrichtingen waren:

- Combinatie van fiets en OV is nodig;
- Combinatie van lokaal en regionaal is nodig;

²⁷ Een intelligente verkeersregelinstallatie, IVRI, is een regelinstallatie die kan communiceren met voertuigen en fietsers. Op basis van de ontvangen voertuigdata kunnen kruispunten efficiënter worden geregeld.

²⁸ ART – Autonomous Rail Rapid Transit. De ART is een innovatieve vorm van openbaar vervoer: een zelfrijdende tram zonder chauffeur. Deze techniek moet zich de komende jaren nog bewijzen.

- Een reguliere tram voldoet niet aan gebiedsambities;
- Een regionale HOV bus kent te weinig capaciteit in relatie tot de opgave;
- Voor een lokale ART is de technologie op korte termijn nog te onzeker.

Zeef 1 heeft geleid tot drie kansrijke alternatieven. Een aantal oplossingsrichtingen zijn samengevoegd tot één alternatief, rekening houdend met een fasering richting de toekomst (2040) met op korte termijn een lokale HOV oplossing en op lange termijn een regionale HOV oplossing. Elk alternatief bestaat daarnaast uit het basispakket (No-regretpakket), een uitgebreid pakket aan fietsmaatregelen, een lokaal HOV alternatief (korte termijn tot 2030) en een HOV regionaal alternatief voor de langere termijn (2040).

In bijlage 2 geeft tabel B2-1 een samenvatting van de uitkomsten van de trechtering (zeef 1), waarbij in de laatste kolom is aangegeven of de oplossingsrichting in een kansrijk alternatief is opgenomen. Tabel B2-2 geeft weer welke oplossingsrichtingen zijn afgevalen omdat ze niet kansrijk zijn en waarom deze zijn afgevalen.

3.3 Te onderzoeken alternatieven beoordelingsfase verkenning (huidige fase)

Het uiteindelijke doel van de verkenning is om te komen tot één voorkeursalternatief. In het kader van de beoordelingsfase van de verkenning worden drie (kansrijke) alternatieven uitgewerkt tot een schetsontwerp zodat inzicht wordt verkregen over de mogelijke invulling van de alternatieven en het benodigde ruimtebeslag. Ook worden kostenramingen opgesteld. Door het toepassen van een afweegkader wordt vervolgens bepaald hoe de alternatieven bijdragen aan de opgaven en welke dominante milieueffecten er zijn. Hierbij ligt de focus op het onderscheidend vermogen van alternatieven. Hierbij worden van de alternatieven de kansen en risico's in beeld gebracht, alsook de financiële haalbaarheid van alternatieven. Hiermee wordt de beslisinformatie geleverd om vervolgens een voorkeursalternatief te kunnen bepalen. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de methodiek en het te hanteren afweegkader (zeef 2).

Tabel 3-2 geeft een overzicht van de kenmerken van de drie alternatieven die in het Plan-MER worden onderzocht. Het betreft kenmerken van de drie alternatieven en geen ontwerpcriteria. In het kader van het Plan-MER zal per alternatief van het (lokale) HOV tracé in CID Binckhorst een schetsontwerp worden opgesteld om de benodigde ruimte (en de exacte begrenzing van het plangebied) in beeld te brengen. Hiermee worden dan de effecten en ook kosten beoordeeld (zie hoofdstuk 4).

Tabel 3-2 Kenmerken van de alternatieven die Plan-MER worden onderzocht

Kenmerk	Alternatief 1: HOV Tram	Alternatief 2: Lightrail	Alternatief 3: HOV bus + ART/tram
Ligging	Maaiveld, veelal eigen baan, niet mengen met overig verkeer.	Ongelijkvloers waar dat moet en maaiveld waar dat kan. Afgescheiden van overig verkeer t.b.v. snelheid.	Eigen busbaan, grote cirkelbogen.
Kruisingen	Gelijkvloers	Ongelijkvloers	Gelijkvloers
Halte afstanden indicatief	750-1000m	1000-2000m	750-1000m
Gemiddelde operationele Snelheid	25 km/u	30 km/u	20 km/u
Bandbreedte aantal reizigers	10.000-20.000	20.000-60.000	20.000
Doorkoppelen HOV met andere OV-lijnen	Koppelen mogelijk, maar aanpassen haltes op lijn Delft	Koppelen mogelijk, maar aanpassen haltes op lijn Delft	Lage capaciteit, maar uitvoering voertuigen geleed ²⁹ of dubbelgeleed mogelijk
Aandrijving	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (nul-emissie bussen)

²⁹ Een (dubbel)gelede bus (ook wel harmonicabus genoemd) is een bus met scharnier. Gelede bussen bestaan uit twee delen en dubbelgelede bussen uit meerdere delen.

Voor maatregelen op het gebied van mobiliteit zullen er op verschillende momenten in de tijd besluiten worden genomen over investeringen in de bereikbaarheid van het gebied.

Zoals in paragraaf 3.2 aangegeven wordt in de periode tot en met 2024 uitgegaan van de realisatie van het No-regretpakket. Dit pakket is daarmee ook onderdeel van de alternatieven.

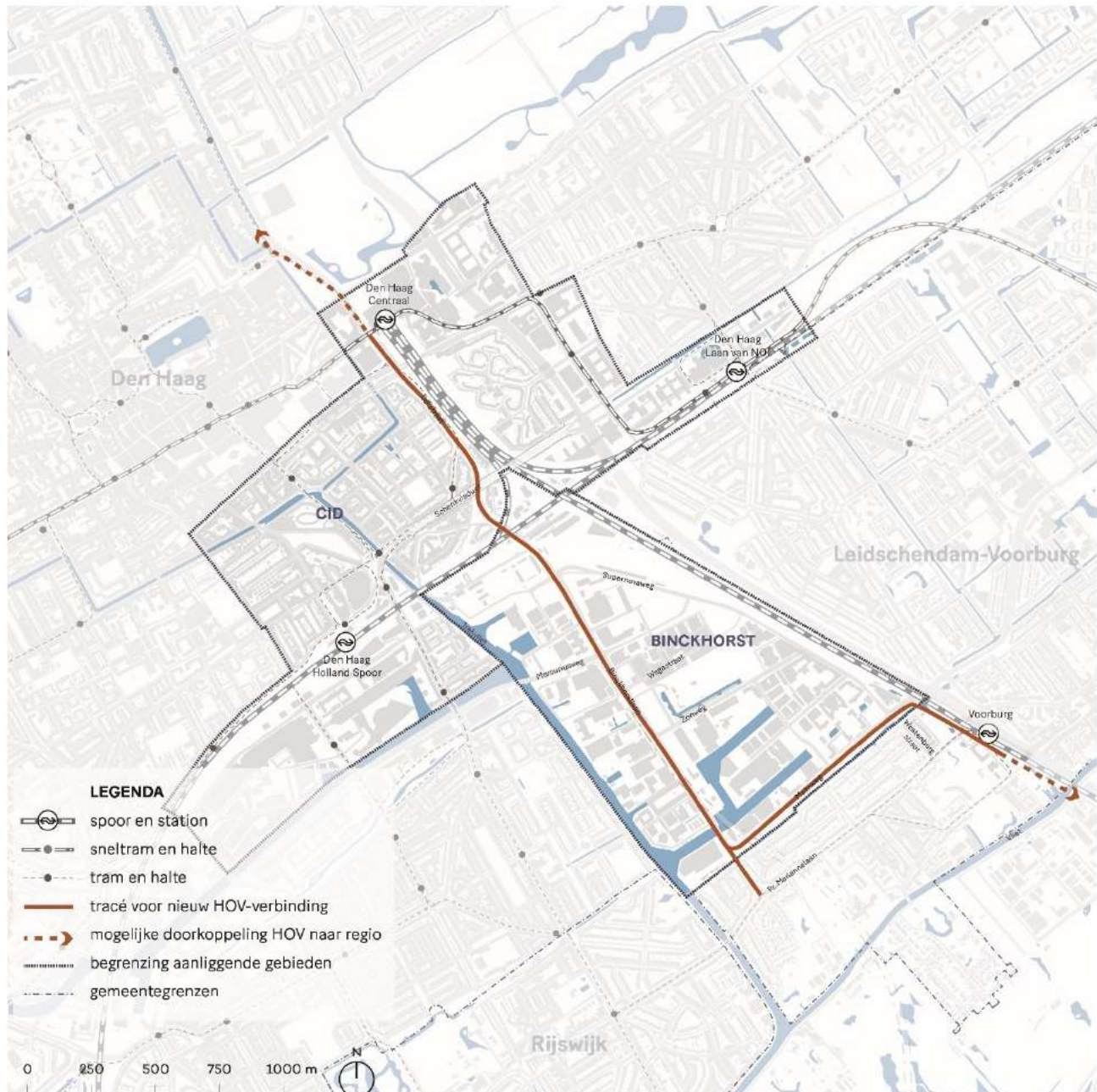
In het Plan-MER worden richting de toekomst (2040) per alternatief twee faseringsstappen in tijd onderscheiden: de korte termijn met een lokale HOV oplossing en de lange termijn met een regionale HOV oplossing. Voor de korte termijn wordt een schetsontwerp opgesteld, voor de lange termijn worden op een hoger abstractieniveau de effecten, kansen en risico's bepaald.

Tabel 3-3 Fasering dit kan worden onderscheiden in de alternatieven

Periode	Alternatief 1: HOV Tram	Alternatief 2: Lightrail	Alternatief 3: HOV bus + ART/tram
2019-2023	Uitwerking vastgesteld No-regretpakket: aanpassen viaducten, vrij liggende HOV-baan Binckhorstlaan*	Uitwerking vastgesteld No-regretpakket: aanpassen viaducten, vrij liggende baan* onder viaducten, inrichten maaiveld in Binckhorst voor verhoogde ligging	Uitwerking vastgesteld No-regretpakket: aanpassen viaducten, vrij liggende baan Binckhorstlaan*
2024-2030	Infrastructuur Den Haag Centraal-Voorburg. Aantakking op verbinding Delft. Basispakket + fietsmaatregelen	Conform alternatief 1	Conform alternatief 1, maar geen verbinding Delft. Versterken viaducten (voorbereidend).
2031-2040 'doorkijk bij opwaardering'	Snelle overstap bij station Voorburg richting Zoetermeer. Doortrekken naar Scheveningen.	Doortrekken lightrail naar Zoetermeer, met vervangende functie voor sprinter. Doortrekken naar Scheveningen	Ombouw busbaan toekomstige systeemkeuze (tram, lightrail, ART) en keuze voor doortrekken naar Zoetermeer, eventueel overstappen op een ander station. Doortrekken naar Scheveningen.

* Met de vrij liggende HOV-baan wordt in feite een eigen baan voor openbaar vervoer op maaiveldniveau aan de oostzijde van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Zonweg bedoeld. Lengte circa 360 meter.

Figuur 3-1 geeft het tracé weer van de toekomstig te realiseren HOV verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg en de 'aantakking' vanaf de Binckhorstlaan (brug) naar de bestaande rails richting Delft en de mogelijke doorkoppeling van het HOV naar de regio (Scheveningen vanaf Den Haag Centraal, en Zoetermeer vanaf Station Voorburg).



Figuur 3-1 Tracé nieuwe HOV-verbinding (en aanduiding bij doorkoppeling van HOV naar regio)

3.3.1 Alternatief 1: HOV Tram

Dit alternatief gaat uit van een HOV-tram op maaiveld. Het materieel rijdt zoveel mogelijk op een eigen baan om menging met ander verkeer te voorkomen. De kruisingen worden gelijkvloers uitgevoerd. Het tracé loopt van Den Haag Centraal via de Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg³⁰ naar station Voorburg.

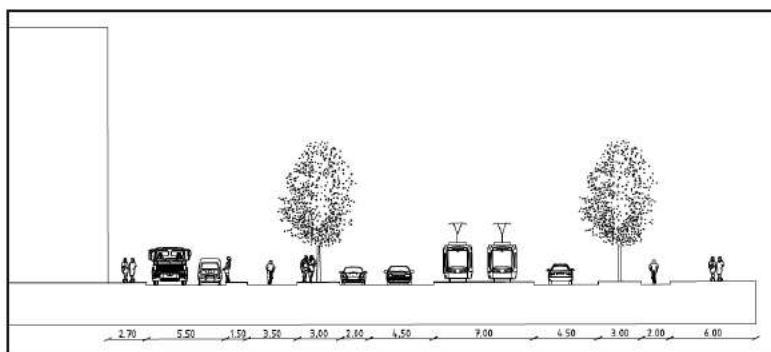
Vanaf de Binckhorstlaan loopt de tak naar Delft op de Binckhorstlaan verder naar de Prinses Mariannelaan, waar via de Geestbrugweg kan worden aangesloten op de huidige infrastructuur van lijn 1.

De halte afstanden bedragen ongeveer 750-1.000 m. Voorzien wordt een halte bij station Den Haag Centraal en Station Voorburg en vier zoekgebieden voor haltes op het tracé ter hoogte van het Schenkviaduct, de Mercuriusweg, de Zonweg en de Maanweg.

De voertuigen zijn van hoge capaciteit en kunnen gekoppeld worden. Ook maakt de eigen baan een hoge gemiddelde snelheid (gemiddeld circa 25 km/u) en frequentie mogelijk. Hierdoor kan de HOV-tram dagelijks 10.000-20.000 reizigers vervoeren. Voor koppelen van voertuigen moeten de haltes op de lijn naar Delft wel worden aangepast.

Fasering HOV Tram

- Tot 2024: wordt de basis voor dit alternatief bij de spoorviaducten en langs de Binckhorstlaan (tussen Mercuriusweg en Zonweg) gelegd door het No-regretpakket.
- Tot 2030: wordt de infrastructuur voor het gedeelte van de lijn van Den Haag Centraal tot station Voorburg aangelegd. Dit geldt ook voor de aantakking vanaf de Binckhorstlaan naar de Prinses Mariannelaan, om aansluiting op het traject van lijn 1 richting Delft (Geestbrugweg) te verwezenlijken. De lijn kan dan voor 2030 in gebruik worden genomen. Hiernaast worden ook de overige maatregelen in het combinatiepakket uitgevoerd: (1) invoeren verkeerscirculatieplan, (2) aanleg van veilige voetinfrastructuur en (3) fietsenstallingen bij HOV-haltes.
- Na 2030: goede aansluiting van tram op treinverbinding naar Zoetermeer op station Voorburg en doortrekking van de HOV-tram richting Scheveningen.



Figuur 3-2 Schematisch dwarsprofiel van een HOV-tram en foto tram

³⁰ De Maanweg is geschikt voor een HOV tracé met een eigen baan en biedt het kwaliteitsniveau dat wordt gesteld aan een HOV tram, het benodigde profiel en sluit direct aan op de stedelijke verdichting in Binckhorst. De Prinses Mariannelaan (ten zuiden van de Maanweg) met een bestaande tramverbinding (gecombineerd met overig gemotoriseerd verkeer) is vanwege de beschikbare ruimte niet geschikt voor de nieuwe HOV verbinding tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg.

3.3.2 Alternatief 2: Lightrail

Dit alternatief gaat uit van een lightrail verbinding die zoveel mogelijk ongelijkvloers rijdt waar dat moet en op maaiveld (op een vrij liggende baan) waar dat kan. Kruisingen met het overige verkeer worden ongelijkvloers uitgevoerd zodat er geen menging met ander verkeer is. Dit maakt dat een groot deel van het HOV tracé boven of eventueel onder maaiveld ligt.

De halte afstanden zijn relatief groot: 1.000-2.000 m. Voorzien wordt een halte bij Den Haag Centraal en Station Voorburg en drie zoekgebieden voor haltes op het tracé ter hoogte van het Schenkviaduct, de Mercuriusweg en de Maanweg.

Dit alles maakt een hoge gemiddelde snelheid (circa 30 km/u in het lokale gedeelte tot aan station Voorburg) en een hoge frequentie mogelijk.

De haalbaarheid van bovengenoemde uitgangspunten is afhankelijk van de mogelijkheid om de lightrail in te passen binnen de hoogstedelijke omgeving.

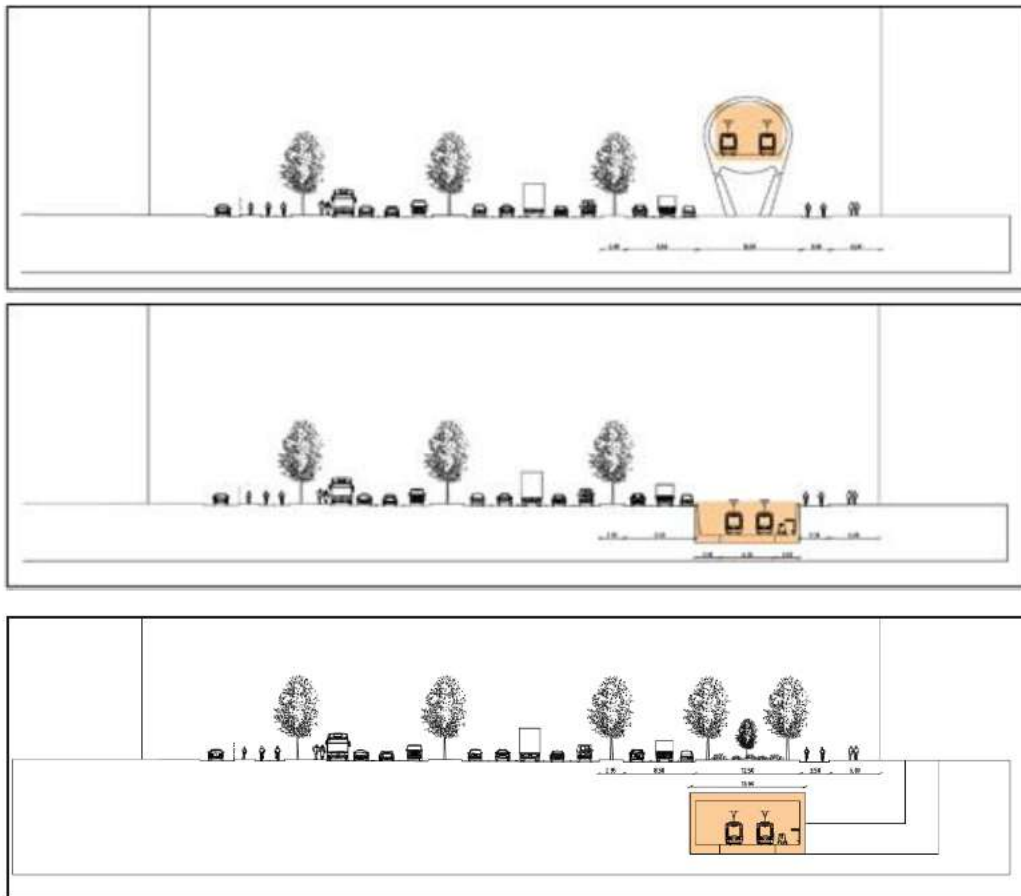
Het tracé loopt op maaiveld van Den Haag Centraal over de Lekstraat. Na de spoorviaducten gaat het tracé op de Binckhorstlaan zoveel mogelijk ongelijkvloers (verhoogde '+1' ligging of verlaagde '-1' ligging) verder via de Maanweg naar station Voorburg. De aansluiting op station Voorburg is ook ongelijkvloers. Dit station behoudt zijn huidige locatie en aansluiting op het hoofdspoor, maar wordt met een extra halte uitgebreid.

Vanaf de Binckhorstlaan loopt ook de tak naar Delft verder naar de Prinses Mariannelaan, waar via de Geestbrugweg kan worden aangesloten op de huidige infrastructuur van lijn 1.

De voertuigen zijn van grote capaciteit en kunnen gekoppeld of dubbel gekoppeld rijden. Tezamen leidt dit tot een dagelijkse capaciteit van 20.000-60.000 reizigers.

Fasering Lightrail

- Tot 2024: wordt de basis voor dit alternatief bij de spoorviaducten en langs de Binckhorstlaan (tussen Mercuriusweg en Zonweg) gelegd door het No-regretpakket.
 - Tot 2030: wordt de infrastructuur voor het gedeelte van de lijn van Den Haag Centraal tot station Voorburg aangelegd. Voor een verbinding richting Delft wordt gezien de aanwezige ruimte niet uitgegaan van Lightrail maar kan worden volstaan met een tram op maaiveld om richting de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg aan te sluiten op het traject van lijn 1. Hiernaast worden ook de overige maatregelen in het combinatiepakket uitgevoerd: (1) invoeren verkeerscirculatieplan, (2) aanleg van veilige voetinfrastructuur en (3) fietsenstallingen bij lightrail haltes.
 - Na 2030: besluiten om lijn door te trekken naar station Zoetermeer-Lansingerland, Scheveningen Bad en Haven en World Forum (project Koningscorridor). Ter hoogte van RandstadRail station Nootdorp wordt een overstap station aangelegd.
- Toekomstperspectief na 2030: doorkoppelen tot en met Gouda.



Figuur 3-3 Schematisch dwarsprofiel van Lightrail en foto Lightrail

3.3.3 Alternatief 3: HOV Bus-ART

Dit alternatief gaat uit van een systeem dat een hoogfrequente busdienst door de Binckhorst mogelijk maakt. Het principe achter dit alternatief is dat door op de middellange termijn een busdienst aan te leggen door de Binckhorst, aan de directe vervoersvraag wordt voldaan, terwijl er voor de lange termijn verschillende opties open worden gehouden. Dit biedt ruimte om later een systeem aan te leggen dat het best aansluit bij de toekomstige behoeftes en vraagontwikkeling en biedt ruimte voor nieuwe technologische innovaties.

De busdienst hanteert relatief grote halte afstanden van 750-1.000 m en de bussen rijden op een eigen baan met grote cirkelbogen om een gemiddelde snelheid van circa 20 km/u en een hoge frequentie te kunnen realiseren. Voorzien wordt een halte bij station Den Haag Centraal en Station Voorburg en vier zoekgebieden voor haltes op het tracé ter hoogte van het Schenkviaduct, de Mercuriusweg, de Zonweg en de Maanweg.

In het ontwerp wordt rekening gehouden met een busbaan waar een toekomstige upgrade mogelijk is naar tram of ART³¹. Waar overig verkeer gekruist wordt, worden de kruisingen gelijkvloers uitgevoerd.

Het tracé loopt van Den Haag Centraal via de Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg naar station Voorburg. Dit station behoudt zijn huidige locatie en aansluiting op het hoofdspoor, maar wordt uitgebreid met een extra halte voor de HOV-bus. Er is geen fysieke aansluiting op het huidige tramnetwerk. Deze blijft op het huidige tracé over de Haagweg naar station Hollands Spoor rijden.

De bus heeft in vergelijking met tram of lightrail een lagere capaciteit, maar kunnen geleed of dubbelgeleed worden uitgevoerd. Bovendien kan door op een hoge frequentie te rijden, alsnog een capaciteit van 20.000 reizigers per dag worden gerealiseerd.

De verwachting is dat de bus onvoldoende capaciteit zal kunnen bieden voor de regionale doorkoppeling van het HOV. Hierdoor ligt het voor de hand om bij het realiseren van de regionale verbindingen de busbaan om te bouwen naar trambaan of ART. Technisch wijkt een HOV-bus/ART af van het andere HOV in de Haagse regio. Verbindingen zonder overstap naar de rest van de gemeente Den Haag en andere bestemmingen in de omgeving zijn daarmee niet mogelijk als voor deze oplossing wordt gekozen.

Fasering HOV Bus / ART

- Tot 2024: wordt de basis voor dit alternatief bij de spoorviaducten en langs de Binckhorstlaan (tussen Mercuriusweg en Zonweg) gelegd door het No-regretpakket.
- Tot 2030: wordt de infrastructuur voor het gedeelte van de lijn van Den Haag Centraal tot station Voorburg aangelegd. Hiernaast worden ook de overige maatregelen in het combinatiepakket uitgevoerd: (1) invoeren verkeerscirculatieplan, (2) aanleg van veilige voetinfrastructuur en (3) fietsenstallingen bij HOV-haltes.
- Na 2030: besluiten om busbaan om te bouwen naar toekomstige HOV-systeem (tram, lightrail of ART). Doortrekken van HOV richting Scheveningen. Nadere afweging over regionale doortrekking richting station Zoetermeer-Lansingerland.



Figuur 3-4 Foto HOV Bus / ART³¹

³¹ ART – Autonomous Rail Rapid Transit. De ART is een innovatieve vorm van openbaar vervoer: een zelfrijdende tram zonder chauffeur. Deze techniek is op dit moment nog niet buiten China toegepast, maar zal zich de komende jaren mogelijk bewijzen.

4 MILIEUONDERZOEK EN BEOORDELINGSMETHODIEK

4.1 Kern van de aanpak

De ambities binnen het gebied CID-Binckhorst zijn hoog. Om de verstedelijkingsopgave tot 2040 te kunnen realiseren is van belang dat de juiste mobiliteitsstrategie wordt gekozen, en een (adaptief) pakket aan maatregelen op het gebied van bereikbaarheid (inclusief een HOV oplossing) wordt vastgelegd in het Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst. Deze mobiliteitsmaatregelen zijn nodig om knelpunten op het gebied van bereikbaarheid op te lossen, het gebied leefbaar en bereikbaar te houden en daarmee de realisatie van de stedelijke verdichting ook volledig en duurzaam mogelijk te maken. In deze verkenning wordt rekening gehouden met een gefaseerde uitwerking van het pakket aan maatregelen. De verdichting van de verstedelijking zal immers ook gefaseerd plaats vinden. Voor de uitwerking van de alternatieven worden in eerste instantie binnen het plangebied drie alternatieven met HOV uitgewerkt. Daarnaast wordt rekening gehouden met de situatie waarin deze alternatieven verder zijn opgewaardeerd of doorgetrokken worden naar de regio ('regionale doorkoppeling'). Op deze manier kan bij de keuze van een voorkeursalternatief voor een nieuwe lokale HOV-verbinding in de afweging ook worden geanticipeerd op effecten en bijbehorende investeringen en exploitatiekansen en risico's als sprake is van een regionale opwaardering.

In het Plan-MER wordt als planjaar 2040³² aangehouden. Er worden drie (lokale) alternatieven uitgewerkt tot een schetsontwerp en beoordeeld op effecten. Hierbij worden ook de kosten en baten in beeld gebracht voor de periode 2024-2030. Daarnaast wordt ook de situatie beoordeeld dat de HOV-oplossing in het alternatief is opgewaardeerd tot een regionaal alternatief (de situatie waarin wordt aangesloten op het regionale OV-netwerk). Dit geeft inzicht in de robuustheid (toekomstvastheid) van de alternatieven. Voor 2040 worden daarmee drie alternatieven beoordeeld voor de situatie met alleen een (mobiliteits)pakket op lokaal niveau met respectievelijk als HOV-verbinding tram, lightrail of bus (aparte busbaan) én de situatie waarin ook een regionale doorkoppeling is gemaakt (dus aansluiting/doortrekking van tram en lightrail en in geval van de HOV-bus een aanpassing van het tracé tot ART of tram). In het Plan-MER wordt zo inzicht gegeven in de voor- en nadelen, (milieu)effecten, kansen, belemmeringen en interacties ten behoeve van het aanleveren van beslisinformatie om een voorkeursalternatief te kunnen kiezen. Deze beslisinformatie wordt betrokken bij de besluitvorming over het Ontwerp Masterplan. In de Planuitwerkingsfase (voorzien in een volgende fase; 2021 en verder) zal het voorkeursalternatief in meer detail worden onderzocht en worden vastgelegd in bijvoorbeeld een Bestemmingsplan of Omgevingsplan.

De beoogde aanpak van het Plan-MER bestaat daarmee op hoofdlijnen uit de volgende stappen:

1. Vaststellen alternatieven: In hoofdstuk 3 van deze NRD heeft u een indruk kunnen krijgen van de wijze waarop in de verkenning mogelijke oplossingsrichtingen zijn ontwikkeld en worden afgewogen. Er is in de analytische fase in 2019 breed gekeken naar tien oplossingsrichtingen met mobiliteitsmaatregelen. Deze oplossingsrichtingen zijn beoordeeld en afgewogen ('zeef 1') waarna drie kansrijke alternatieven zijn samengesteld. Deze alternatieven worden nu in de huidige beoordelingsfase verder uitgewerkt. Per alternatief wordt een schetsontwerp gemaakt van het HOV tracé binnen de (hoog)stedelijke omgeving (met profielen, zoekgebieden voor haltes, hoogteligging van het tracé, kruising met bestaande wegen en de wijze waarop het tracé aansluit op de stations ('aanlanding') e.d.).
2. Uitwerken afwegingskader: De staat van de leefomgeving, de openbare ruimte en omliggend netwerk (auto, OV, fiets, voetgangers) wordt in het Plan-MER getoetst met een afweegkader (zie paragraaf 4.3). Het afweegkader laat zien welke thema's en criteria een belangrijke rol vervullen in de verkenning. Analyse van de referentiesituatie: Het Plan-MER brengt in beeld wat de milieu- en leefomgevingskwaliteit is op dit moment (huidige situatie) en in een toekomst waarbij de beoogde ontwikkeling van een mobiliteitspakket niet zou plaatsvinden (referentiesituatie).
3. Effecten en vergelijking van alternatieven: In het Plan-MER worden de effecten van de alternatieven in de gebruiksfase en realisatiefase beoordeeld op de effecten op milieu en omgeving en de mate waarin ze bijdragen aan de projectopgaven (zie afwegingskader in paragraaf 4.3). Met deze informatie kan vervolgens een voorkeursalternatief worden bepaald ('zeef 2'). De alternatieven worden beoordeeld voor het planjaar 2040 voor twee situaties: de situatie waarin het alternatief bestaat uit een pakket binnen CID-Binckhorst (lokaal HOV) en de situatie waarin sprake is dat dit HOV-systeem is opgewaardeerd en gekoppeld met het regionale OV-netwerk.

³² Het jaar 2040 wordt gehanteerd als planjaar omdat het door Goudappel ontwikkelde verkeersmodel (V-MRDH) voor de metropoolregio 2040 als zichtjaar heeft en dit jaar ook is gebruikt voor het Plan-MER CID en Structuurvisie CID (2020).

4.2 Wijze van beoordelen

Referentiesituatie

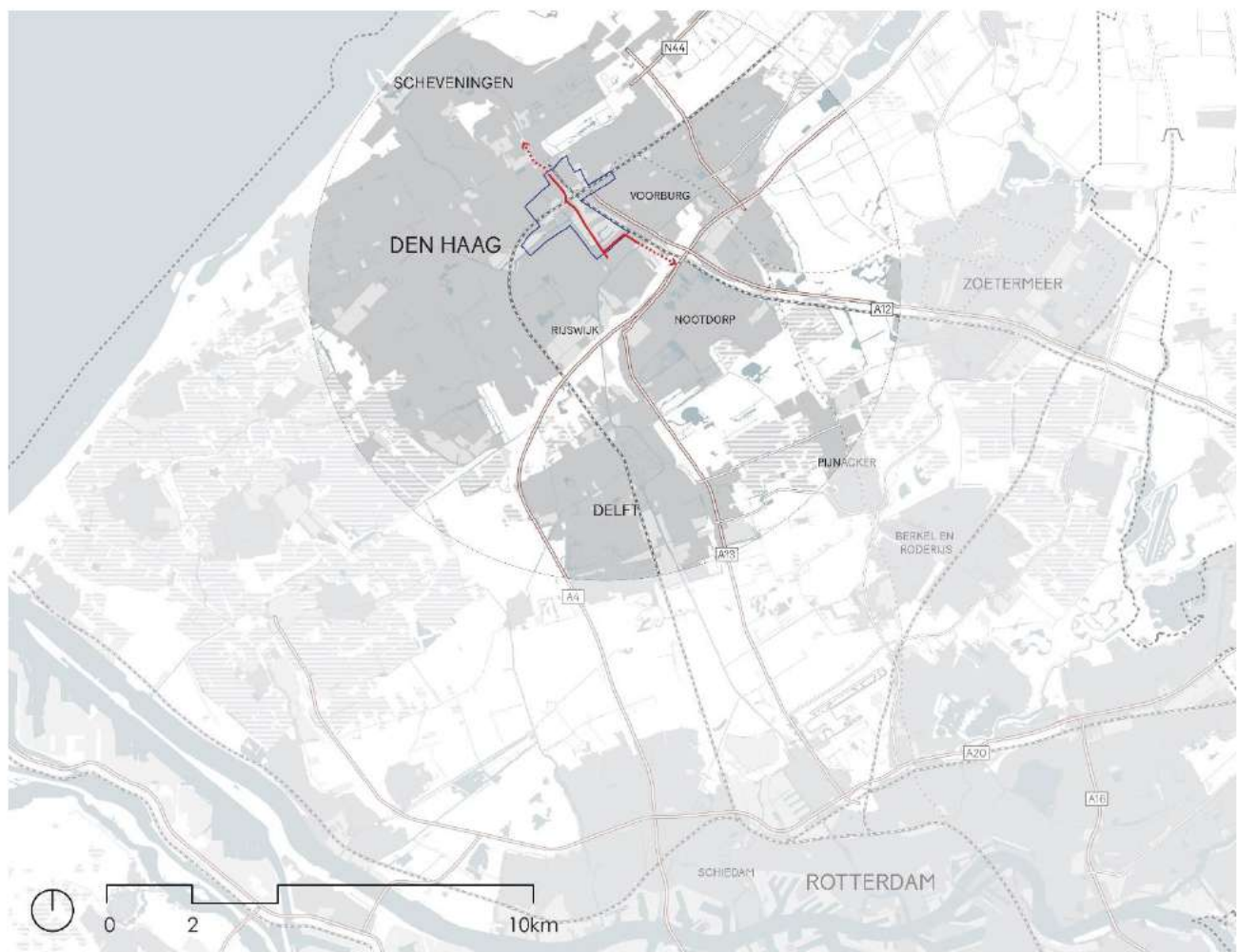
In het Plan-MER worden de effecten van de in paragraaf 3.3 beschreven alternatieven - met daarin als HOV de tram, de lightrail (geen gelijkvloerse overstek) en de HOV-bus(/ART) - inzichtelijk gemaakt door ze te vergelijken met de referentiesituatie zoals beschreven in paragraaf 3.1.

In alle alternatieven wordt uitgegaan van dezelfde invulling van de verstedelijkingsopgave in 2040, ook is het No-regretpakket onderdeel van de alternatieven.

Plangebied en studiegebied

In ruimtelijke zin wordt onderscheid gemaakt in een plangebied en een studiegebied:

- Het *plangebied* is het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit (pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief HOV-oplossing) is voorzien. Dit is het gebied waar de fysieke inpassing van het tracé plaatsvindt door CID, Binckhorst en een deel van Voorburg. In het Plan-MER wordt de exacte begrenzing bepaald op basis van de op te stellen schetsontwerpen voor de korte termijn uitwerking van de HOV-alternatieven.
- Het *studiegebied* is het gebied waarbinnen de milieugevolgen kunnen optreden als gevolg van het voornemen. Dit is veelal groter dan het plangebied als gevolg van doorwerking van effecten (bijvoorbeeld verkeersanalyse met het effect op aangrenzend wegennet en rijkswegen, geluid, luchtkwaliteit e.d.). Per effect verschilt de omvang en exacte ligging van het studiegebied. De begrenzing wordt in het Plan-MER uitgewerkt. Zo wordt in de verkeersanalyse bijvoorbeeld ook het effect op het aangrenzende wegennet en rijkswegen meegenomen.



Figuur 4-1 Ligging tracé alternatieven in rood (lokaal HOV is doorgetrokken lijn en doorkoppeling HOV naar regio gestippeld) en CID en Binckhorst (blauw kader) met de regio

Beoordeling bijdrage aan projectopgave en effecten

In het Plan-MER wordt de mate waarin de drie alternatieven bijdragen aan de drie opgaven van de verkenning (zie paragraaf 2.3) bepaald en worden de effecten voor milieu en omgeving beoordeeld. Dit geeft inzicht in hoeverre de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie en van elkaar verschillen.

Focus op onderscheidendheid en beslisinformatie

De focus van de effectbeoordeling ligt in het Plan-MER en zoals gebruikelijk in deze fase van een verkenning primair op de onderscheidendheid (onderlinge verschillen) van de alternatieven, op verschillen in de kansen en risico's van de alternatieven, verschillen in inpassing van de alternatieven in een hoogstedelijke omgeving en op de haalbaarheid van de alternatieven als voorkeursalternatief. De effectbeoordeling richt zich daarmee op de aspecten die bepalend zijn voor de te maken afwegingen, onderscheidend zijn en nodig zijn om de haalbaarheid te bepalen. Dit houdt in dat waar mogelijk met beoordelingen door deskundigen ('expert judgement') wordt gewerkt en waar nodig (semi)kwantitatief onderzoek plaats vindt, bijvoorbeeld met behulp van rekenmodellen of kwantitatieve gegevens. Deze aanpak volstaat voor het aanleveren van de (dominante) beslisinformatie in het kader van de keuze van het voorkeursalternatief. Het onderzoek in deze verkenning heeft daarmee een globaal karakter, passend bij het abstractieniveau van een (Ontwerp) Masterplan en rekening houdend met de hogere mate van onzekerheid ten gevolge van de gehanteerde horizon tot 2040. Het Plan-MER speelt in op deze onzekerheden door waar nodig gebruik te maken van onderbouwde aannames, bandbreedtes en scenario's.

Het overzicht van effecten uit het Plan-MER wordt meegenomen in de besluitvorming over het voorkeursalternatief dat wordt vastgelegd in een (Ontwerp) Masterplan (zie paragraaf 1.4). Het is in de afweging van de alternatieven nadrukkelijk niet de bedoeling om een soort 'optelsom' te maken van alle positieve en negatieve effecten, om zo te komen tot het beste alternatief. De keuze voor een voorkeursalternatief is een bestuurlijke afweging, waarbij niet aan alle effecten eenzelfde gewicht zal worden toegekend. Bij de besluitvorming spelen ook andere aspecten dan de milieueffecten een rol, zoals kosten³³ en de ruimtelijke inpassing.

Beoordelingsschaal

De referentiesituatie krijgt in het MER altijd de score neutraal (0), waarbij voor een beoordeling van de alternatieven een vijfpuntschaal wordt gebruikt.

Tabel 4-1 Vijfpunts beoordelingsschaal

Beoordeling	Milieueffecten	Mate van bijdrage aan opgave verkenning
++	Zeer positief effect	grote bijdrage aan opgave
+	Positief effect	bijdrage aan opgave
0	Vrijwel geen effect (neutraal)	geen duidelijke effecten / bijdrage aan opgave
-	Negatief effect	weinig bijdrage aan opgave, leidt tot knelpunten
--	Zeer negatief effect	onvoldoende bijdrage aan opgave / opgave behalen is onmogelijk

4.3 Afweegkader: te onderzoeken aspecten en criteria

Met een afweegkader wordt in het Plan-MER inzicht gegeven in de onderscheidende milieueffecten en getoetst in hoeverre de alternatieven bijdragen aan het behalen van de projectopgaven. Dit afweegkader bestaat uit een set criteria voor elk van de drie opgaven zoals beschreven in paragraaf 2.3 en een set criteria om inzicht te geven in de financiële haalbaarheid van de alternatieven.

De criteria zijn zo opgesteld dat deze het juiste abstractieniveau hebben voor deze fase van de verkenning.

In tabel 4-2 is het afweegkader met de te onderzoeken criteria en de beoogde methodiek weergegeven.

³³ Voor de (lokale) HOV-alternatieven worden schetsontwerpen opgesteld waarvoor ook een (SSK) kostenraming wordt opgesteld. Daarnaast wordt een MKBA uitgevoerd waarin de verschillende kosten en baten van de HOV-tram, de lightrail en de bus+ART/Tram goed tot uiting komen. De MKBA bouwt voort op de kostenramingen en de effectenstudies, en vertaalt effecten hieruit in euro's.

Tabel 4-2 Afweegkader Plan-MER

Aspect	Criterium	Indicator	Methodiek
Opgave 1: Met bereikbaarheidsmaatregelen bijdragen aan de verstedelijkingsopgave			
Verstedelijking	Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma	Mate van faciliteren realisatie verstedelijkingsopgave (volledigheid en tempo) in relatie tot het netwerk (auto, OV, fiets en voetgangers) als onderdeel van de mobiliteitstransitie	Expert judgement op basis van beschrijving maatregelenpakket, verkeersmodellering en effecten op alle doelstellingen
	Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket	Kwalitatieve aansluiting bereikbaarheidsoplossing op (hoog)stedelijk milieu	Expert judgement
Agglomeratiekracht: economisch	Verbinding met kennisclusters	Reistijd van/naar TU Delft en Universiteit Leiden (min)	Bepalen gemiddelde reistijd vanuit plangebied o.b.v. V-MRDH model
	Nationale bereikbaarheid	Reistijd tot REOS-toplocaties Schiphol-Amsterdam Zuidas, stationsgebieden Utrecht, Eindhoven en Rotterdam (min)	Bepalen gemiddelde reistijd vanuit plangebied o.b.v. V-MRDH modellering
	Internationale bereikbaarheid	Reistijd tot Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal (min)	Bepalen gemiddelde reistijd vanuit plan- en studiegebied o.b.v. V-MRDH model
	Toename regionale agglomeratiekracht	Bijdrage aan de concurrentiepositie en het functioneren van de regio ten opzichte van regio- en sectorspecifieke concurrenten	Expert judgement op basis van concurrentieanalyse
Agglomeratiekracht: aantrekkelijke leefomgeving	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	Bereik per modaliteit (auto, OV, fiets en voetgangers) binnen 30 en 45 minuten, van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen/ recreatiegebieden	Analyse op basis van reistijd isochronen uit V-MRDH model
	Ruimtegebruik	Toe- en afname beschikbare aantrekkelijke openbare ruimte (o.a.): - Wijkgroen. - Inpasbaarheid alternatieven / straatbeeld. - Barrièrewerking, oversteekbaarheid. - Onteigeningen en sloop panden.	Expert judgement
	Archeologie en cultuurhistorie	Effect op (bekende) archeologische waarden	GIS-analyse en expert judgement
		Effect op waardevolle monumenten, industrieel erfgoed en waardevolle stadsgezichten	GIS-analyse en expert judgement
	Natuur	Gebieden	GIS-analyse en expert judgement
		Soorten	GIS-analyse en expert judgement
	Bodem	Bodemverontreiniging	GIS-analyse en expert judgement
		Waterkeringen en waterveiligheid	GIS-analyse en expert judgement
	Water	Oppervlaktewater	GIS-analyse en expert judgement
		Grondwater	GIS-analyse en expert judgement
	Effect op overschrijdingen geluidsnormen door mobiliteit	Aantal gehinderden binnen verschillende geluidsklassen	Geluidsmodellering
	Effect op emissies door mobiliteit	Verandering in concentraties NO ₂	Modellering luchtkwaliteit
		Verandering in concentraties PM ₁₀	Modellering luchtkwaliteit
		Verandering in concentraties PM _{2,5}	Modellering luchtkwaliteit
	Effect op overschrijdingen trillingsrichtlijnen door mobiliteit	Aantal gehinderden / schadepanden	Trillingscontouren op basis van eerder onderzoek

Aspect	Criterium	Indicator	Methodiek
Agglomeratiekracht: aantrekkelijke leefomgeving (vervolg)	Externe veiligheid	Risico's externe veiligheid	Expert judgement o.b.v. risicokaart
	Effect op verkeersveiligheid	Verkeersveiligheidsrisico's Scheiding modaliteiten en aantal (deel)conflictpunten	Kwalitatieve beschrijving
Mobiliteitstransitie	Mate van stimuleren transitie auto naar ander modaliteiten	Kwalitatieve beschouwing van procentuele wijzigingen in modal split (auto-, OV- en fietsritten en voetgangers) in relatie tot verstedelijkingsopgave en doelstellingen	Modal split verschuiving in V-MRDH model + expert judgement o.b.v. beschrijving maatregelen m.b.t. stations, mobility hubs en OV-haltes
Adaptiviteit	Mogelijkheid voor bijstelling van het maatregelenpakket in de tijd	Aandeel mobiliteitsmaatregelen versus grote, onomkeerbare keuzes, ook i.r.t. toekomstvastheid en flexibiliteit van de alternatieven	Expert judgement
Duurzaamheid	Bijdragen aan klimaatadaptatie	Omvang van mogelijkheden / risico's	Expert judgement
	Bijdragen aan energietransitie	Omvang van kansen van energietransitie	Expert judgement
Opgave 2: Wegnemen/beperken bestaande knelpunten bereikbaarheid			
Beperken (NMCA) knelpunten hoofdwegennet	Effect op filevorming rond knelpunten op het hoofdwegennet	Absolute verschil in IC-verhoudingen	Verkeersmodellering met het V-MRDH model
Beperken (NMCA) knelpunten spoor	Effect op bestaande knelpunten	Mate waarin knelpunten worden verholpen of toenemen	Expert judgement impact op knelpunten op basis van kwalitatieve inschatting van verhouding gebruik (uit model) / capaciteit
Beperken bestaande (NMCA) knelpunten bus, tram, metro	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten	Mate waarin knelpunten worden verholpen of toenemen	Expert judgement impact op knelpunten op basis van kwalitatieve inschatting van verhouding gebruik (uit model) / capaciteit
Opgave 3: Bijdragen aan ambities OV en fiets			
Bijdrage aan ambities OV	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV-netwerk	Mate waarin alternatieve routes en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn (robuustheid). Mate waarin het netwerk de (grote) groei kan opvangen en de kansen op verstoringen (betrouwbaarheid en capaciteit).	Kwalitatieve beschrijving
Bijdrage aan ambities fiets	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk	Mate waarin alternatieve routes en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn	Kwalitatieve beschrijving
Bijdrage aan ketenmobiliteit	Robuustheid en betrouwbaarheid van het integrale vervoerssysteem	Mate waarin netwerken van verschillende modaliteiten op elkaar aansluiten en onderdeel zijn van een netwerk	Kwalitatieve beschrijving

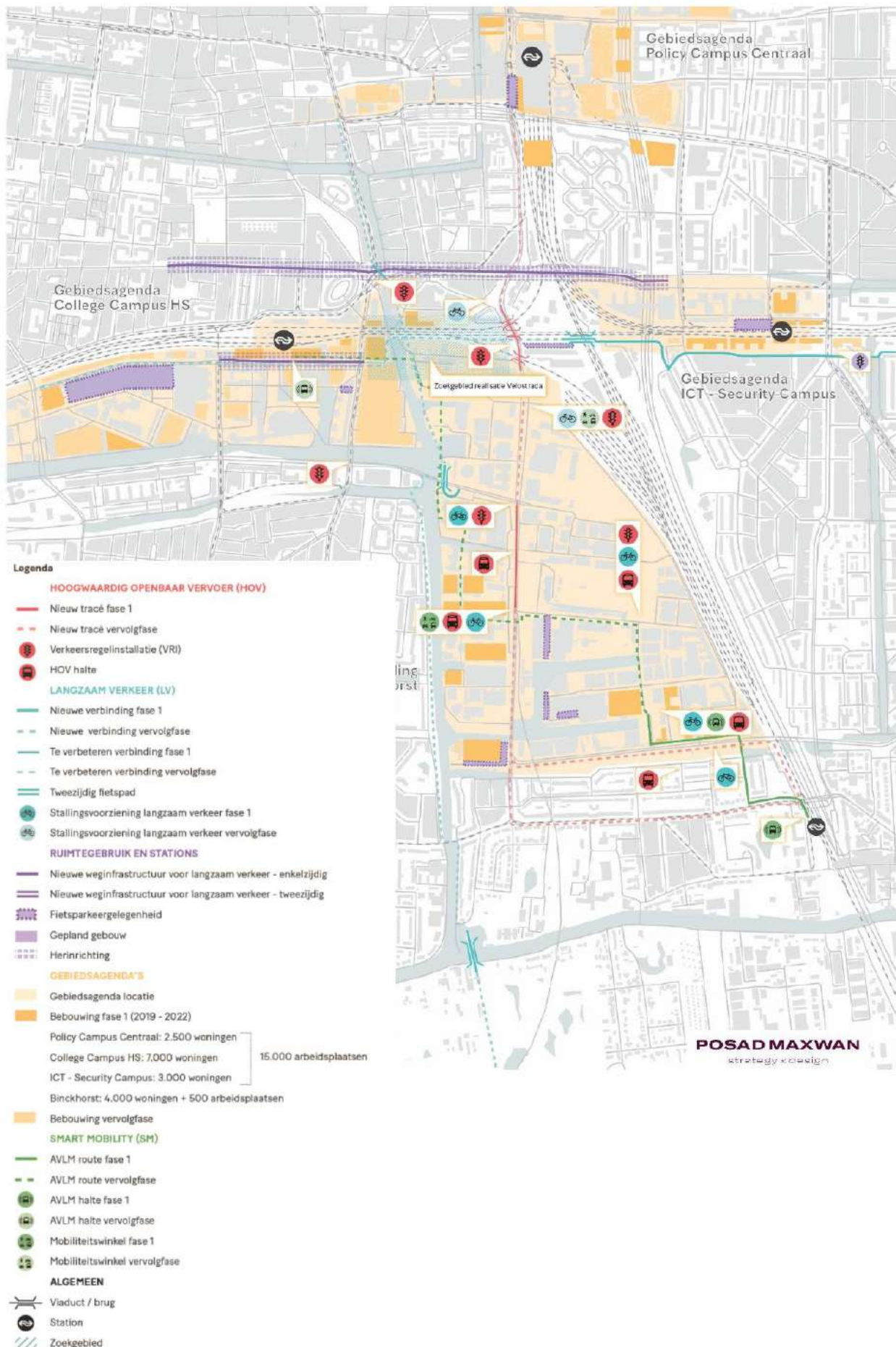
Aspect	Criterium	Indicator	Methodiek
Financiële haalbaarheid			
Betaalbaarheid	Kosten in relatie tot kansen voor financiering	Kostenraming bandbreedte 40% voor de 3 alternatieven en bandbreedte 25% voor het voorkeursalternatief	SSK kostenraming
Kosten/baten	Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)	Verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten	Op basis van een MKBA, conform de nationale richtlijnen voor bereikbaarheidsprojecten, worden de maatschappelijke kosten en baten van de drie varianten ten opzichte van de referentie in beeld gebracht.
Exploitatie openbaar vervoer	Verandering in exploitatiesaldo (opbrengsten en kosten)	Verandering in exploitatiesaldo (opbrengsten en kosten)	Op basis van een analyse van de veranderingen in exploitatiekosten en -opbrengsten worden de effecten op exploitatiesaldo en de kostendekkingsgraad bepaald
Risico's	Risico's financierbaarheid en projectrisico's	Risicobeoordeling	RISMAN

BIJLAGE 1 BEGRIPPEN- EN AFKORTINGENLIJST

Adaptief	Op basis van vorige fase
Alternatief	Oplossingsrichting voor het behalen van de doelstellingen van het CID Binckhorst.
ART	Autonomous Rail Rapid Transit. De ART is een innovatieve vorm van openbaar vervoer: een zelfrijdende tram zonder chauffeur. Deze techniek is op dit moment nog niet buiten China toegepast, maar zal zich de komende jaren mogelijk bewijzen.
Autonome ontwikkeling	Ontwikkelingen die onafhankelijk van de transformatie van CID Binckhorst plaats zal vinden. Dit kunnen toekomstige ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen zijn waarover al een besluit beschikbaar is.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen.
BO MIRT	Het MIRT gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het Rijk en decentrale overheden. Om dit bestuurlijk te faciliteren vindt er elk najaar een bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) plaats.
CID	Central Innovation District.
Commissie voor de m.e.r.	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het milieueffectrapport.
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer: Stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van doorstroming. Deze heeft een hoge gemiddelde rijsnelheid.
Initiatiefnemer	Een natuurlijk persoon of een rechtspersoon (particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.
Inspraak	Mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover door de overheid een besluit zal worden genomen.
m.e.r.-plicht	De verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport (zie Milieueffectrapport) voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit, via de m.e.r.-procedure.
Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst	Het Masterplan bevat op hoofdlijnen het ruimtelijke beleid voor de ontwikkelingen van CID-Binckhorst op het gebied van mobiliteit. Het Masterplan is juridisch gezien aan te merken als 'kaderstellende Structuurvisie' voor het toekomstig vast te stellen bestemmingsplan of omgevingsplan.
Milieueffectrapport (MER)	Rapport waarin de resultaten worden neergelegd van het onderzoek naar de milieueffecten van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor.
Mitigeren	Het verminderen van nadelige effecten (op het milieu) door het treffen van bepaalde maatregelen.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse.
No-regretpakket	Het No-regretpakket bestaat uit een aantal voorbereidende maatregelen die zijn voorzien in de periode tot 2023 om het gebruik van de fiets en OV te stimuleren.
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau – geeft aan welke alternatieven worden onderzocht en welke criteria en methoden worden gebruikt om de milieueffecten in kaart te brengen.
Omgevingswet	Een nieuwe wet die vanaf 2021 onder andere de Wet ruimtelijke ordening en tientallen andere wetten vervangt. In deze wet is in ruimtelijke plannen veel meer ruimte voor flexibiliteit opgenomen om beter om te kunnen gaan met onzekerheid van de toekomst.
Ongelijkvloers	Een ongelijkvloerse kruising is een kruising van twee of meerdere vervoersstromen (weg, waterweg, spoorweg) waarbij gebruikgemaakt wordt van kunstwerken (zoals bruggen, viaducten en tunnels) zodat de stroom of het verkeer niet gehinderd wordt. Dit dus in tegenstelling tot een gelijkvloerse kruising.
OV	Openbaar vervoer.
Passage A4 / Poorten en inprikkers	Het scheiden van doorgaand- en bestemmingsverkeer voor Den Haag op de A4 en het toevoegen van extra capaciteit bij de aansluiting van de A4 op het onderliggend wegennet. Onderdeel van MIRT-verkenning Haaglanden.
Plangebied	Het gebied waarbinnen de ontwikkeling wordt gerealiseerd.

Plan-MER	Brengt in beeld wat de milieueffecten zijn van de drie alternatieven die voorliggen. De Plan-MER heeft een globaal karakter, passend bij het abstractieniveau van de huidige fase. De alternatieven in het plan-MER richten zich op de maatgevende keuzes in het CID-gebied met de meest onderscheidende milieueffecten. De Plan-MER levert MER-milieu-informatie op die gebruikt wordt in de alternatievenafweging om uiteindelijk tot een Voorkeursalternatief te komen.
Referentiesituatie	De huidige situatie, inclusief de realisatie van alle vastgestelde plannen in de omgeving van CID Binckhorst. Voor CID Binckhorst is de referentiesituatie 2030, met een doorkijk naar 2040. Dit betekent dat al rekening is gehouden met de groei van de verstedelijking in dit gebied in en rond Den Haag.
Rotterdamsebaan	Een ondergrondse verbinding tussen knooppunt Ypenburg en CID-Binckhorst die momenteel wordt aangelegd.
Smart Mobility	Smart Mobility is een verzamelnaam voor alle slimme ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem. Het gaat hier om innovatieve ontwikkelingen in dataverwerking (big data), zelfrijdende auto's, automatisering in verkeers- en mobiliteitsmanagement en nieuwe mobiliteitsdiensten
Studiegebied	Het gebied waarbinnen de gevolgen van oplossingen worden bekeken; de omvang van het studiegebied kan per aspect verschillen.
Voorgenomen activiteit	Geheel van handelingen, ingrepen en dergelijke bedoeld ter realisatie van bepaalde doelstellingen of ter oplossing van bepaalde opgaven.
Voorkeursalternatief	Het alternatief wat volgens het Plan-MER, bijbehorende ontwerpbesluiten en overige effecten de voorkeur van de initiatiefnemer heeft omdat deze de doelstellingen zo goed mogelijk realiseert.
Zeef 1	Binnen de MIRT-systematiek wordt gewerkt middels opeenvolgende stappen (zeven). Zeef 1 betreft de analysefase in het proces. Betreft de voorgaande fase.
Zeef 2	Binnen de MIRT-systematiek wordt gewerkt middels opeenvolgende stappen (zeven). Zeef 2 betreft de beoordelingsfase in het proces. Betreft de huidige fase.

BIJLAGE 2 REALISATIEPLAN NO-REGRETPAKKET (JULI 2019)



BIJLAGE 3 OVERZICHT BEOORDELING ANALYTISCHE FASE

In de voorgaande fase (zeef 1) zijn onderstaande tien alternatieven bestudeerd. Deze alternatieven zijn in de voorgaande fase allemaal beoordeeld op: (1) het invulling geven aan de opgaven (2) onderscheidend vermogen (3) het in verhouding staan van kosten en baten en (4) het gefaseerd uitvoerbaar zijn in de tijd. Uit deze analyse is naar voren gekomen dat de volgende aspecten van groot belang zijn voor de mobiliteitsoplossing binnen het plangebied:

- Combinatie van fiets en OV is nodig;
- Combinatie van lokaal en regionaal is nodig;
- De HOV-tram lokaal, Lightrail lokaal, HOV-bus lokaal zijn in combinatie met fietsmaatregelen kansrijk op de korte termijn;
- De HOV-tram regionaal, Lightrail regionaal, ART-regionaal zijn in combinatie met fietsmaatregelen kansrijk op de lange termijn;

Op basis van deze conclusies zijn drie kansrijke alternatieven samengesteld, zoals met corresponderende kleuren opgenomen in de rechterkolom van tabel B2-1. Elk alternatief bestaat uit het No-regretpakket, een pakket aan fietsmaatregelen, een lokaal HOV alternatief voor de korte termijn (2024-2030) en een regionaal HOV alternatief voor de langere termijn (2031-2040).

Tabel B2-1 Overzicht beoordeling van de 10 kansrijke oplossingsrichtingen in zeef 1

#	Naam	Basis pakket	Aanvullend fiets	Bereik OV lijn	Kern van argumentatie	Alternatief
0	Referentiesituatie	nee	nee	n.v.t.	Positieve effecten, maar onvoldoende om een kansrijk alternatief te vormen zonder aanvullende maatregelen	Vormt referentie situatie
1	Fiets maximaal	ja	ja	n.v.t.	Zeer positief effect op aandeel fiets en op leefbaarheid in de stad. Echter geen volledige oplossing door inzet op slechts 1 modaliteit en weersafhankelijkheid	Onderdeel van referentie situatie
3	HOV-bus lokaal	ja	nee	Den Haag Centraal - Station Voorburg	Onvoldoende aansluiting op regionale ambities en geen bijdrage aan fietsambities. Mogelijk wel een basis voor kortere termijn	Kansrijk alternatief 3
5	HOV-tram lokaal	ja	nee	Den Haag Centraal - Station Voorburg + Delft	Onvoldoende aansluiting op regionale ambities en geen bijdrage aan fietsambities. Mogelijk wel een basis voor kortere termijn.	Kansrijk alternatief 1
6	HOV-tram regionaal	ja	nee	(Scheveningen-) Den Haag Centraal - Station Voorburg - Zoetermeer + Delft (+ overstap Ijn E)	Positieve effecten en goede aansluiting op opgaves en ambities, met uitzondering van de fiets. Een mogelijke basis voor een kansrijk alternatief.	Kansrijk alternatief 1 (doorkoppeling met regio)
7	Lightrail lokaal	ja	nee	Den Haag Centraal - Station Voorburg + Delft	Systeem past bij ambities, maar onvoldoende aansluiting op regionale ambities en geen bijdrage aan fietsambities. Mogelijk wel een basis voor kortere termijn.	Kansrijk alternatief 2
8	Lightrail regionaal	ja	nee	(Scheveningen-) Den Haag Centraal - Station Voorburg - Zoetermeer + Delft (+ overstap Ijn E)	Systeem sluit zeer goed aan op ambities en opgaven. De kosten zijn hoog, maar ook de effecten op de opgaven groeien mee. Daarmee een mogelijke basis voor een kansrijk alternatief. Alternatief draagt niet direct bij aan fietsambities.	Kansrijk alternatief 2 (doorkoppeling met regio)
10	ART regionaal	ja	nee	(Scheveningen-) Den Haag Centraal - Station Voorburg - Zoetermeer (+ overstap Ijn E)	Systeem sluit qua uitstraling goed aan op de ambities. Echter is de technologie nog onzeker en daarmee als lokale (kortere termijn oplossing) niet geschikt.	Kansrijk alternatief 3 (doorkoppeling met regio)

Tabel B2-2 geeft de argumentatie weer voor het afvallen van de genoemde alternatieven. Deze alternatieven maken hierdoor ook geen deel meer uit van de huidige beoordelingsfase.

Tabel B2-2 Afgevalen oplossingsrichtingen na zeef 1

Oplossingsrichting	Kern van argumentatie
2. Reguliere tram	Onvoldoende aansluiting op ambities en visies voor het gebied en geen bijdrage aan fietsambities. Daarom geen basis voor een kansrijk alternatief
4. HOV bus regionaal	Positieve effecten, maar naar verwachting onvoldoende capaciteit om invulling te geven aan de regionale vraag en daarmee onvoldoende robuust als basis van een kansrijk alternatief.
9. ART lokaal	Systeem sluit qua uitstraling goed aan op de ambities. Echter is de technologie nog onzeker en daarmee als lokale (kortere termijn oplossing) niet geschikt

COLOFON

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU VERKENNING BEREIKBAARHEID CID - BINCKHORST

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken
Provincie Zuid-Holland
Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Gemeente Den Haag
Gemeente Leidschendam-Voorburg

AUTEUR

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

ONZE REFERENTIE

D10009104

5 juni 2020

Arcadis Nederland B.V.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

www.arcadis.com

Betreft: Notitie hoofdlijn zienswijzen NRD

Project: Verkenning CID-Binckhorst

Notitie

Aan: Ambtelijke Stuurgroep

Van: [REDACTED]

Datum: 3 november 2020

Deze notitie is geschreven ter bespreking in de Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst. In deze notitie wordt op hoofdlijn de strekking van de ingekomen zienswijzen op de NRD toegelicht. Ook wordt een eerste inschatting gemaakt of de zienswijzen aanleiding geven om de onderzoeksopzet zoals omschreven in de NRD aan te passen.

Aanleiding

Op 2 september 2020 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor een periode van zes weken (t/m 13 oktober) ter inzage gelegd in het kader van de beoordelings- en besluitvormingsfase van de Verkenning CID-Binckhorst. Tijdens deze periode zijn er 111 zienswijzen ingekomen bij de beide bevoegde gezagen Den Haag en Leidschendam Voorburg. Waarbij de kanttekening moet worden geplaatst dat het 65 unieke zienswijzen betreft, waarvan 28 meerdere malen zijn ingediend. Daarnaast zijn 18 zienswijzen ingekomen die identiek zijn qua inhoud aan een van de eerder genoemde 65 zienswijzen.

Strekking van de zienswijzen

Gelet op de grote hoeveelheid zienswijzen wordt hieronder een globale indruk gegeven van de strekking van de zienswijzen. Dit is geen letterlijke weergave, maar een beknopte samenvatting.

1. Er worden veel vragen gesteld over de tracé-keuze. Ligt deze al vast? Welke tracés zijn onderzocht? Is dit wel het beste tracé? Ook worden vragen gesteld over het toevoegen van alternatieven aan het onderzoek zoals een tracé door de Prinses Mariannelaan, via de Supernovaweg langs het spoor naar Voorburg bijv.
2. In veel zienswijzen worden zorgen geuit over de grote impact op 'Opa's veldje', dat vanuit de omgeving wordt gezien als een waardevolle groene speelplaats voor de buurt. Ook wordt aandacht gevraagd voor het cultuur-historisch erfgoed van de tuin van buitenplaats Hofwijck.
3. Vragen worden gesteld over de inpassing, bijvoorbeeld op de Geestbrugweg, maar ook het inpassen met behulp van groene natuurlijke afscheidingen.
4. Veel zienswijzen gaan over de informatievoorziening richting en de betrokkenheid van de omgeving, en dan vooral de vraag waarom de omgeving pas in dit late stadium betrokken wordt en het verzoek de omgeving in het vervolg zorgvuldig mee te nemen in de planvorming.

Aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksopzet?

Gelet op de aanzienlijke hoeveelheid ingediende zienswijzen, en de aard en de strekking van de zienswijzen hebben wij een eerste inschatting gemaakt van de impact ervan. Oftewel: geven de ingekomen zienswijzen aanleiding tot het aanpassen van de onderzoeksopzet zoals omschreven in de NRD?

Ad 1. Tracé-keuze

De vraag over het alternatief via de Prinses Mariannelaan is zowel tijdens de online informatieavond als ook in de zienswijzen veelvuldig aangedragen. Er zijn argumenten voor en tegen vanuit de verschillende opgaven. Het lijkt verstandig om onderzoek te doen naar dit alternatief in tramuitvoering ook omdat deze anders terug blijft komen later in het proces. Overigens wordt deze onderzoeksmatig reeds meegenomen door Arcadis op hetzelfde detailniveau als de andere drie kansrijke alternatieven, de effectonderzoeken lopen dus al, alleen is dat nog niet verankerd in de onderzoeksopzet. Belangrijk is te beseffen dat bij dit alternatief een deel van de inwoners in Voorburg-West niet betrokken is geweest en het voor hen nieuw zal zijn.

Een ander aandachtspunt is het opstellen van een goed overzicht van de eerder onderzochte tracés en redenen waarom deze zijn afgefallen. Dat overzicht wordt gemaakt. Indien het tracé van de Prinses Mariannelaan wordt toegevoegd, dan moeten er goede argumenten zijn waarom deze wel en de andere geopperde tracés niet alsnog tot de scope worden genomen.

Indien de keuze goed onderbouwd is, dan geeft het ons inziens aanleiding tot het toevoegen van dit alternatief tracé aan de scope van de effectenonderzoeken.

Ad 2. Zorgen grote impact op 'Opa's veldje' en Hofwijck

De zorgen die worden geuit over de inpassing van de verschillende alternatieven en het uiteindelijke voorkeursalternatief geven geen aanleiding om aanpassingen te doen. In de planMER worden de effecten van het tracé in beeld gebracht, waarbij ook onderzoek wordt gedaan naar geluidsbelasting, trilling en luchtkwaliteit. Hierbij wordt rekening gehouden met bestaande bebouwing. In de planuitwerkingsfase wordt in het uitwerken van de ontwerpen zorgvuldig gekeken naar de ruimtelijke inpassing van het alternatief.

Ad 3. Vragen over inpassing

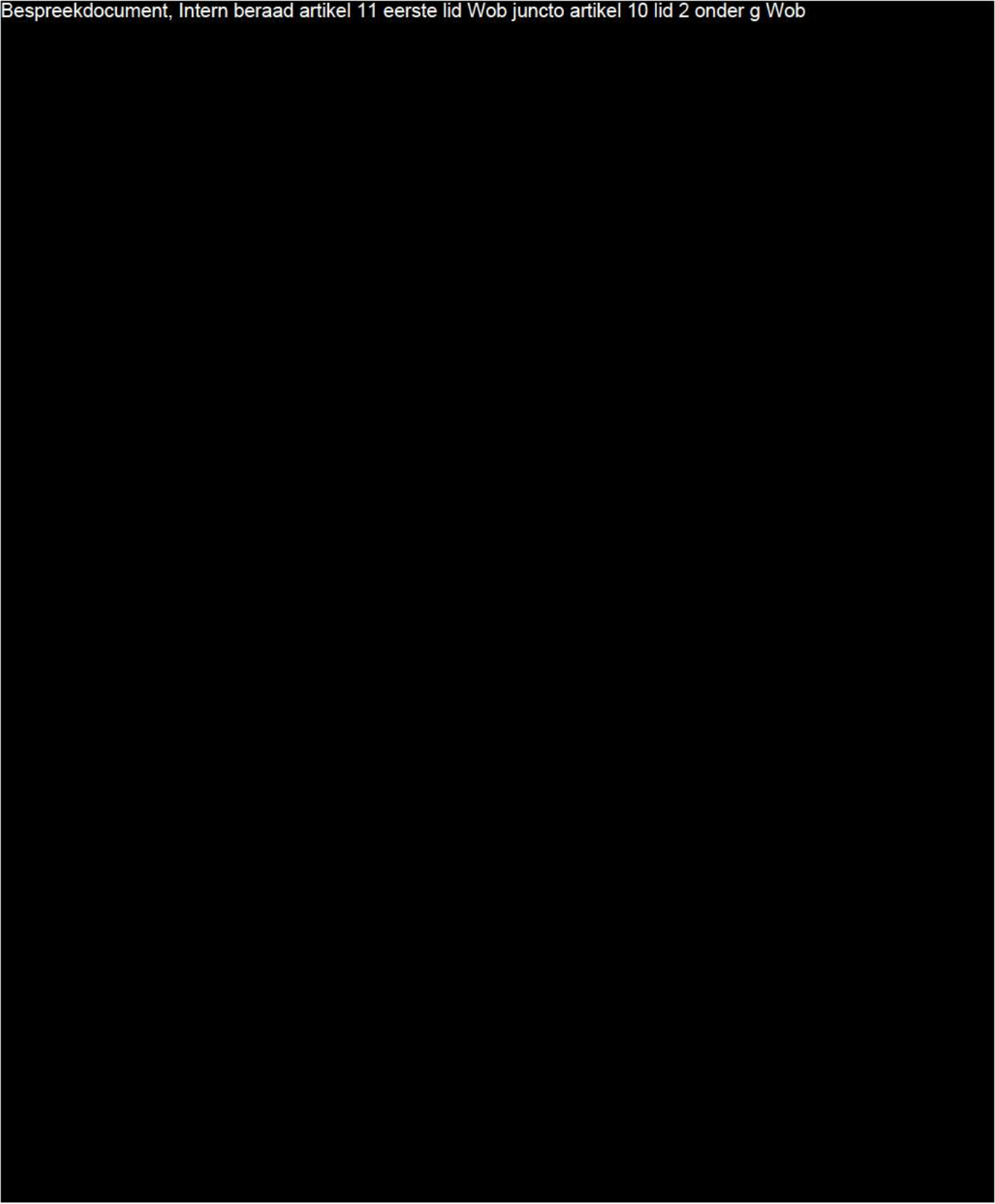
Idem als ad 2. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksopzet.

Ad 4. Informatievoorziening richting en de betrokkenheid van de omgeving

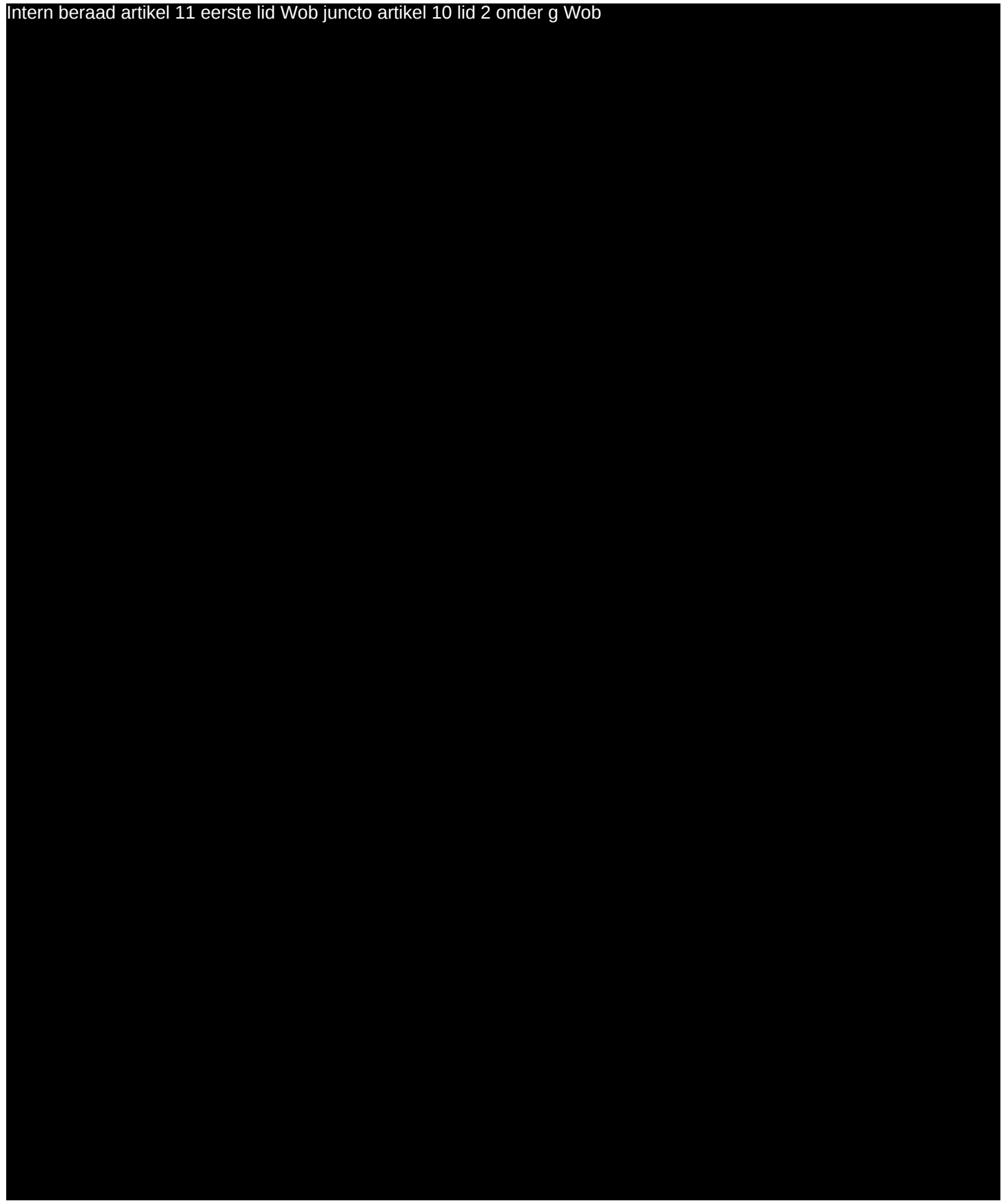
Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van de onderzoeksopzet. Om de betrokkenheid van de omgeving te borgen wordt een communicatie- en participatieplan opgesteld voor het vervolg van de verkenning.

Format dossierhouders: BO MIRT 2020 ZWN

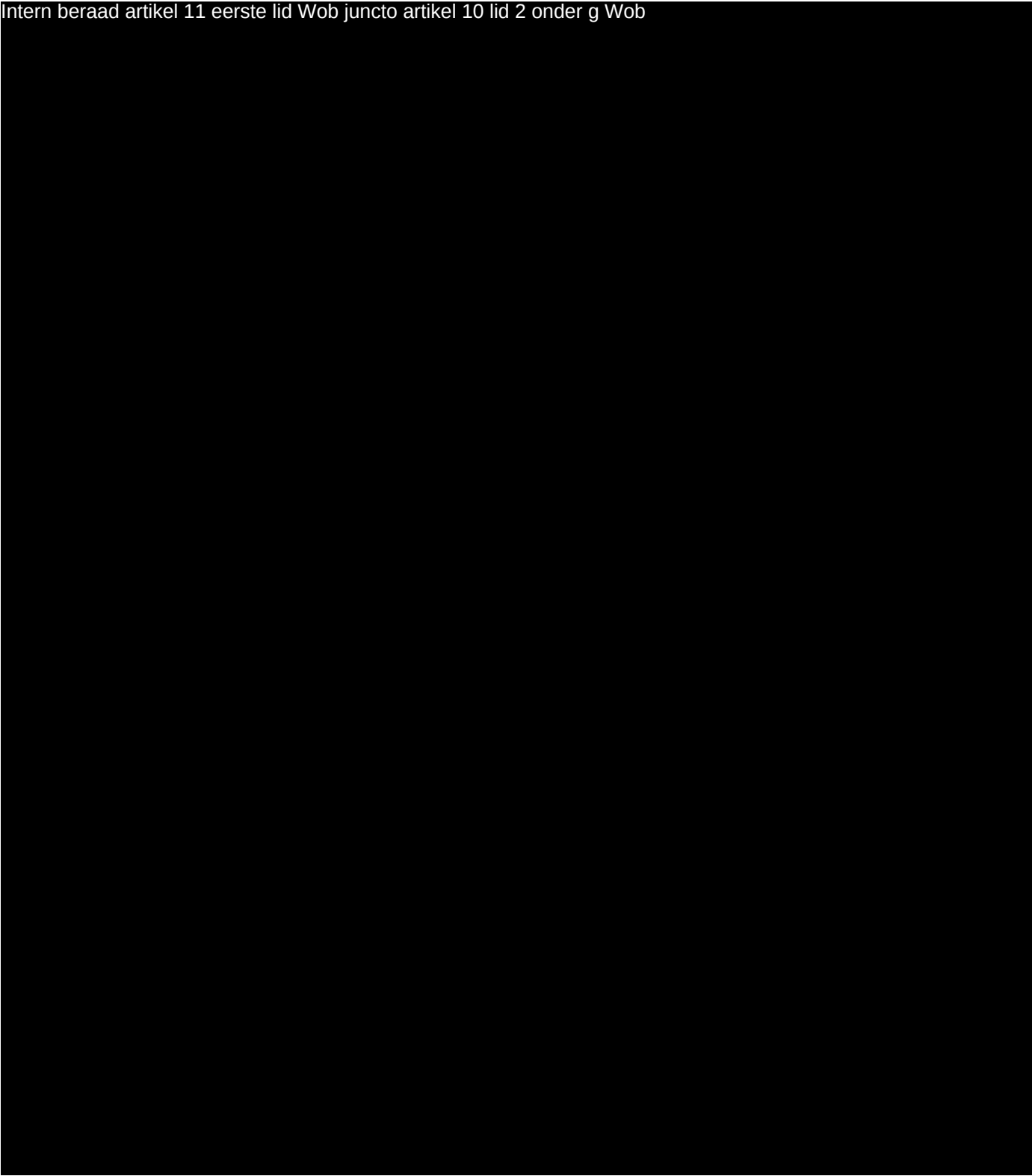
Bespreekdocument, Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



Betreft: Aanzet bekostigingsvoorstel regionale bereikbaarheid
CID Binckhorst
Project: BER100324

Notitie

Aan: Ambtelijke Stuurgroep
Van: [REDACTED], namens kernteam

Notitienummer:
Datum: 20 augustus 2020

Inleiding

In het DO MoVe van 2 juli is afgesproken om op het DO MoVe van 10 september een concept voorstel voor zicht op bekostiging 75% van de investeringen van de meest voor de hand liggende oplossingsrichting voor de bereikbaarheid CID Binkhorst te bespreken (ZO75). Dit is noodzakelijk om op het BO MIRT een startbeslissing MIRT verkenning te kunnen nemen. In de Programmaraad van 28 september dient besluitvorming plaats te vinden over het bekostigingsvoorstel.

Afspraken over ZO75 voor CID Binckhorst vinden plaats in een complexe en onzekere omgeving:

- Gezamenlijke programmabekostiging MoVe. Er is een lopende discussie binnen het MoVe programma om over te gaan op programmabekostiging in plaats van projectbekostiging. Rijk en regio hebben de intentie uitgesproken om over te gaan op programmabekostiging. Tegelijkertijd is de verwachting dat deze afspraken niet voor 1 oktober bekrachtigd worden.
- Propositie MOVV voor het groeifonds. Momenteel wordt door het MoVe programma gewerkt aan de investeringspropositie MOVV ten behoeve van het groeifonds. Deze wordt voor 1 september bij het ministerie van EZK ingediend en op 1 oktober is definitieve afronding voor toetsingscommissie voorzien. Duidelijk is dat voor het BO MIRT is er nog geen duidelijkheid over bekostiging afspraken vanuit het groeifonds.
- Ontwikkeling Mobiliteitsfonds. De ontwikkeling van Infrafonds naar Mobiliteitsfonds zorgt ervoor dat bestaande spelregels zoals het Besluit Infrafonds tegen het licht worden gehouden.

Deze processen zullen voor de Programmaraad van 28 september naar verwachting niet tot besluitvorming hebben geleid. De recente inzichten uit deze processen worden gehanteerd in deze notitie.

Verder gaat deze notitie in op uitgangspunt hoogte investering t.b.v. ZO75 en worden opties geschetst voor de verdeling. Alle bedragen in deze notitie zijn excl. BTW.

Uitgangspunt hoogte investering t.b.v. ZO75

Op dit moment is de kostenraming van de drie kansrijke alternatieven in de Verkenning nog in ontwikkeling. De onzekerheden zijn nog te groot om dit als basis te nemen voor de ZO75

berekening. Voorzien is dat in oktober/november een kostenraming beschikbaar komt met minder onzekerheden.

Het is daarom logischer de investeringsraming voor het onderdeel OV-corridor CID Binckhorst uit de investeringspropositie MOVV op te nemen als uitgangspunt. Zo blijft het proces van de Verkenning consistent met de propositie die lenW indient voor het groeifonds en die vanaf 1 oktober getoetst zal gaan worden. Het gaat in de propositie voor het groeifonds om een investeringsraming van **financieel** (zie bijlage 3.2 bij de ASG agenda).

Naast de investeringsraming van € 500 mln is sprake van een no-regret pakket dat bekostigd is en dat ook in uitvoering is:

	Den Haag	MRDH	lenW	PZH	LeiVo
No-regret pakket	financieel				
Totaal					

financieel

financieel

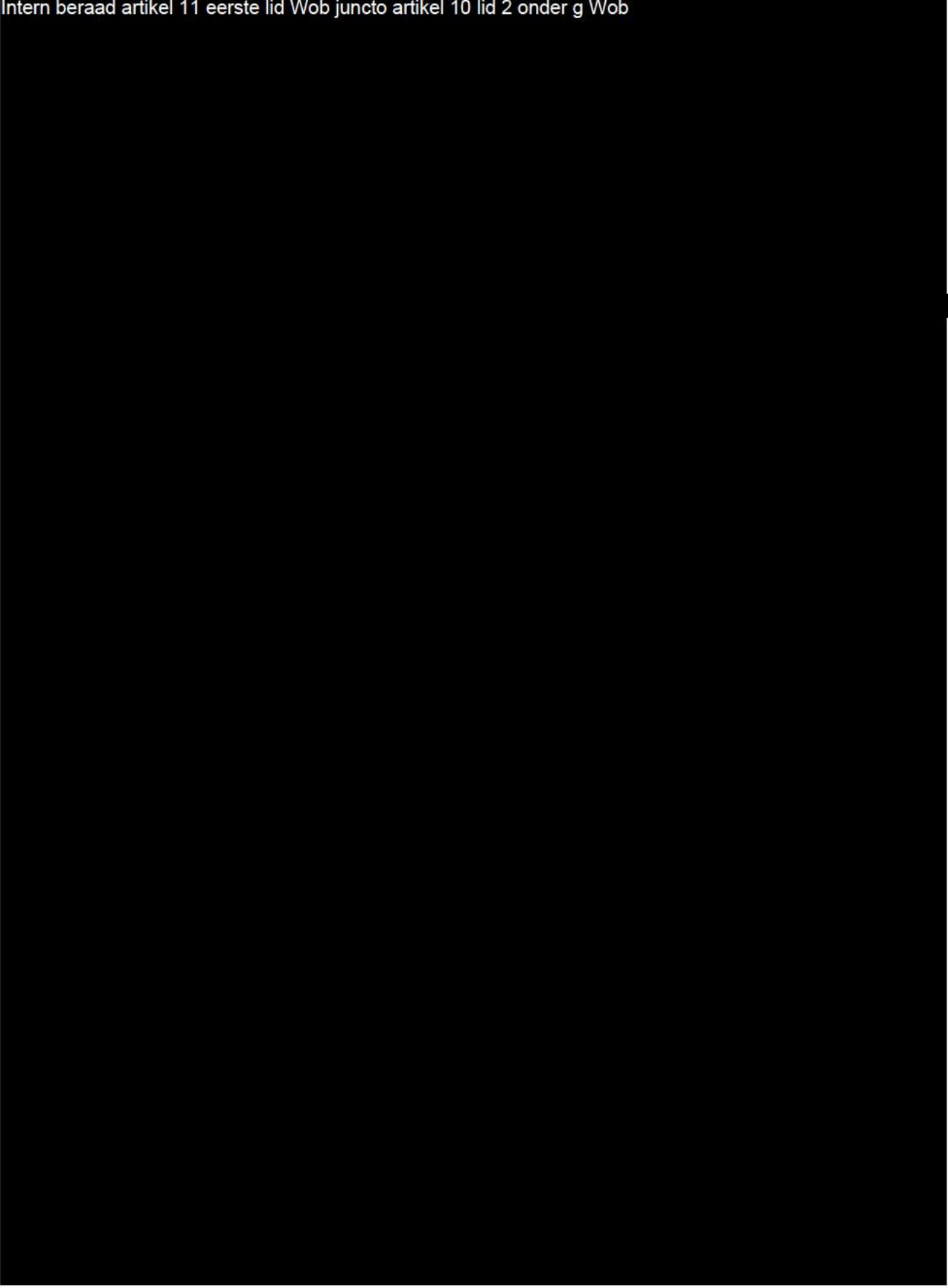
Opties voor de verdeelsleutels

In relatie tot het lopende gesprek over programmabekostiging van MoVe komen drie opties voor verdeelsleutels naar boven. Deze worden hieronder toegelicht. Daarbij is een "twee-trapsrakket" noodzakelijk: eerst een keuze in de verdeling tussen rijk en regio en vervolgens de verdeling van het regiodeel.

financieel

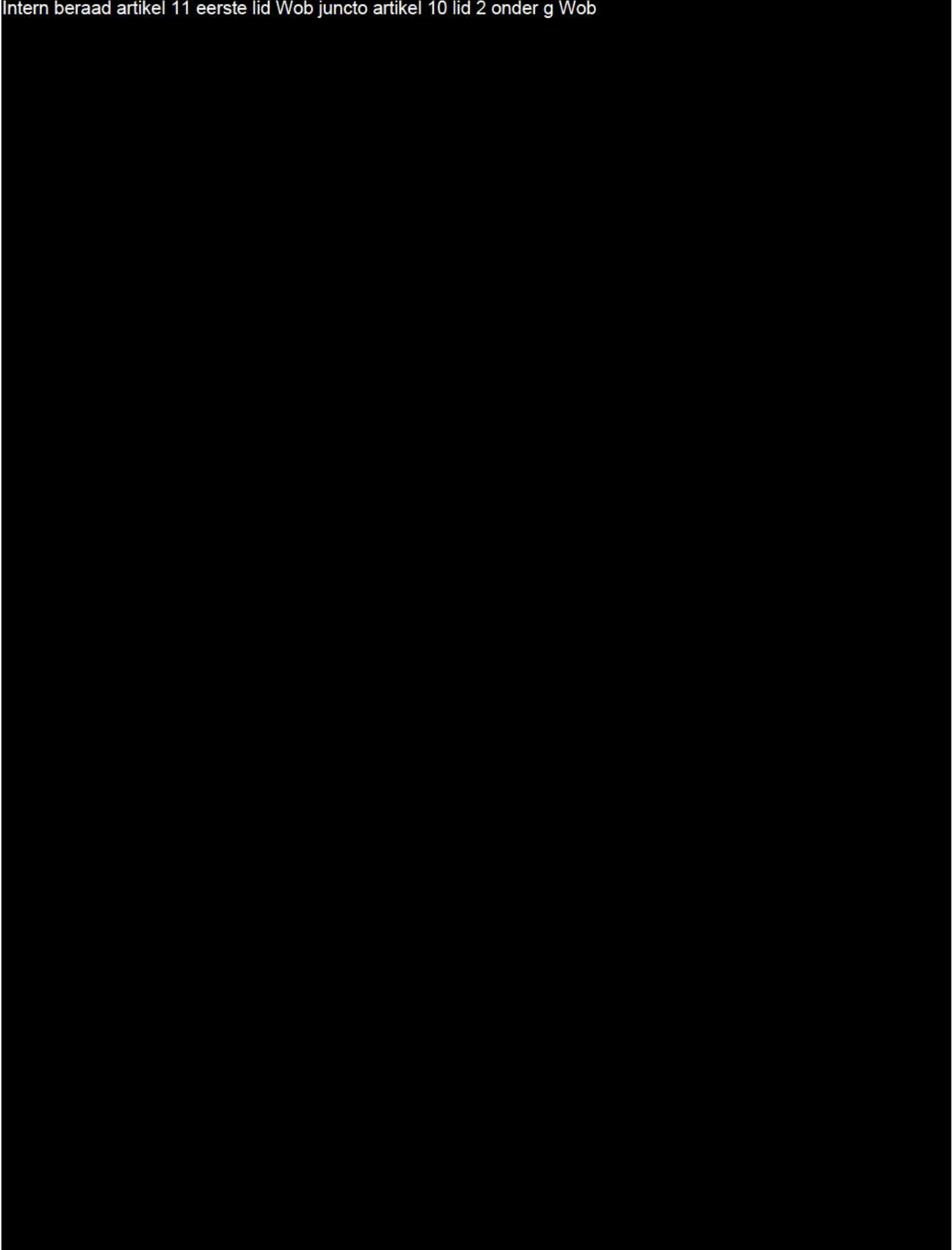
Betreft: Aanzet bekostigingsvoorstel regionale bereikbaarheid CID Binckhorst

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

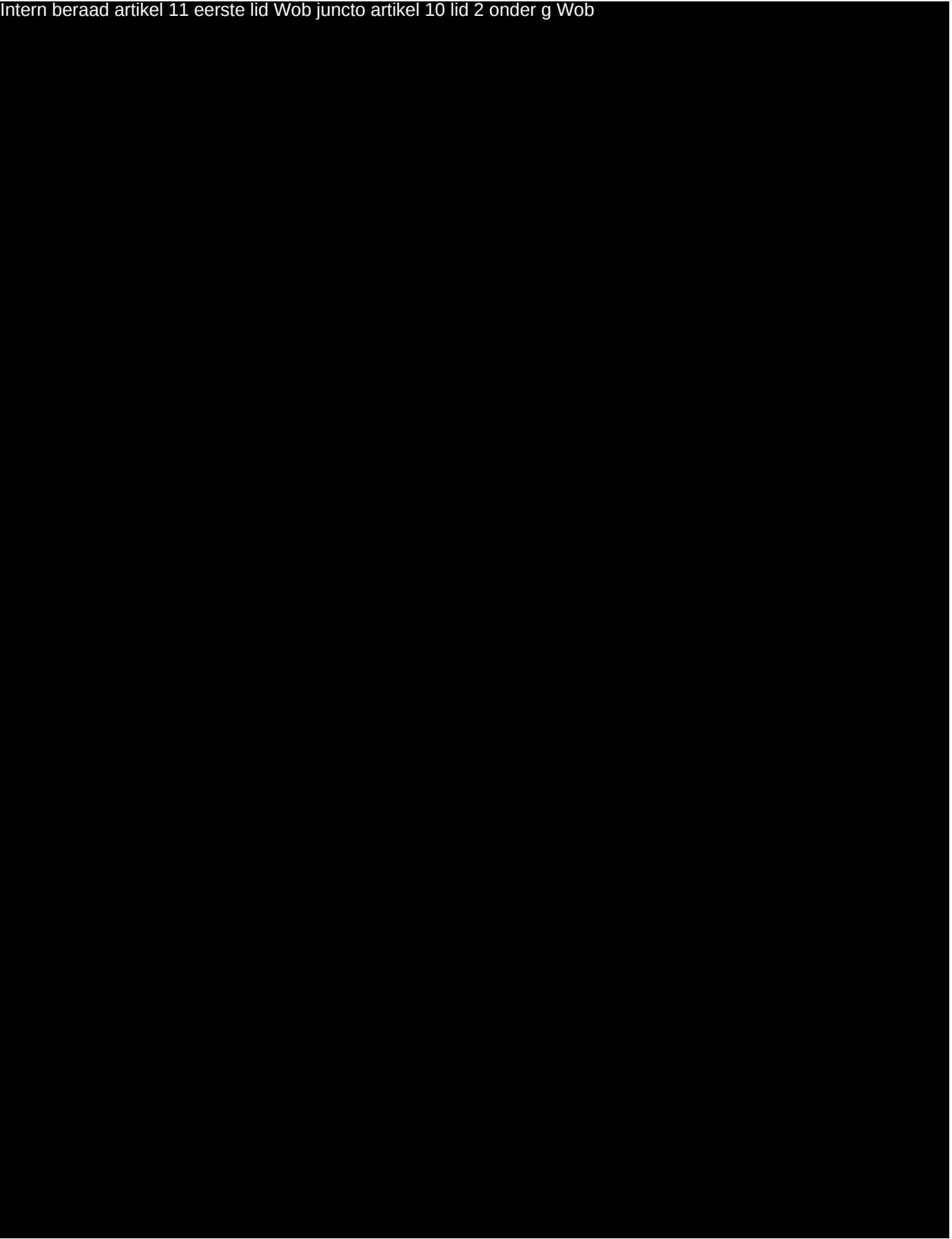


Betreft: Aanzet bekostigingsvoorstel regionale bereikbaarheid CID Binckhorst

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



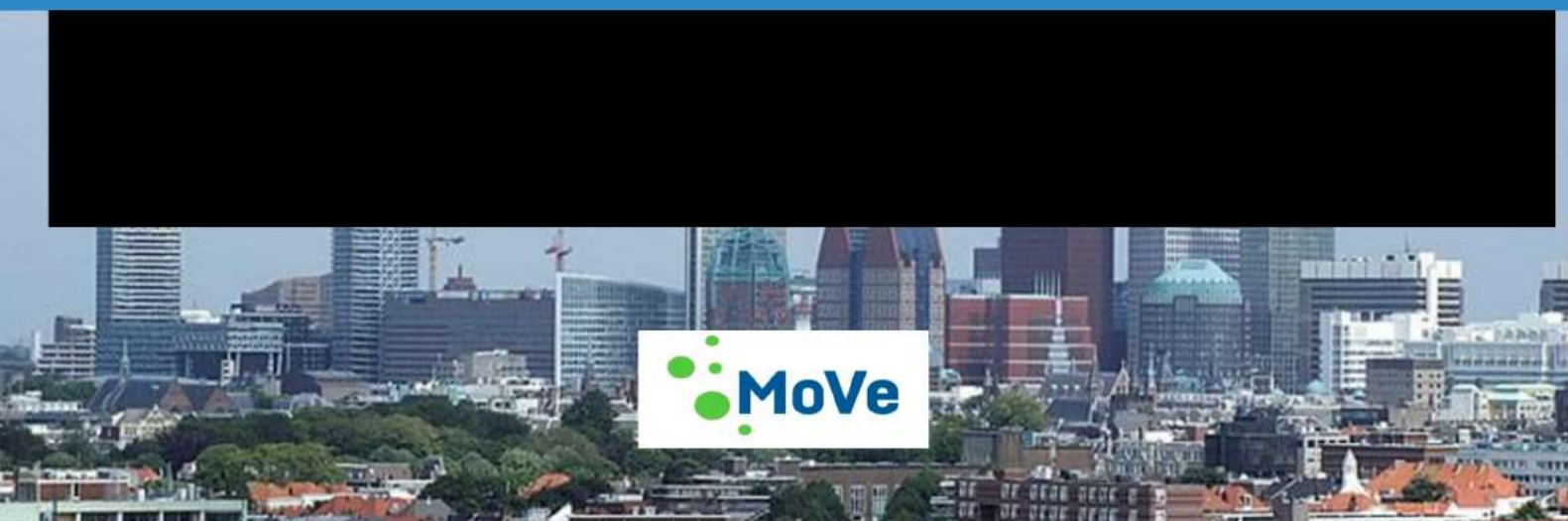
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



VERKENNING CID - BINCKHORST

NOTITIE UITGANGSPUNTEN VERSTEDELIJING EN MOBILITEIT - ACTUALISATIE -

29 april 2020



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Den Haag



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Leidschendam-
Voorburg

COLOFON

Opdrachtgever Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Provincie Zuid-Holland
Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Gemeente Den Haag
Gemeente Leidschendam-Voorburg

Auteurs:



Datum:

29 april 2020

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	4
1.1 AANLEIDING	4
1.2 SCOPE	4
1.3 DOEL NOTITIE ACTUALISATIE	4
1.4 LEESWIJZER	5
2. PLANGEBIED	6
2.1 DEFINITIE PLANGEBIED	6
2.2 UITGANGSPUNTEN STRUCTUURVISIE EN PLAN-MER CID	6
2.3 UITGANGSPUNTEN OMGEVINGSPLAN BINCKHORST	9
2.4 MOBILITEITSBELEID	10
3. STUDIEGEBIED	12
3.1 DEFINITIE STUDIEGEBIED	12
3.2 WONEN EN WERKEN	12
3.3 MOBILITEIT	12
4. SAMENVATTING	13
4.1 UITGANGSPUNTEN PLANGEBIED	13
4.2 UITGANGSPUNTEN STUDIEGEBIED	14
4.3 OVERIGE UITGANGSPUNTEN	14

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het beoogd resultaat van de Verkenning (Regionale Bereikbaarheid) CID-Binckhorst is om te komen tot een pakket van mobiliteits-maatregelen dat de groei van woon- en werklocaties in CID-Binckhorst tot 2040 mede mogelijk maakt. Hiervoor is het van belang dat het tempo en de fasering van de mobiliteitstransitie gelijk oploopt met het tempo en de fasering van de woon- en werklocaties.

In de eerste fase van de Verkenning (tot en met de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen) zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de verstedelijking in het gebied en de uitgangspunten voor mobiliteitsbeleid geïnventariseerd en vastgelegd in een notitie.

Door nieuwe inzichten en ontwikkelingen in het tempo van de woningbouw en de ontwikkeling van mobiliteitsbeleid (in bijzonder de parkeernormen) is het noodzakelijk om de uitgangspunten te herijken en daarmee de volgende fase (beoordeling en besluitvorming) in te gaan.

1.2 Scope

1.2.1 Inhoudelijke scope

De Verkenning richt zich expliciet op de te realiseren **mobiliteitsmaatregelen** in de verschillende fasen van de gebiedsontwikkeling. Het gaat hierbij om:

- Fase 1: 2019-2023: maatregelen uit het No-regretpakket
- Fase 2: 2024-2030: HOV verbinding Den Haag CS-Voorburg, plus een combipakket van maatregelen gericht op smart mobility, langzaam verkeer, ruimtegebruik, stations(omgevingen) en logistiek.
- Fase 3: 2031-2040: regionale doorkoppeling HOV verbinding.

De Verkenning richt zich **primair op de tot en met 2030 te realiseren mobiliteitsmaatregelen**. Vanuit drie Kansrijke Alternatieven wordt toegewerkt naar een Voorkeursalternatief. Daarbij weegt mee in hoeverre een Alternatief robuust is voor de

doorontwikkeling naar de regio (specifiek richting Delft/Rijswijk en Zoetermeer) tot en met 2040.

1.2.2 Ruimtelijke scope

In ruimtelijke zin is er verschil tussen het plangebied en het studiegebied.

Het **plangebied** is het gebied waar de mobiliteitsmaatregelen worden genomen met als horizon 2030. Dit betekent dat het gaat om zowel het CID gebied, de Binckhorst als een deel van Voorburg. De HOV verbinding loopt immers ook over het grondgebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg.

Het **studiegebied** is het gebied in de directe omgeving van het plangebied. De uitgangspunten voor bijvoorbeeld woningbouw aantallen in dit gebied werken door in de effecten van de HOV verbinding. Voor het studiegebied gaat het om de gehele zuidelijke Randstad. De doorwerking van woningbouw in bijvoorbeeld Scheveningen en Delft is voor de HOV verbinding uiteraard belangrijker dan de woningbouw in Rotterdam.

1.3 Doel notitie actualisatie

Het doel van deze notitie actualisatie is om:

- De uitgangspunten voor verstedelijking (aantal woningen, locaties etc.) en mobiliteit (beleidsuitgangspunten) voor het plan- en studiegebied vast te stellen. Deze zijn nodig voor het bepalen van de bereikbaarheidseffecten met het regionale verkeersmodel V-MRDH. Dit model ligt vervolgens ten grondslag aan de plan-MER berekeningen.
- Daar waar mogelijk een doorkijk te geven in ambities of wensen die nog niet (bestuurlijk) zijn vastgesteld.

Hierbij is een onderscheid te maken in plannen die in een planologische procedure zitten (Structuurvisie CID en plan-MER CID), vastgesteld mobiliteitsbeleid (bv. de Nota parkeernormen CID-Binckhorst 2020) en plannen die juridisch bindend zijn (Omgevingsplan Binckhorst).

De uitgangspunten voor de HOV verbinding in lijnvoering, snelheid, frequenties en doorkoppeling in de regio maken geen onderdeel uit van deze notitie. Deze worden nader uitgewerkt in het spoor Ontwerp & Effecten¹.

1.4 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de uitgangspunten in het plangebied en studiegebied aan de hand van bestaande onderzoeken en beleidsdocumenten.

Vervolgens wordt in de samenvatting de te hanteren uitgangspunten voor de Verkenning CID-Binckhorst in een tabel weergegeven.

¹ De werkzaamheden voor Ontwerp & Effecten worden door Arcadis / Posad Maxwan uitgevoerd in opdracht van de gemeente Den Haag namens de 6 opdrachtgevers.

2. Plangebied

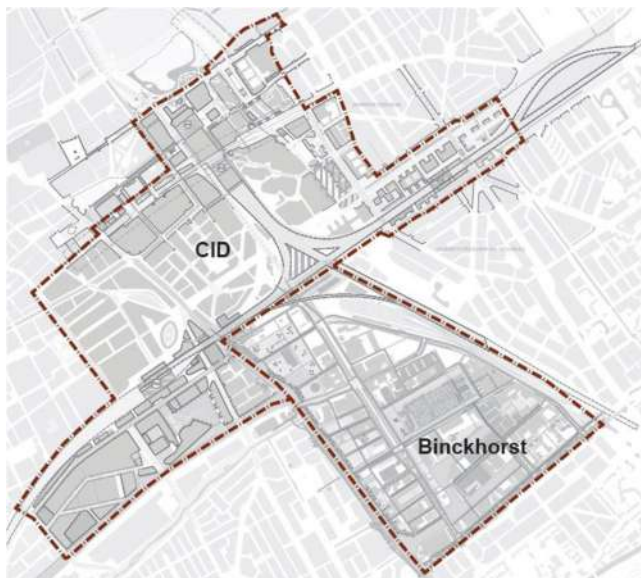
Bronnen:

- **Structuurvisie en plan-MER CID** (status: planologische procedure; eind april 2020 ter inzage legging)
- **Omgevingsplan Binckhorst** (status: juridisch bindend, Raad van State procedure)
- **Raadsvoorstel Nota parkeernormen CID-Binckhorst Den Haag 2020** (op korte termijn vaststelling verwacht)

2.1 Definitie plangebied

Het plangebied omvat het CID dat bestaat uit de deelgebieden Omgeving Den Haag Centraal, Omgeving Den Haag Hollands Spoor en Omgeving Den Haag Laan van NOI én de Binckhorst. Tevens behoort het tracé dat over grondgebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg gaat tot het plangebied.

In het volgende plaatje is dit gevisualiseerd.



Figuur 2.1 Plangebied Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst (bron figuur: Structuurvisie CID)

2.2 Uitgangspunten Structuurvisie en plan-MER CID

Structuurvisie CID²

De structuurvisie voor het CID betreft een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening (Wro, artikel 2.3). Het vormt het inhoudelijk kader voor het beoordelen van initiatieven en op te stellen bestemmingsplannen in het gebied. De gemeente Den Haag biedt door middel van de structuurvisie een integrale langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, ten aanzien van het ruimtelijk raamwerk, de mobiliteitsstrategie, programmering van economische functies en woningbouw en duurzaamheid.

Plan-MER CID

De ontwikkelingen in het CID zijn aangemerkt als een 'stedelijk ontwikkelingsproject'³. Bij een stedelijk ontwikkelingsproject gaat het niet alleen om de aanleg, maar ook om wijzigingen en uitbreidingen van (bouw)projecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. De structuurvisie vormt een kaderstellend plan voor deze ontwikkeling. Daarnaast is er een passende beoordeling nodig voor dit plan. Daarom is de ontwikkeling van het CID op basis van twee gronden planm.e.r.-plichtig. Hiervoor is een planm.e.r.-procedure doorlopen waarbij een planmilieueffectrapport (plan-MER) is opgesteld. In het plan-MER CID zijn de milieueffecten van strategische keuzes voor het CID in beeld gebracht en beoordeeld. Hiervoor zijn verschillende alternatieven onderscheiden aan de hand van de omvang van het te realiseren programma en de te hanteren mobiliteitsstrategie. De resultaten van de onderzochte alternatieven zijn als input meegenomen voor de gemaakte keuzes in de structuurvisie.

2.2.1 Wonen en werken

Voor het te realiseren bouwprogramma in het CID bestaat geen concrete blauwdrukplanning, omdat over een tijdsperiode van 20 jaar geen exact programma vast te leggen is ter ontwikkeling van een innovatiedistrict. Uitgangspunt is tot en met 2040 minimaal 25.000 arbeidsplekken en ongeveer **20.500**

² Gebaseerd op Structuurvisie CID Den Haag, Ontwerp, Witteveen+Bos, 25 maart 2020

³ Zoals opgenomen onder categorie D 11.2 in de zogenoemde D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage

woningen (exclusief Binckhorst) en alle benodigde ondersteunende economische en maatschappelijke functies toe te voegen.

In tabel 2.1 is per deelgebied aangegeven wat de indicatieve programmering voor de verschillende functies is. Het woningbouwprogramma bouwt voort op de ambities uit de CID-agenda 2040. Daarbij is het programma voor Binckhorst Noordwest buiten beschouwing gelaten.

De programma's commerciële voorzieningen en kantoren bouwen voort op het economisch programma zoals verwoord in de reeds opgestelde gebiedsagenda's, maar kan op onderdelen afwijken. Zoals opgemerkt zijn de cijfers indicatief; datzelfde geldt voor de verdeling van programma tussen de verschillende deelgebieden. Bij uitwerking naar deelgebieden zal het programma verder worden gespecificeerd en kan een fasering worden aangebracht. In de praktijk is er bijna altijd sprake van planuitval of vertraging waardoor een deel van het voorgenomen programma niet wordt gerealiseerd. Uitgaan van enige overmaat in de planvorming kan daarom verstandig zijn. Hierbij kan een vuistregel van 30% planuitval worden gehanteerd. Op die manier ontstaat een buffer, waardoor het aantal ten uitvoering gebrachte plannen kan worden vergroot.

Naast nieuwbouw is de tweede grote opgave voor het CID de kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad. Concreet betekent dit mogelijke op termijn herstructurering van corporatiebezit in delen van het Schipperskwartier, Rivierenbuurt en Bezuidenhout-West, en verduurzaming van de bestaande sociale en particuliere woningvoorraad. De opgaven die hierna per deelgebied geschetst worden zijn niet limitatief.

In Bijlage 1 zijn de ontwikkellocaties voor wonen- en werken in het CID opgenomen.

Tabel 7.1 Indicatief programma structuurvisie CID, netto toevoeging

Deelgebieden	Woningen (aantal woningen)	Maatschappelijke voorzieningen (in m²)	Commerciële voorzieningen (in m²)	Kantoren (in m²)
Omgeving Centraal Station, Beatrijkswartier en Bezuidenhout- West	5.500	27.700	82.000	400.000
Omgeving Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens	9.000	45.300	33.200	140.000
Omgeving Den Haag Laan van NOI	3.000	17.100	32.000	100.000
Overig: Rivierenbuurt, Stationsbuurt	3.000	17.100		
Totaal	20.500	107.200	147.200	640.000

Tabel 2.1 Indicatief programma structuurvisie CID, netto toevoeging

Voor de Binckhorst wordt in de plan-MER CID⁴ uitgegaan van **maximaal 4.000 woningen** in het gebied Binckhorst Noordwest op de middellange lange termijn (tot 2040).

Het woningbouwprogramma in het CID wordt voor het grootste deel gerealiseerd in het betaalbare segment: te weten 30% sociale huur en 20% middenhuur. Van de middenhuur wordt minimaal 50% gerealiseerd in het lage middenhuur segment (€720 – €850) en de overige 50% in het dure huur- en/of koopsegment.

2.2.2 Mobiliteit

De ontwikkeling van het CID leidt tot meer verplaatsingen in een gebied waar de openbare ruimte schaars is. Een transitie naar ruimte-efficiënte, schone en klimaatneutrale mobiliteit is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het CID. Dat betekent prioriteit voor mobiliteit op menselijke maat; een openbare ruimte die in eerste instantie is ingericht voor (1) voetgangers, (2) fietsers en (3) openbaar vervoer. In het CID is het **streven een "binnenstedelijke modal split" van 40% lopen, 25% fietsen, 20% OV en 15% auto.**

Ter vergelijking: de modal split in 2019 in CID en Binckhorst bedraagt 28% fiets, 23% OV en 49% auto⁵.

⁴ Gebaseerd op Milieueffectrapport concept 02, Witteveen+Bos, 24 januari 2020.

⁵ Bron: Verkenning CID-Binckhorst, Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen, VINU, 1 november 2019. Op basis van het verkeersmodel V-MRDH. Lopen niet apart onderscheiden.

Binnen het CID krijgen voetgangers en fietsers voorrang op het autoverkeer. Lopen en fietsen moeten in het CID de meest vanzelfsprekende keuze zijn. Dat betekent een veilige omgeving zonder grote barrières, aantrekkelijke plinten en voorzieningen met voldoende maat. Een stad die op voetgangers en fietsers is ingericht, is ook goed voor het OV-gebruik; mensen kunnen de stations en OV-haltes zonder grote barrières bereiken. Meer wandelen en fietsen gaat zo samen met meer gebruik van het openbaar vervoer op grotere verplaatsingsafstanden.

De mobiliteitsgroei van en naar het CID moet worden opgevangen door (E-)fiets en het OV. Er moet daarom worden geïnvesteerd in de kwaliteit en capaciteit van deze netwerken, zowel binnen als buiten het CID. Voor het OV betekent dit investeren in de Koningscorridor, Leyenburgcorridor en de Oude Lijn als belangrijkste dragers van het OV-netwerk. Het (E-)fietsgebruik tussen het CID en omliggende gebieden zal sterk groeien. Het is daarom noodzakelijk om te investeren in regionale fietsroutes die het CID verbinden met regionale kernen. Bij stations en OV-haltes zijn de netwerken van voetganger, fietser en OV met elkaar verbonden; dit zijn de belangrijkste 'mobiliteitshubs' in het gebied.

Het CID is voor autoverkeer via de Utrechtsebaan, Rotterdamsebaan en Beatrixlaan met het snelwegennet verbonden. Een verschuiving van (korte) autoritten naar lopen, fietsen en openbaar vervoer zorgt ervoor dat de beschikbare wegcapaciteit optimaal gebruikt wordt. P+R-locaties aan de rand van de stad nodigen uit voor een overstap van de auto op het OV of (deel)fiets.

Drie onderzochte mobiliteit strategieën

In de plan-MER⁶ voor het CID zijn drie mobiliteit strategieën onderzocht, die variëren in de mate waarin alternatieven (lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit) worden gestimuleerd en autogebruik wordt ontmoedigd:

1. Vraagvolgend mobiliteitsbeleid

Voortzetting van het beleid uit de Haagse Nota Mobiliteit, het huidige parkeerkader inclusief de hierin

vastgestelde parkeernormen. HOV-buslijn tussen station Den Haag CS via de Binckhorst naar station Voorburg. Buiten de autonome ontwikkelingen zoals de openstelling van de Rotterdamsebaan en het Programma Hoogfrequent Spoor, vinden er geen grote investeringen plaats in de capaciteit van het infrastructuurnetwerk van auto, fiets en OV.

Laat zien welke situatie ontstaat bij het voorzetten van het tot nu toe geldende beleid ('business as usual').

2. Vraagsturend mobiliteitsbeleid

Past de principes uit de Haagse Mobiliteitsagenda toe op het CID: Duurzame mobiliteit die prioriteit geeft aan schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen: openbaar vervoer, fietsers en voetgangers, of volledig gevulde auto's. De belangrijkste ingrepen zijn het opknippen van de Waldorpstraat, het afwaarderen van het Prins Bernhardviaduct van 2 x 2 naar 2 x 1 rijstroken, het vervangen van het Schenkviaduct door een directe Schenkverbinding naar de Utrechtsebaan en het creëren van een onderdoorgang Neherkade en Rijswijkseweg. Deze maatregelen bieden (fysieke) ruimte voor het inrichten van een hoogwaardige openbare ruimte met prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Inzet op deelauto's en centraal parkeren in combinatie met sturend parkeerbeleid: lagere parkeernormen voor nieuwe projecten, hogere tarieven en geen nieuwe parkeervergunningen op straatniveau. Het autogebruik in het gebied wordt ontmoedigd door het toepassen van een verkeersstructuur die het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk via de centrumring om het CID heen leidt, zonder daarbij het bestemmingsverkeer uit het gebied te weren. In het CID ontstaan hierdoor mogelijkheden om de maximumsnelheid te verlagen en diverse verbindingen voor autoverkeer af te waarderen of op te heffen.

Fietsen en wandelen worden gestimuleerd door investeringen in een fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers, het wegnemen van barrières, overdekte of inpandige fietsenstallingen bij OV-haltes en in gebouwen, en de aansluiting van het CID op metropolitane fietsroutes. Daarnaast wordt de schaa sprong OV uitgewerkt, waarbij het CID door

⁶ Gebaseerd op Milieueffectrapport concept 02, Witteveen+Bos, 24 januari 2020.

middel van een snelle tram tussen Den Haag CS via de Binckhorst naar station Voorburg aansluit op het OV-netwerk. Daarbij is een regionale doorkoppeling naar Delft mogelijk. De tram heeft een eigen baan maar maakt wel gebruik van gelijkvloerse kruisingen met het overige verkeer. Ook wordt er ingezet op versterken van de ketenmobiliteit, zoals fiets-OV en auto-OV en er wordt ruimte gecreëerd voor innovatie en experiment, onder andere op het gebied van mobiliteitshubs en automatisch vervoer.

3. Sterk vraagsturend mobiliteitsbeleid

Dit beleid gaat verder dan de Haagse Mobiliteitsagenda en zet nog sterker in op het sturen van de mobiliteitsvraag in het CID. Inzet is het verminderen van het (absolute) autogebruik met herkomst/bestemming in het CID en het verdergaand stimuleren van OV, fiets en lopen. Aanvullend op de maatregelen in het sturende beleid wordt prijsbeleid ingezet voor verkeer met bestemming/herkomst CID. Daarnaast worden zeer lage parkeernormen gehanteerd, wordt vrijwel alleen gebruik gemaakt van deelauto's in centrale voorzieningen en is straatparkeren niet mogelijk.

Door de verwachte afname van het autogebruik is er in dit alternatief nog meer ruimte om de capaciteit van de infrastructuur (wegen en parkeerplaatsen) te beperken. De belangrijkste aanvullende ingreep is het opheffen van de Schenkverbinding voor autoverkeer. Deze maatregelen bieden nog meer (fysieke) ruimte voor het inrichten van een hoogwaardige openbare ruimte met prioriteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

De schaa sprong OV is daarbij voor het CID uitgewerkt met een lightrail tussen Den Haag CS via de Binckhorst naar station Voorburg. Daarbij is een regionale doorkoppeling naar Zoetermeer en Delft mogelijk. De lightrail maken gebruikt van een eigen baan met ongelijkvloerse kruisingen met het autoverkeer. Verder worden de verbindingen tussen Den Haag CS en het zuidwesten van de stad, de zogeheten Leyenburgcorridor versneld tot een metrokwaliteit. Tenslotte wordt het vervoer via het spoor versterkt door het inzetten van extra intercitiy's en sprinters op de Oude Lijn en de Goudse Lijn.

⁷ Gebaseerd op document "Mobiliteit in de Binckhorst", aanpak en stand van zaken (geen datum)

2.3 Uitgangspunten Omgevingsplan Binckhorst

Op 7 maart 2019 is het Omgevingsplan Binckhorst in werking getreden. Tegen het omgevingsplan zijn 13 beroepschriften ingediend bij de Raad van State en daarom is het plan nog niet onherroepelijk. Het is nog niet bekend wanneer de Raad van State een hoorzitting houdt, daarna volgt binnen zes weken een uitspraak.

2.3.1 Wonen en werken

In de Binckhorst zijn in het huidige Omgevingsplan ca. 5.000 woningen voorzien.

Ook voor de Binckhorst geldt net als voor het CID dat het woningbouwprogramma voor het grootste deel gerealiseerd wordt in het betaalbare segment: 30% sociale huur en 20% middenhuur. Van de middenhuur wordt minimaal 50% gerealiseerd in het lage middenhuur segment (€720 – €850) en de overige 50% in het dure huur- en/of koopsegment.

In het Omgevingsplan zijn voor werken de volgende oppervlakten beschikbaar:

- Kantoren 64.000 m² BVO
- Bedrijfsruimte 250.000 m² BVO
- Horeca en detailhandel 26.000 m² BVO

In Bijlage 2 is de meest actuele stand opgenomen van de ontwikkellocaties voor wonen- en werken in de Binckhorst.

2.3.2 Mobiliteit: parkeren

In het Omgevingsplan zijn de vigerende parkeernormen opgenomen conform de Nota Parkeernormen 2011 en de aangepaste nota uit 2016 met daarin de Binckhorst volgens de toenmalige kenmerken qua bereikbaarheid⁷. Het is echter wenselijk om met de hoogte van de te hanteren parkeernormen te anticiperen op de gewenste mobiliteitstransitie. Ook kan met een lagere parkeereis voor de ruimtelijke ontwikkelingen de toename van het verkeersaanbod en daarmee ook de verkeershinder worden beperkt. De parkeernormen

vormen echter ook een grond voor het betrekken van de ontwikkelende partijen bij de gemeentelijk opgave voor het waarborgen van de bereikbaarheid, bijvoorbeeld door de realisatie van HOV.

2.3.3 Doorkijk naar 2040

In de Agenda Ruimte voor de Stad en de Verstedelijkingsalliantie is aangegeven dat mogelijk een groei naar 10.000 woningen in de Binckhorst bij een transformatie tot een hoogstedelijk woon-, werk-, en leefomgeving. kan plaatsvinden, gezien de gewenste verdichting van de stad. Hiervoor zal een nadere studie en verkenning worden gedaan, om de stedenbouwkundige en planologische mogelijkheden te verkennen en om kosten, opbrengsten en bekostigingsopties in beeld te brengen. In het coalitieakkoord van Den Haag van december 2019 is bevestigd dat er in de Binckhorst meer woningen komen dan in het huidige omgevingsplan zijn opgenomen. De ambitie daarbij is dat deze extra woningen op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden.

De huidige business case, behorend bij een mogelijke doorontwikkeling van de Binckhorst tot boven de huidige 5.000 toegestane woningen, is gebaseerd op een programma van 10.000-15.000 woningen (30% sociaal, 20% middeldure huur en 50% markt) en 338.000 m² bvo werken en voorzieningen. Deze is vertaald in een ambitie van 5.000 extra woningen in 2040.

2.4 Mobiliteitsbeleid

2.4.1 Huidig beleid

In de Structuurvisie CID en de plan-MER CID wordt reeds gerefereerd aan het huidige mobiliteitsbeleid in de drie mobiliteit strategieën. Specifiek de Haagse Nota Mobiliteit, de Nota Parkeernormen 2011 en de Haagse Mobiliteitsagenda ("Mobiliteitstransitiebrief"⁸) worden genoemd.

Het ligt voor de hand om voor de Verkenning Regionale Bereikbaarheid CID Binckhorst aan te

sluiten bij de principes van het in de plan-MER gehanteerde **Sterk vraagsturend mobiliteitsbeleid**.

Het is dan wel noodzakelijk om de drie HOV-verbindingen (bus, tram, lightrail) en de doorkoppeling naar de regio buiten het sterk sturend te houden. Het is immers de kern van de Verkenning om deze varianten nader te onderzoeken.

Ook op een ander punt is het nodig om "Sterk vraagsturend" te verfijnen, namelijk op het onderdeel parkeernormen. Daarvan wordt aangegeven: *"Daarnaast worden zeer lage parkeernormen gehanteerd, wordt vrijwel alleen gebruik gemaakt van deelauto's in centrale voorzieningen en is straatparkeren niet mogelijk."* Dit punt wordt in de volgende paragraaf uitgewerkt.

2.4.2 Beleidsvoornemen parkeren

In het raadsvoorstel "Nota parkeernormen CID-Binckhorst Den Haag 2020" gaan de parkeernormen voor wonen rond en tussen de IC-stations (CD, HS en Laan van NOI) verlaagd worden tot het werkelijk geconstateerde autobezit bij reeds gebouwde appartementen in dit gebied. Dit betekent in de praktijk een verlaging van 25 tot 50 procent van de parkeernorm afhankelijk van de woninggrootte.

Ontwikkelaars van gebouwen in dit gebied wordt de mogelijkheid geboden om nog eens tot de helft van de aangepaste norm naar beneden af te wijken van de norm door die parkeereis af te kopen in de "Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen".

- De bezoekersnorm bij woningen in het CID wordt verlaagd van 0,3 naar maximum 0,05 en als minimum 0,025.
- De parkeernormen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen (KBV) rond en tussen de IC-stations worden gehalveerd, behalve de norm voor kantoren, die wordt in plaats van een halvering van 0,6 naar 0,3 maximaal 0,4 parkeerplaats per 100 m². Ook van deze aangepaste normen kan tot de helft naar beneden worden afgeweken door die parkeereis af te kopen in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen.

⁸ Kenmerk RIS 302361

- In de Binckhorst worden de vigerende parkeernormen gehanteerd. Ontwikkelaars van gebouwen in de Binckhorst wordt de mogelijkheid geboden om naar beneden af te wijken van de norm, tot de helft van de te gebruiken parkeernormen, door onder voorwaarden gesteld in de regeling de parkeerplaatsen af te kopen in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen.
- De bezoekersnorm wordt in de Binckhorst 0,1 in plaats van 0,3 parkeerplaats per woning.

Parkeernormen	gebied Den Haag CS en HS (zone Centrum)	gebied Laan van NOI (zone Stad)	Binckhorst noordelijk deel (zone Centrum)	Binckhorst zuidelijk deel (zone Stad)
Studenten eenheden	0	0	0,1	0,1
Eengezinswoningen				
<70m ²	~*	~*	0,4	0,6
70-100m ²	~*	~*	0,6	0,9
100-160m ²	~*	~*	0,9	1,1
>160m ²	~*	~*	1,1	1,3
Appartementen				
<40m ²	0,075	0,125	0,2**	0,4**
40-70m ²	0,15	0,25	0,2	0,4
70-100m ²	0,25	0,35	0,4	0,7
100-160m ²	0,35	0,45	0,7	0,9
>160m ²	0,45	0,55	0,9	1,1
Bezoek	0,05	0,05	0,1	0,1

Tabel 2.2: Beleidsvoornemen parkeernormen

3. Studiegebied

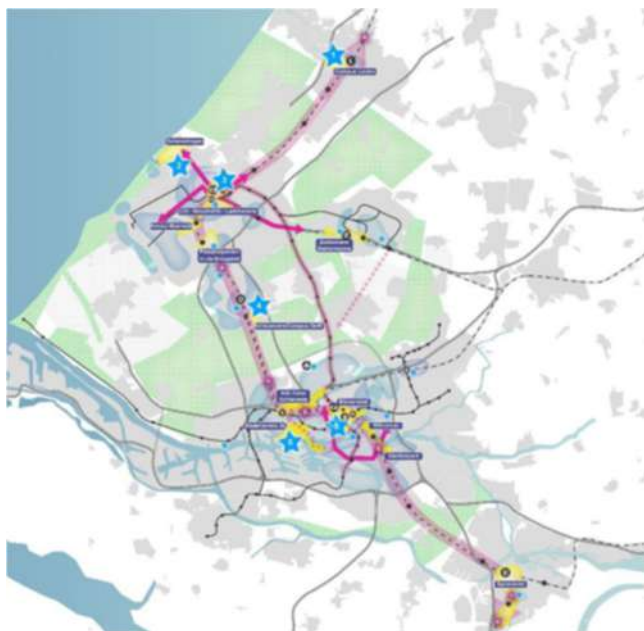
Bronnen:

- **Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad**

Programma MoVe, door APPM, Stratelligence en Urhahn, november 2019

3.1 Definitie studiegebied

Het studiegebied omvat de Zuidelijke Randstad. Voor de OV-verbindingen gaat het dan om de Oude Lijn, de spoorlijn van Leiden tot en met Dordrecht, en de Randstadrail (Lijn 3/4 en metro) en de Goudse lijn van Den Haag tot en met Gouda.



Figuur 3.1 Schets van het studiegebied

3.2 Wonen en werken

Voor de uitgangspunten op het gebied van wonen en werken wordt uitgegaan van de ambitie om - van de 240.000 benodigde woningen tot 2040 in de provincie Zuid-Holland - minimaal 170.00 woningen binnen de 8 gemeenten van de Verstedelijkingsalliantie te realiseren. Vervolgens hiervan minimaal 70.000 woningen in 13 gemengde woon-werkgebieden rond HOV-knooppunten.

Op de kaarten in Bijlage 3 is deze ambitie weergegeven op kaartbeelden en zijn de locaties en aantallen woningen geprojecteerd voor het jaar 2040.

Op deze kaarten is voor het CID-Binckhorst een aantal opgenomen van 23.570. Zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven; wordt in de plan-MER CID uitgegaan van 24.500 woningen. Daar komen de maximaal 5.000 woningen in het Omgevingsplan Binckhorst nog bij. Tezamen maakt dat 29.500 woningen in 2040. Dit aantal ligt dus hoger dan de ambitie in de Adaptieve Ontwikkelstrategie.

3.3 Mobiliteit

Voor de mobiliteitsmaatregelen geldt dat alleen projecten die in de planuitwerkingsfase en realisatiefase zitten waar financiële dekking voor is worden meegenomen in de referentiesituatie.

Ook is het belangrijk om uitgangspunten te definiëren voor lijnvoering, snelheid en frequenties van de OV verbindingen. Deze worden nader uitgewerkt in het Uitgangspuntendocument voor de Bereikbaarheidsstudie.

4. Samenvatting

4.1 Uitgangspunten plangebied

Samengevat wordt in de Verkenning CID-Binckhorst voor verstedelijking en mobiliteit in het **plangebied** (CID en Binckhorst) zoveel mogelijk uitgegaan van de uitgangspunten zoals gehanteerd in de Structuurvisie CID (versie 25 maart 2020), de plan-MER CID, het Omgevingsplan Binckhorst en het meest actuele mobiliteitsbeleid van de gemeente Den Haag.

Gekozen is voor het 'Sterk vraagsturend mobiliteitsbeleid' uit de plan-MER. Daarop is wel een aantal aanpassingen noodzakelijk op het gebied van parkeernormen en het OV (de laatste aangezien er reeds gekozen is voor een invulling van de HOV oplossing terwijl dat juist onderdeel is van de Verkenning).

Dit leidt tot de volgende tabel van de uitgangspunten voor 2040:

Bouwprogramma Plangebied CID-Binckhorst	Mobiliteitsstrategie	Uitgangspunt ruimtelijke gevolgen
29.500 woningen (waarvan 9.000 in de Binckhorst) 30.000 arbeidsplaatsen	• Parkeren: parkeernormen conform Nota parkeernormen CID-Binckhorst Den Haag 2020, inzetten van deelauto's en ontmoedigen straatparkeren (hoge tarieven en geen nieuwe parkeervergunningen) • Auto: Ontwikkelen van een sectorenmodel door afwaarderen en opknippen van verbindingen door het gebied, snelheidsverlaging naar 30 km/uur • Fiets: Nieuwe (ongelijkvloerse) fietsverbindingen met voorrang op ander verkeer en fietsenstallingen bij OV-haltes en in nieuwe bebouwing • OV: 3 Kansrijke Oplossingsrichtingen HOV CS-Binckhorst-Voorburg, incl. regionale doorkoppeling.	Ruimtegebruik door auto(infrastructuur) neemt verder af. Hierdoor ontstaat nog meer ruimte voor ruimte-efficiënte vervoerswijzen en voor andere functies in de openbare ruimte (groen, water, verblijf, energie, enz.)

Belangrijk hierbij te vermelden is dat in de toekomst mogelijk ambitieuzere (of minder ambitieuze) plannen in relatie tot de mobiliteitstransitie worden vastgesteld. Bijvoorbeeld op het gebied van parkeernormen. Specifiek voor de woningbouw geldt dat een mogelijke doorontwikkeling van de Binckhorst met een extra 5.000 woningen (totaal 14.000 woningen) en 338.000 m2 bvo extra voor werken en voorzieningen als hogere ambitie. Daarmee komt het totaal aantal woningen in CID én Binckhorst uit op **34.500 woningen**.

Bij deze hogere woningaantallen is het logisch om voor parkeren ook een lagere parkeernorm te hanteren t.o.v. de Nota parkeernormen 2020 en uitgaan van vrijwel alleen deelauto's in centrale parkeervoorzieningen en geen straatparkeren. Het hogere aantal woningen in combinatie met deze lagere parkeernorm wordt in een **gevoeligheidsanalyse** meegenomen.

4.2 Uitgangspunten studiegebied

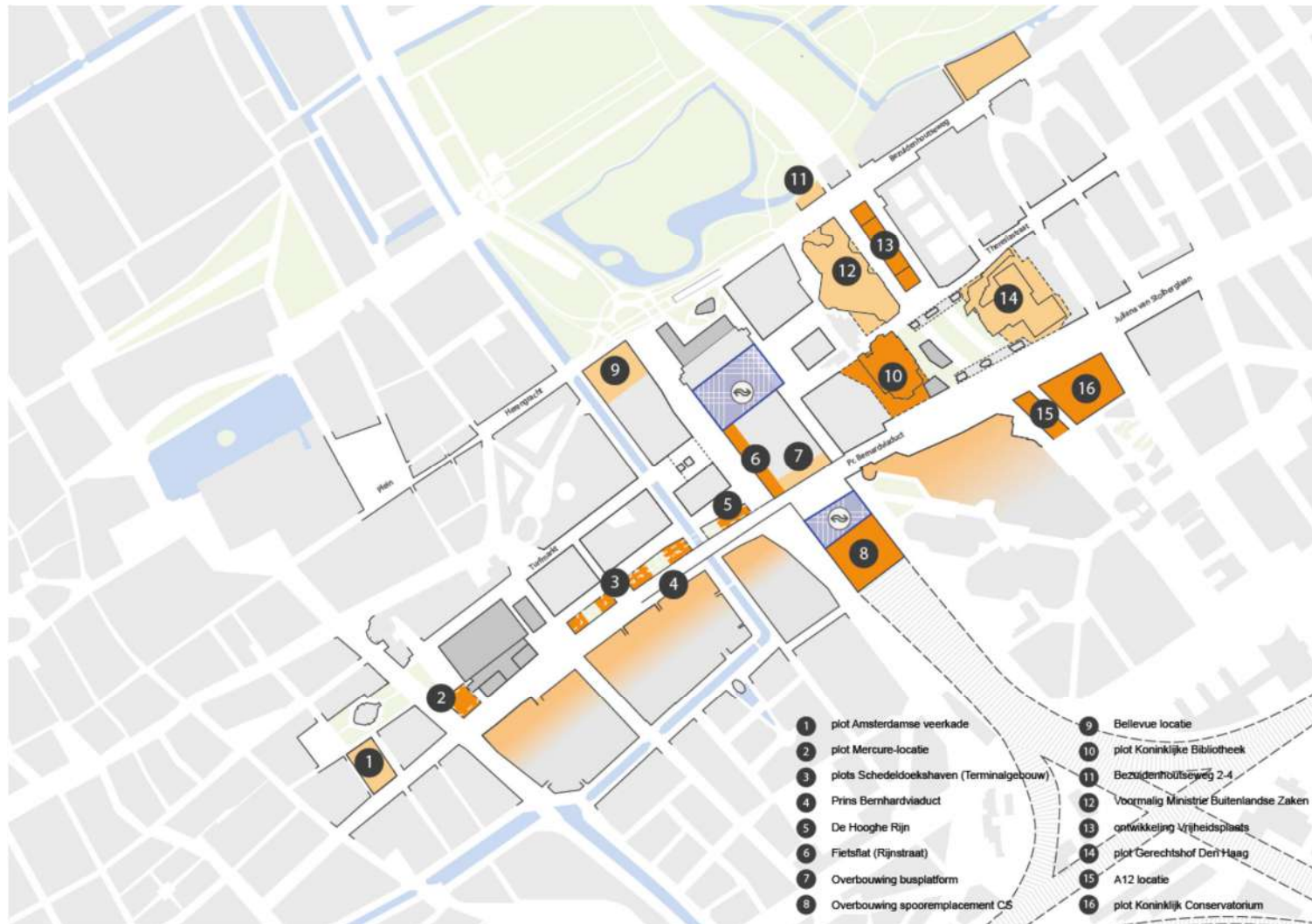
Voor het studiegebied wordt voor de uitgangspunten ten aanzien van verstedelijking aangesloten bij de Adaptieve Ontwikkelstrategie (zie Bijlage 3).

4.3 Overige uitgangspunten

Tot slot wordt hier vermeld dat naast de hierboven beschreven ruimtelijke en mobiliteitsuitgangspunten, ook een keuze nodig is voor het economisch scenario. Uitgegaan wordt van de langetermijn WLO-scenario's van het CPB en PBL. Daarbij wordt zowel het Hoog als Laag scenario gebruikt om de robuustheid en bandbreedte van de uitkomsten te analyseren.

Bijlage 1: Ontwikkellocaties CID

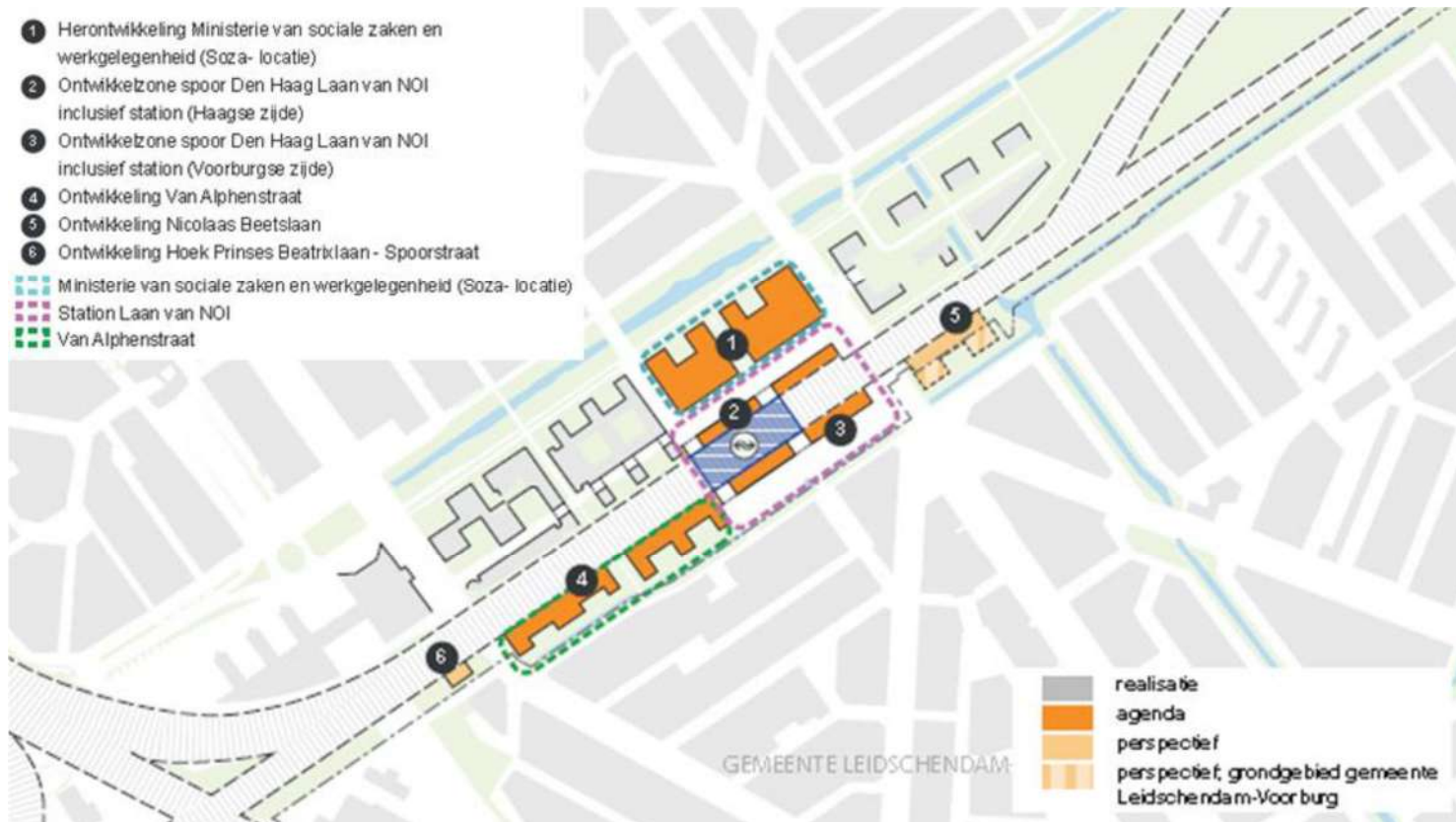
(bron: Structuurvisie CID, versie 25 maart 2020)



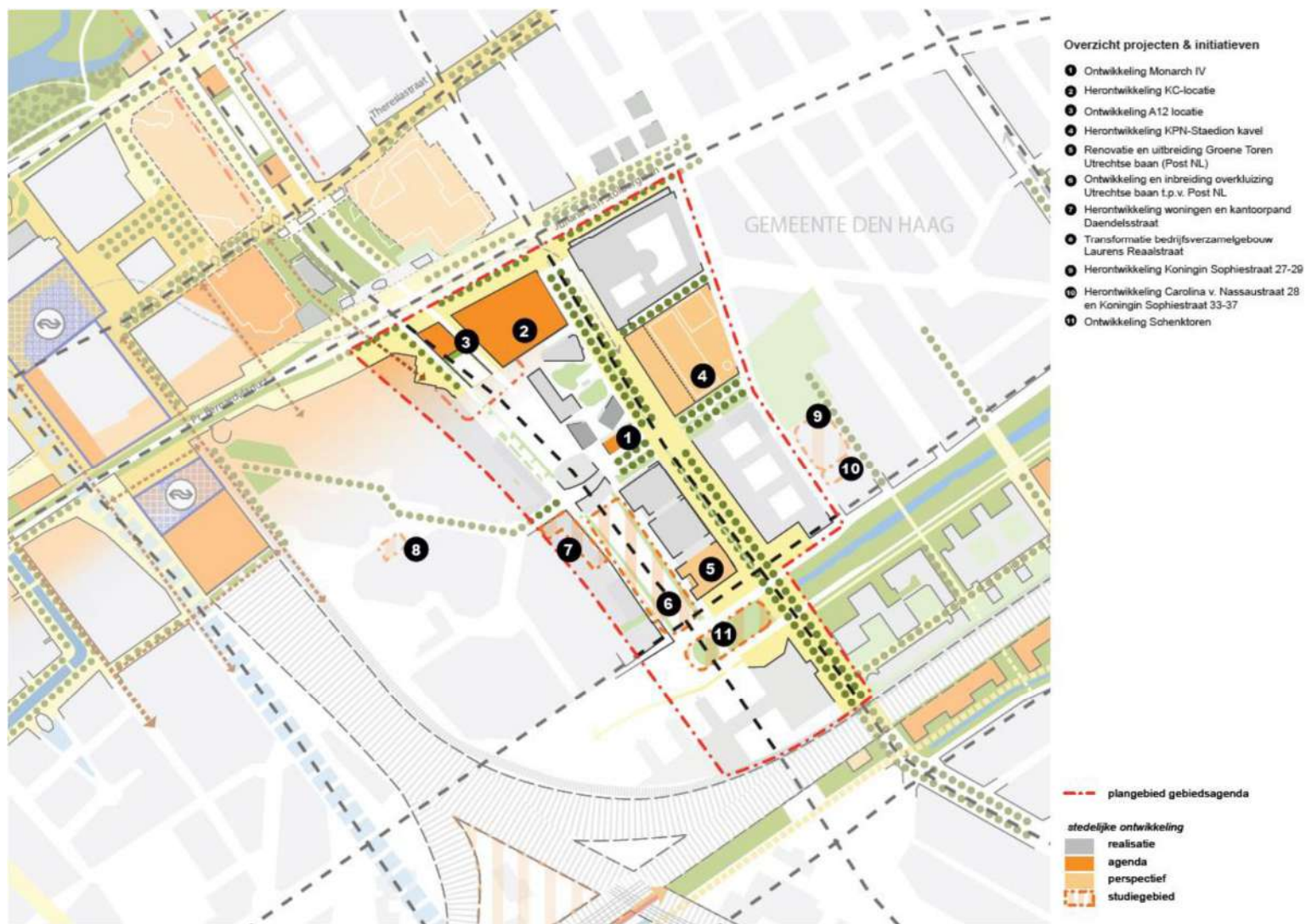
Omgeving Den Haag Centraal: Ontwikkellocaties Policy Campus / Campus Boulevard



Omgeving Den Haag Hollands Spoor / Laakhavens: Ontwikkellocaties College Campus



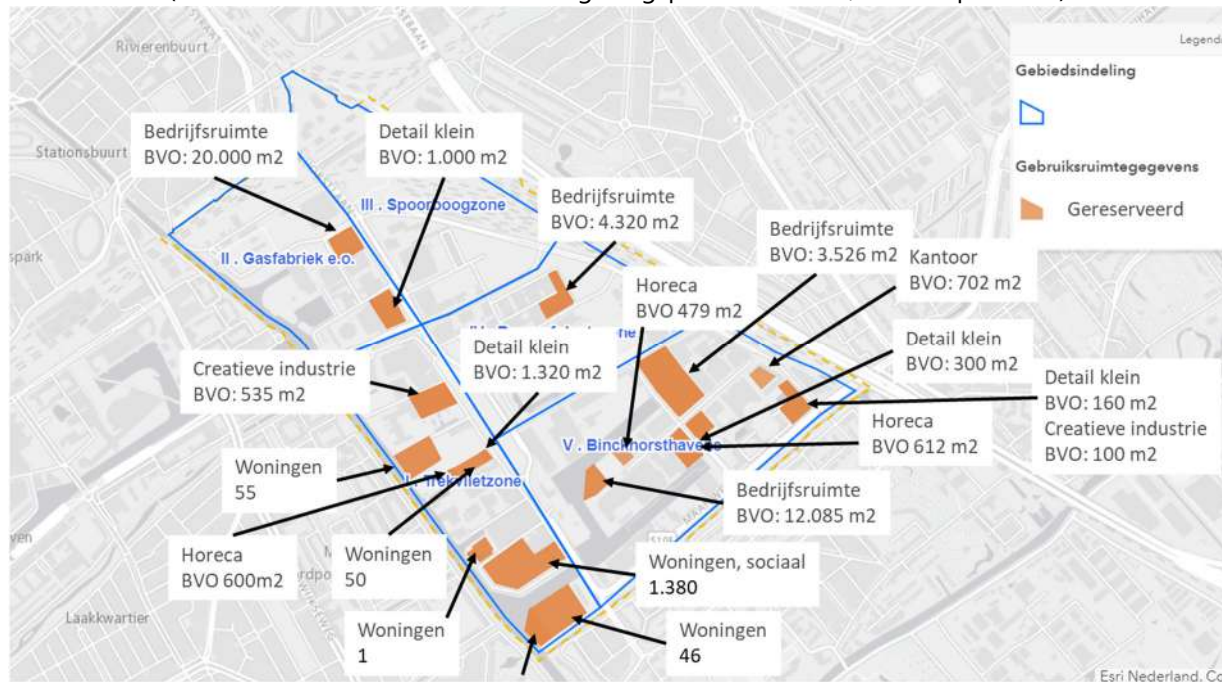
Omgeving Den Haag Laan van NOI: Ontwikkellocaties ICT-Security Campus



Omgeving Beatrixkwartier: Mogelijke ontwikkellocaties Beatrixkwartier

Bijlage 2: Ontwikkellocaties Binckhorst

(bron: Monitor Gebruiksruimte Omgevingsplan Binckhorst; dd. 22 april 2020)



Woningbouw totaal

(in aantallen)

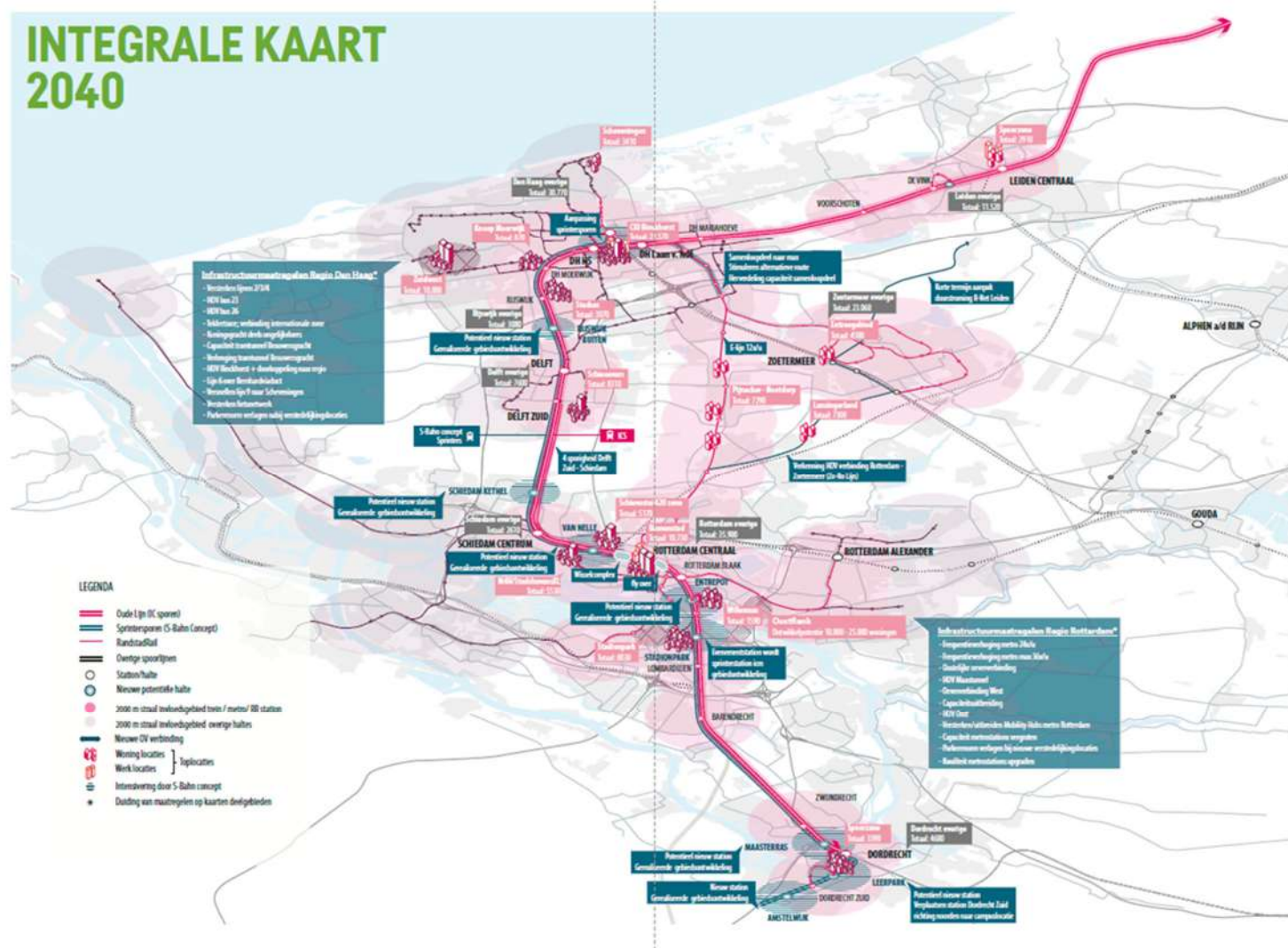


Woningbouw Gespecificeerd

(in aantallen)



Bijlage 3: Adaptieve Ontwikkelstrategie MOVV



REGIO DEN HAAG
2025REGIO DEN HAAG
2030REGIO DEN HAAG
2035REGIO DEN HAAG
2040

Betreft: Mogelijkheden voor (alternatieve) bekostiging

Project: Verkenning bereikbaarheid CID – Binckhorst

Notitie

Aan: Ambtelijke stuurgroep

Van: Kernteam

Datum: 18 juni 2020

Inleiding

Op 13 mei hebt u een discussienotitie behandeld over de bekostiging van de bereikbaarheidsmaatregelen CID – Binckhorst waarnaar momenteel de verkenning loopt. In die notitie (van 4 mei 2020) wordt voorgesteld vier leidende principes te hanteren voor het bekostigingsvraagstuk. Daarbij worden bij de eerste twee principes (1. Verbreden en 2. Alternatieve bekostiging als proeftuin en vliegwiel) verschillende mogelijke bronnen voor bekostiging geopperd. In de huidige notitie gaan we nader in op wat we van die verschillende mogelijke bronnen mogen verwachten. Er zijn geen nieuwe mogelijke bronnen in beeld gekomen.

Groeifonds

Het kabinet heeft bij de laatste Miljoenennota een nieuw fonds aangekondigd om te investeren in onder meer infrastructuur. Sindsdien is gewerkt aan de uitwerking van dit fonds. Intussen heeft het programma MoVe een investeringspropositie ingediend bij het Rijk, voor de realisatie van de adaptieve ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking (MOVV), waaronder ook de bereikbaarheidsmaatregelen CID – Binckhorst vallen. De instelling van het fonds is echter aangehouden nu de Rijksoverheid uitgebreide steunmaatregelen moet inzetten vanwege de coronacrisis.

Voorstel: Deze bron voorlopig niet verder beschouwen als mogelijkheid voor bekostiging, tenminste totdat er duidelijkheid komt over de instelling en invulling van het Groeifonds.

Woningbouwimpuls

Het kabinet heeft bij de laatste Miljoenennota de Woningbouwimpuls ingesteld, een Rijksbijdrage **financieel** voor de bouw van betaalbare woningen. Vanuit deze bijdrage kunnen ook infrastructurele maatregelen worden bekostigd die woningbouw mogelijk maken. Voorwaarden zijn wel dat maatregelen voor woningbouw noodzakelijk zijn en dat de bekostiging beperkt is tot dat deel van de kosten die aan het projectgebied toerekenbaar is en niet op marktpartijen verhaald kan worden. Het grootste onderdeel van de bereikbaarheidsmaatregelen CID – Binckhorst

is de HOV-verbinding, waarvan het aan het project toe te rekenen deel relatief klein is omdat ook veel anderen profijt hebben. Inzet van de Woningbouwimpuls kan alleen als alle knelpunten worden opgelost, dus ook de stikstofproblematiek en de aanwezigheid van hindergevende bedrijvigheid. Van met name dat laatste zullen de kosten over het algemeen wel voor een groot deel toe te rekenen zijn aan het project. Een eventuele bijdrage vanuit de Woningbouwimpuls zal dus voor een groot deel gaan naar het wegnemen van de hindergevende bedrijvigheid. Dat is ook waar Den Haag voor de eerste tranche op inzet.

Conclusie: De Woningbouwimpuls lijkt geen substantiële bijdrage te kunnen leveren aan de bekostiging van de bereikbaarheid CID – Binckhorst. Daarnaast maakt het de bekostiging afhankelijk van andere ontwikkelingen.

Bron: E-mail [REDACTED] (11 juni 2020)

Voorstel: Deze bron niet verder beschouwen als mogelijkheid voor bekostiging.

Stikstofaanpak

De Rijksoverheid heeft €[REDACTED] vrijgemaakt voor de aanpak van de stikstofproblematiek. Dit bedrag is echter niet beschikbaar gesteld voor maatregelen die verband houden met de ontwikkeling van CID – Binckhorst. De Minister erkent wel dat de woningbouw-opgave in Zuid-Holland kan knellen met de stikstofruimte, maar noemt als oplossing in eerste instantie gebiedsgerichte maatregelen en in tweede instantie de generieke ontwikkelreserve die het kabinet heeft voor projecten van nationaal belang.

Conclusie: Een bijdrage vanuit de [REDACTED] is niet aan de orde. In theorie is er wel een bijdrage mogelijk vanuit de ontwikkelreserve, maar er zal veel inspanning voor nodig zijn om die toegekend te krijgen.

Bron: Brief aan de Tweede Kamer "Voortgang stikstofproblematiek: structurele aanpak" (Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 24 april 2020)

Voorstel: Deze bron niet verder beschouwen als mogelijkheid voor bekostiging.

GebiedsInvesteringsZone

Een GebiedsInvesteringsZone (GIZ) is een gebied waarin de kosten die nodig zijn om de beoogde gebiedsontwikkeling te realiseren, worden betaald door de waarde stijging van de grond en het vastgoed. Dus zowel zittende als nieuwe eigenaren dragen bij. Den Haag werkt momenteel aan zo'n GIZ voor het deelgebied Junopark. Om ingezet te worden voor de investeringen in de bereikbaarheid CID – Binckhorst zal dit moeten worden vergroot naar een gebied als de hele Binckhorst. Vervolgens is het nog de vraag welk deel van waarde stijging kan worden ingezet voor de investering in bereikbaarheid. Er zijn namelijk ook andere investeringen die er aanspraak op zullen maken.

Bron: E-mail [REDACTED] (11 juni 2020)

Conclusie: De GebiedsInvesteringsZone kan alleen een bijdrage leveren als ze wordt vergroot naar de hele Binckhorst en ze geldt dan voor alle noodzakelijke investeringen.

Voorstel: Deze bron niet verder beschouwen als mogelijkheid voor bekostiging, tenminste zolang er geen GebiedsInvesteringsZone wordt opgezet voor de hele Binckhorst.

Klimaatakkoord

Het Klimaatakkoord biedt aanknopingspunten voor een investeringsbijdrage aan de bereikbaarheid CID – Binckhorst waar het fietsparkeren betreft. In het Klimaatakkoord is namelijk **financieel** [REDACTED] voor het co-financieren van de bouw van fietsenstallingen. Dit zou een mogelijkheid kunnen bieden voor bekostiging een deel van het totaalpakket aan bereikbaarheidsmaatregelen bovenop de no-regretmaatregelen. Op dit moment zijn er in het no-regret pakket reeds maatregelen die hierop betrekking hebben, te weten 8. Uitbreiding stallingsvoorzieningen LV nabij OV (**financieel** [REDACTED]) en 17. Fietsvoorziening westzijde van Den Haag Centraal (**financieel** [REDACTED]). Op 4 februari 2020 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat provincies en vervoerregio's opgeroepen met voorstellen te komen.

Bronnen:

- Brief aan de Tweede Kamer "Uitvoering afspraken over duurzame mobiliteit uit het Klimaatakkoord" (Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, 30 augustus 2019)
- Brief aan provincies en vervoerregio's "Verzoek om indiening fietsenstallingplannen en innovatieprojecten in het kader van het Klimaatakkoord" (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 4 februari 2020)

Voorstel: De MRDH en I&W laten onderzoeken in hoeverre er vanuit het budget van € 75 miljoen voor fietsparkeren een extra bijdrage kan worden geleverd aan de bekostiging van fietsparkeer maatregelen bovenop de no-regretmaatregelen.

Afkoopregeling parkeerplaatsen

Den Haag bereidt momenteel besluitvorming voor over een Raadsvoorstel waarin een afkoopregeling voor parkeerplaatsen wordt voorgesteld. De afkoopregeling komt erop neer dat vastgoedontwikkelaars wordt toegestaan tot maximaal 50 % minder parkeerplaatsen te realiseren dan de geldende parkeernorm, mits zij per parkeerplaats € 17.500 aan de gemeente betalen. De gemeente stort dit geld in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen en mag dit geld vervolgens besteden aan "mobiliteitsoplossingen die openbaar beschikbaar zijn voor bewoners en gebruikers van de bouwontwikkeling".

Eerste ramingen wijzen op een bedrag orde grootte van tientallen miljoenen euro's. Dit bedrag is nog erg onbetrouwbaar: de uitgangspunten en aannames moeten nog worden getoetst. Ook is

het voorstel om de berekening en methode mee te nemen in de geplande actualisatie van de integrale business case Binckhorst.

Conclusie: Als de gemeenteraad van Den Haag de afkoopregeling vaststelt als beoogd, is het vrij zeker dat deze kan worden toegepast als bekostigingsbron. Wel is de hoogte van het bedrag onzeker. Omdat dit afhankelijk is van het aantal parkeerplaatsen dat daadwerkelijk door vastgoedontwikkelaars wordt afgekocht, blijft de hoogte van het bedrag ook onzeker tot alle bebouwing is ontwikkeld.

Bron: email [REDACTED] (8 mei 2020)

Voorstel:

- Toetsen van de eerste inschattingen van de bijdrage vanuit de afkoopregeling parkeerplaatsen door Den Haag.
- Deze bron in het bekostigingsvoorstel opnemen, met een realistisch bedrag.

Voordelen voor exploitatie, beheer en onderhoud

De realisatie van de HOV-verbinding, afhankelijk van de variant, en verschillende no-regretmaatregelen hebben mogelijk positieve effecten op de efficiëntie waarmee het ov-net kan worden geëxploiteerd, beheerd en onderhouden. Het in beeld brengen van deze eventuele financiële voordelen, en het kapitaliseren ervan, kan inzicht geven in de omvang ervan. Op basis daarvan kan dan ook bezien worden in hoeverre dit als bijdrage aan de investering ingebracht zou kunnen worden.

De MRDH en HTM kunnen een reële inschatting maken van de bedragen die hiermee gemoeid gaan. Op dit moment is er vanuit de verkenning echter nog onvoldoende informatie om dit goed te doen. De benodigde informatie komt in de zomer beschikbaar.

Voorstel:

- MRDH en HTM laten bepalen wat de financiële voordelen voor exploitatie, beheer en onderhoud van het ov-netwerk zijn die door de investering in de bereikbaarheid van CID – Binckhorst ontstaan, zodra daarvoor de benodigde gegevens beschikbaar zijn.
- Op basis van de uitkomsten bezien of, en zo ja in welke mate, deze bron in het bekostigingsvoorstel opgenomen kan worden, met een realistisch bedrag.

Samenvatting

Op basis van deze inventarisatie van mogelijke (alternatieve) bekostigingsbronnen blijft dus over: potentieel het Klimaatfonds voor extra fietsparkeerplaatsen (nader onderzoek) en de afkoopregeling parkeerplaatsen bij nieuwbouw van de gemeente Den Haag. In een later stadium wordt bezien of, en zo ja in welke mate, financiële voordelen van exploitatie, beheer en onderhoud van het ov-netwerk een alternatieve bron kunnen zijn.

- we ifase
- concept
- enleu pe lode
- def rit ef

AANVULLENDE ONDERDELEN	
C/D Binschoot	
ve die	
Opgesteld door	Bas Scholten

10

1) Light rail n° 6 in Binchoo tot tot k u s r g Maanweg en t am tot station Voo bu g (nie 60% ge end)
plus over gang nae t am in (ve lengde) Binchoo staa n (2 ideeën)

2) Inverts iee en technische staat in f a en noodpak et jua maat egalen
plus Ontwe p en Kosten amsing ve bnd r gboog Binchoo staa n : F . Ma ienualaen effecten en MIRA

100%

OPGEVINGSMANAGEMENT		Verantwoordelijk																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
CF, participatie en communicatieplan		W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	W11	W12	W13	W14	W15	W16	W17	W18	W19	W20	W21	W22	W23	W24	W25	W1	W5	W3	W4	W5	W6	W7	W8	W9	W10	W11	W12	W13	W14	W15	W16	W17	W18	W19	W20	W21	W22	W23	W24	W25	W26	W27	W28	W29	W30	W31	W32	W33	W34	W35	W36	W37	W38	W39	W40	W41	W42	W43	W44	W45	W46	W47	W48	W49	W50	W51	W52	W53	W54	W55	W56	W57	W58	W59	W60	W61	W62	W63	W64	W65	W66	W67	W68	W69	W70	W71	W72	W73	W74	W75	W76	W77	W78	W79	W80	W81	W82	W83	W84	W85	W86	W87	W88	W89	W90	W91	W92	W93	W94	W95	W96	W97	W98	W99	W100	W101	W102	W103	W104	W105	W106	W107	W108	W109	W110	W111	W112	W113	W114	W115	W116	W117	W118	W119	W120	W121	W122	W123	W124	W125	W126	W127	W128	W129	W130	W131	W132	W133	W134	W135	W136	W137	W138	W139	W140	W141	W142	W143	W144	W145	W146	W147	W148	W149	W150	W151	W152	W153	W154	W155	W156	W157	W158	W159	W160	W161	W162	W163	W164	W165	W166	W167	W168	W169	W170	W171	W172	W173	W174	W175	W176	W177	W178	W179	W180	W181	W182	W183	W184	W185	W186	W187	W188	W189	W190	W191	W192	W193	W194	W195	W196	W197	W198	W199	W200	W201	W202	W203	W204	W205	W206	W207	W208	W209	W210	W211	W212	W213	W214	W215	W216	W217	W218	W219	W220	W221	W222	W223	W224	W225	W226	W227	W228	W229	W230	W231	W232	W233	W234	W235	W236	W237	W238	W239	W240	W241	W242	W243	W244	W245	W246	W247	W248	W249	W250	W251	W252	W253	W254	W255	W256	W257	W258	W259	W260	W261	W262	W263	W264	W265	W266	W267	W268	W269	W270	W271	W272	W273	W274	W275	W276	W277	W278	W279	W280	W281	W282	W283	W284	W285	W286	W287	W288	W289	W290	W291	W292	W293	W294	W295	W296	W297	W298	W299	W300	W301	W302	W303	W304	W305	W306	W307	W308	W309	W310	W311	W312	W313	W314	W315	W316	W317	W318	W319	W320	W321	W322	W323	W324	W325	W326	W327	W328	W329	W330	W331	W332	W333	W334	W335	W336	W337	W338	W339	W340	W341	W342	W343	W344	W345	W346	W347	W348	W349	W350	W351	W352	W353	W354	W355	W356	W357	W358	W359	W360	W361	W362	W363	W364	W365	W366	W367	W368	W369	W370	W371	W372	W373	W374	W375	W376	W377	W378	W379	W380	W381	W382	W383	W384	W385	W386	W387	W388	W389	W390	W391	W392	W393	W394	W395	W396	W397	W398	W399	W400	W401	W402	W403	W404	W405	W406	W407	W408	W409	W410	W411	W412	W413	W414	W415	W416	W417	W418	W419	W420	W421	W422	W423	W424	W425	W426	W427	W428	W429	W430	W431	W432	W433	W434	W435	W436	W437	W438	W439	W440	W441	W442	W443	W444	W445	W446	W447	W448	W449	W450	W451	W452	W453	W454	W455	W456	W457	W458	W459	W460	W461	W462	W463	W464	W465	W466	W467	W468	W469	W470	W471	W472	W473	W474	W475	W476	W477	W478	W479	W480	W481	W482	W483	W484	W485	W486	W487	W488	W489	W490	W491	W492	W493	W494	W495	W496	W497	W498	W499	W500	W501	W502	W503	W504	W505	W506	W507	W508	W509	W510	W511	W512	W513	W514	W515	W516	W517	W518	W519	W520	W521	W522	W523	W524	W525	W526	W527	W528	W529	W530	W531	W532	W533	W534	W535	W536	W537	W538	W539	W540	W541	W542	W543	W544	W545	W546	W547	W548	W549	W550	W551	W552	W553	W554	W555	W556	W557	W558	W559	W560	W561	W562	W563	W564	W565	W566	W567	W568	W569	W570	W571	W572	W573	W574	W575	W576	W577	W578	W579	W580	W581	W582	W583	W584	W585	W586	W587	W588	W589	W590	W591	W592	W593	W594	W595	W596	W597	W598	W599	W600	W601	W602	W603	W604	W605	W606	W607	W608	W609	W610	W611	W612	W613	W614	W615	W616	W617	W618	W619	W620	W621	W622	W623	W624	W625	W626	W627	W628	W629	W630	W631	W632	W633	W634	W635	W636	W637	W638	W639	W640	W641	W642	W643	W644	W645	W646	W647	W648	W649	W650	W651	W652	W653	W654	W655	W656	W657	W658	W659	W660	W661	W662	W663	W664	W665	W666	W667	W668	W669	W670	W671	W672	W673	W674	W675	W676	W677	W678	W679	W680	W681	W682	W683	W684	W685	W686	W687	W688	W689	W690	W691	W692	W693	W694	W695	W696	W697	W698	W699	W700	W701	W702	W703	W704	W705	W706	W707	W708	W709	W710	W711	W712	W713	W714	W715	W716	W717	W718	W719	W720	W721	W722	W723	W724	W725	W726	W727	W728	W729	W730	W731	W732	W733	W734	W735	W736	W737	W738	W739	W740	W741	W742	W743	W744	W745	W746	W747	W748	W749	W750	W751	W752	W753	W754	W755	W756	W757	W758	W759	W760	W761	W762	W763	W764	W765	W766	W767	W768	W769	W770	W771	W772	W773	W774	W775	W776	W777	W778	W779	W780	W781	W782	W783	W784	W785	W786	W787	W788	W789	W790	W791	W792	W793	W794	W795	W796	W797	W798	W799	W800	W801	W802	W803	W804	W805	W806	W807	W808	W809	W810	W811	W812	W813	W814	W815	W816	W817	W818	W819	W820	W821	W822	W823	W824	W825	W826	W827	W828	W829	W830	W831	W832	W833	W834	W835	W836	W837	W838	W839	W840	W841	W842	W843	W844	W845	W846	W847	W848	W849	W850	W851	W852	W853	W854	W855	W856	W857	W858	W859	W860	W861	W862	W863	W864	W865	W866	W867	W868	W869	W870	W871	W872	W873	W874	W875	W876	W877	W878	W879	W880	W881	W882	W883	W884	W885	W886	W887	W888	W889	W890	W891	W892	W893	W894	W895	W896	W897	W898	W899	W900	W901	W902	W903	W904	W905	W906	W907	W908	W909	W910	W911	W912	W913	W914	W915	W916	W917	W918	W919	W920	W921	W922	W923	W924	W925	W926	W927	W928	W929	W930	W931	W932	W933	W934	W935	W936	W937	W938	W939	W940	W941	W942	W943	W944	W945	W946	W947	W948	W949	W950	W951	W952	W953	W954	W955	W956	W957	W958	W959	W960	W961	W962	W963	W964	W965	W966	W967	W968	W969	W970	W971	W972	W973	W974	W975	W976	W977	W978	W979	W980	W981	W982	W983	W984	W985	W986	W987	W988	W989	W990	W991	W992	W993	W994	W995	W996	W997	W998	W999	W1000

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst – 10 november 2020

Aan

Ambtelijke werkgroep, ambtelijke stuurgroep

MEMO**Afzender**

[Redacted]

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

Doorkiesnummer

[Redacted]

E-mailadres

[Redacted]r@denhaag.nl

Datum

3 november 2020

Onderwerp

Memo Rijksbijdrage BTW inzake CID Binckhorst, programma No regret

Beste leden,

Op 22 juli 2020 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Den Haag, MRDH en Ministerie IenW over de rijksbijdrage inzake CID Binckhorst No Regret. Tijdens dit overleg is door het ministerie van IenW onderstaande systematiek van financiering voor CID Binckhorst bevestigd. Deelnemers aan het overleg hebben afgesproken dat per memo de door het ministerie van IenW bevestigde systematiek van financiering van CID Binckhorst ter vaststelling aan uw overleg zal worden aangeboden.

BTW en bijdrage ministerie IenW

In het overleg is het volgende besproken.

Met betrekking tot de bijdrage van IenW spelen twee zaken:

1. hoe moet de IenW-bijdrage worden gezien in relatie tot de btw-aspecten?
2. hoe gaat IenW om met de btw-component in de door haar toegezegde maximumbijdrage?

Berekening IenW bijdrage

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.



Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
--	--

Bestuurlijk Overleg MIRT Verkenning CID-Binckhorst – 10 december 2020

Aanwezigen:

- [REDACTED] Den Haag
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], Provincie Zuid-Holland
- [REDACTED] MRDH
- [REDACTED], ministerie van IenW
- [REDACTED], ministerie van BZK

Ambtelijk:

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], Provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], ministerie van IenW
- [REDACTED] van BZK
- [REDACTED], APPM, onafh. procesmanager (vz)
- [REDACTED], Den Haag (verslag)

Agenda Bestuurlijk Overleg MIRT Verkenning CID-Binckhorst

Opening

Terugblik afgelopen maanden

Bespreekpunten

1. Onderzoeken van mogelijke alternatieve traces
2. Behoud van groen en erfgoed
3. Participatie en rol klankbordgroep
4. Planning op hoofdlijnen
5. Tekenmoment startbesluit MIRT Verkenning

Toelichting punten 1, 2, en 3

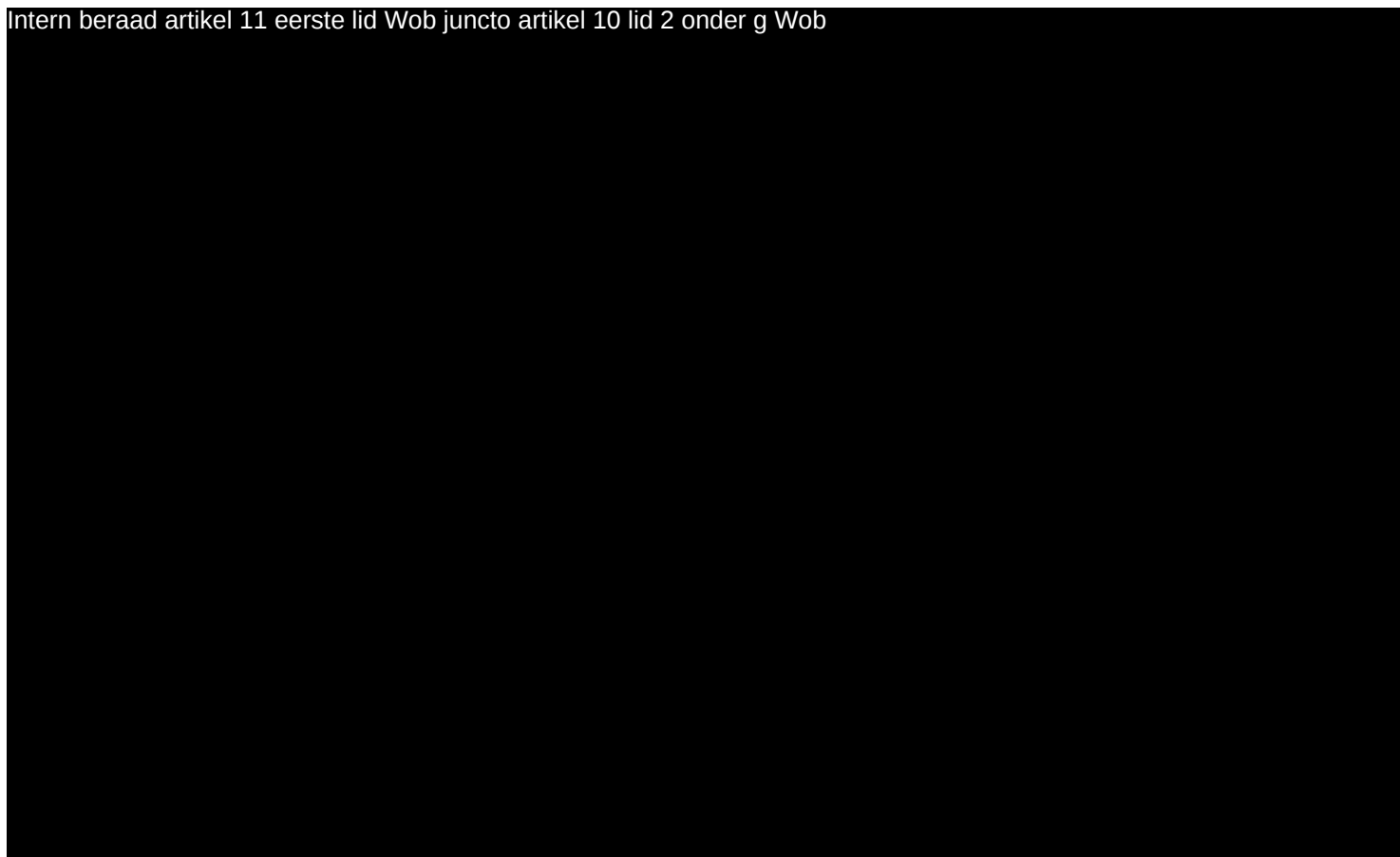
De ter inzage legging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau t.b.v. de plan-MER van de Verkenning heeft veel zienswijzen opgeleverd (111 stuks). Een aantal punten kwam in de ingediende zienswijzen opvallend vaak naar voren. Dit zijn: 1) vragen over welke tracés en alternatieven in de vorige fase van de Verkenning onderzocht zijn waarbij indieners ook zelf alternatieven aandragen, 2) zorgen omtrent mogelijke aantasting van Opa's Veldje en Huygens Hofwijck in Voorburg en 3) de betrokkenheid van de omgeving bij de Verkenning. De initiatiefnemers in de ambtelijke stuurgroep verschillen van inzicht hoe om te gaan met deze punten.

Het is noodzakelijk in dit BO keuzes te maken en daarmee door te kunnen met de verkenning. Dan kan ook de Nota van Antwoord van de zienswijzen n.a.v. de NRD afgerond worden en door de colleges van Den Haag en Leidschendam-Voorburg (beide bevoegd gezag voor de plan-MER) worden vastgesteld.

1. Onderzoeken van mogelijke alternatieve tracés

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



Kortom: a) wordt al meegenomen, b) en d) zijn geen opties en c) is op basis van bovenstaande een bespreekpunt.

Extra doorlooptijd

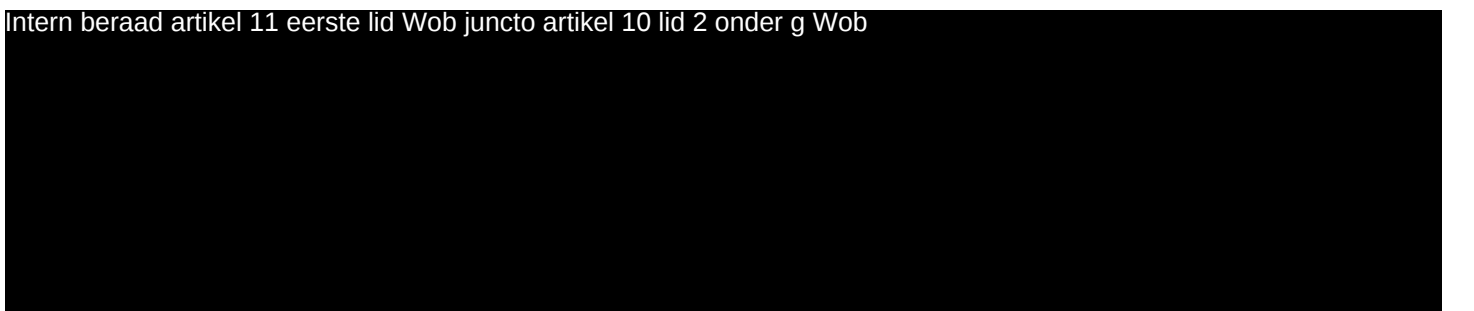
Het toevoegen van een of meerdere tracés heeft gevolgen voor de planning. Op basis van de huidige inzichten bedraagt de extra doorlooptijd voor een additioneel tracé circa 3 maanden. Dit geldt niet voor het faseringsalternatief over de Prinses Mariannelaan, dat is al eerder in de uitwerking meegenomen en daarvoor is dus geen extra doorlooptijd nodig.

Beslispunten:

- 1) Willen bestuurders tracé c - Lightrail via Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg -1 (op grondgebied Leidschendam-Voorburg) en +1 - toevoegen aan het onderzoek en op hetzelfde detailniveau uitwerken als de 3 kansrijke alternatieven?
- 2) Hoe willen bestuurders omgaan met de tracés a, b en d?
- 3) Stemmen bestuurders in met het toevoegen van een faseringsalternatief over de Prinses Mariannelaan en deze op hetzelfde detailniveau laten uitwerken als de 3 kansrijke alternatieven?

2. Behoud van groen en erfgoed

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

Beslispunt:

1) Hoe moeten de teksten over Huygens Hofwijck en Opa's Veldje luiden?

3. Participatie en rol klankbordgroep

Voor de huidige fase van de Verkenning (beoordelings- en besluitvormingsfase) is een participatie- en communicatieplan opgesteld. De hoofddoelstelling van het participatieproces is als volgt geformuleerd: *'het zorgvuldig informeren van de omgevingspartijen over de stand van zaken in de Verkenning CID Binckhorst en het raadplegen van de omgevingspartijen over de alternatieven en het voorkeursalternatief'*. In aanvulling hierop is het subdoel om stakeholders vertrouwen te geven in het proces van de Verkenning en daarmee procesdraagvlak te creëren bij de omgevingspartijen. Onder omgevingspartijen verstaan we overheden, bedrijven, vertegenwoordigers van maatschappelijke partijen, bestaande gebruikers en bewoners.

Gelet op de signalen dat de omgeving eerder betrokken had willen worden bij de Verkenning is het essentieel om te zorgen dat stakeholders vanaf nu zorgvuldig meegenomen worden in de voortgang van de Verkenning en vooral ook in de keuzes die gemaakt worden. Dit betekent dat ingezet wordt op een stevig participatie- en communicatieproces. Omdat er beperkt ruimte is om een actieve bijdrage te leveren of input te leveren in deze fase in de Verkenning, is participatie vooral gericht op het *'zorgvuldig informeren en raadplegen'* van de stakeholders.

Er wordt een klankbordgroep ingericht voor -in eerste instantie- inwoners in Voorburg. Mocht er vanuit Den Haag ook behoefte ontstaan voor een klankbordgroep dan wordt dit georganiseerd. Doel van de klankbordgroep is om bewoners zorgvuldig en nauw te betrekken bij het proces en de inhoudelijke stappen in de Verkenning. De projectorganisatie bepaalt vooraf helder en transparant wat zij doet met de input van de klankbordgroep. De status van de klankbordgroep is in lijn met het participatieniveau *'proactief informeren en raadplegen'*. Tijdens online bijeenkomsten van de klankbordgroep worden de deelnemers voorzien van informatie over de stappen die worden gezet in de Verkenning en over de (tussen)resultaten van de onderzoeken en het ontwerpproces. Inschatting is dat er 3 of 4 maal bijeen gekomen wordt in aanloop naar de keuze voor het voorkeursalternatief.

Beslispunten:

- 1) Stemmen bestuurders in met de geformuleerde doelstelling van het participatieproces en het vanaf nu steviger neerzetten van het participatie- en communicatieproces?
- 2) Stemmen bestuurders in met het participatieniveau 'informer en raadplegen' voor de klankbordgroep?
- 3) Willen bestuurders de klankbordgroep vanuit het project organiseren of is de voorkeur dat Leidschendam-Voorburg dit voor haar bewoners en belanghebbenden organiseert?

4. Planning op hoofdlijnen

De meest recente planning gaat uit van de volgende mijlpalen:

- Mei 2021: Vrijgave Concept Masterplan (incl. concept voorkeursalternatief) en concept plan-MER voor inspraak door colleges/bestuur
- Juli 2021: Definitief Masterplan (incl. voorkeursalternatief) en plan-MER
- Oktober/november 2021: Vastgesteld Masterplan (incl. voorkeursalternatief) door gemeenteraden en Programmaraad MoVe.

In deze hoofdlijnen planning is een aanname gedaan t.a.v. het verwerken van de zienswijzen in de inspraakprocedure.

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

Op basis van de uitkomsten van dit BO vindt in de week van 14 december een herijking van de planning plaats.

Bespreekpunt:

Kennismaken en reflecteren op de hoofdlijnen planning.

5. Tekenmoment startbesluit MIRT verkenning

Het startbesluit is genomen. Er is echter nog geen gezamenlijk getekend startbesluit. In de besluittekst van het BO MIRT is aangegeven dat Rijk en regio dit z.s.m. gaan organiseren.

Vraag:

Hebben bestuurders suggesties voor timing en organisatie van het tekenmoment?

6. Rondvraag

Bestuurlijk Overleg MIRT Verkenning CID-Binckhorst – 10 december 2020

Aanwezigen:

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], Leidschendam- Voorburg (vervanger van [REDACTED])
- [REDACTED], Provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], ministerie van IenW

Afwezig (vooraf aangegeven):

- Regina Oosting, ministerie van BZK

Ambtelijk:

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], Provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], ministerie van IenW
- [REDACTED], APPM, onafh. procesmanager (vz)
- [REDACTED], Den Haag (verslag)

Agenda Bestuurlijk Overleg MIRT Verkenning CID-Binckhorst

Opening

[REDACTED] opent de vergadering en geeft aan dat de genodigden van BZK zich hebben afgemeld en dat hebben afgestemd met IenW. Daarnaast geeft [REDACTED] aan dat in plaats van [REDACTED] aansluit namens Leidschendam-Voorburg.

Verder geeft [REDACTED] aan dat er twee nazendingen zijn geweest. Een nazending betrof kaarten van de aangedragen alternatieve tracés. Daarnaast geeft [REDACTED] aan dat door Den Haag en Leidschendam-Voorburg een alternatieve tekst aangeleverd is voor agendapunt 2.

Terugblik afgelopen maanden

[REDACTED] geeft aan dat er de afgelopen maanden ontzettend veel gebeurd is. Afgelopen BO MIRT, twee weken geleden, is er een positief besluit genomen. Het is daarom goed om terug te kijken op de afgelopen maanden en te bespreken hoe dit door alle betrokken partijen is ervaren.

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

Bespreekpunten

1. Onderzoeken van mogelijke alternatieve tracés
2. Behoud van groen en erfgoed
3. Participatie en rol klankbordgroep
4. Planning op hoofdlijnen
5. Tekenmoment startbesluit MIRT Verkenning

Toelichting punten 1, 2, en 3

De ter inzage legging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau t.b.v. de plan-MER van de Verkenning heeft veel zienswijzen opgeleverd (111 stuks). Een aantal punten kwam in de ingediende zienswijzen opvallend vaak naar voren. Dit zijn: 1) vragen over welke tracés en alternatieven in de vorige fase van de Verkenning onderzocht zijn waarbij indieners ook zelf alternatieven aandragen, 2) zorgen omtrent mogelijke aantasting van Opa's Veldje en Huygens Hofwijk in Voorburg en 3) de betrokkenheid van de omgeving bij de Verkenning. De initiatiefnemers in de ambtelijke stuurgroep verschillen van inzicht hoe om te gaan met deze punten.

Het is noodzakelijk in dit BO keuzes te maken en daarmee door te kunnen met de verkenning. Dan kan ook de Nota van Antwoord van de zienswijzen n.a.v. de NRD afgerond worden en door de colleges van Den Haag en Leidschendam-Voorburg (beide bevoegd gezag voor de plan-MER) worden vastgesteld.

1. Onderzoeken van mogelijke alternatieve tracés

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

Kortom: a) wordt al meegenomen, b) en d) zijn geen opties en c) is op basis van bovenstaande een bespreekpunt.

Extra doorlooptijd

Het toevoegen van een of meerdere tracés heeft gevolgen voor de planning. Op basis van de huidige inzichten bedraagt de extra doorlooptijd voor een additioneel tracé circa 3 maanden. Dit geldt niet voor het faseringsalternatief over de Prinses Mariannelaan, dat is al eerder in de uitwerking meegenomen en daarvoor is dus geen extra doorlooptijd nodig.

Beslispunten:

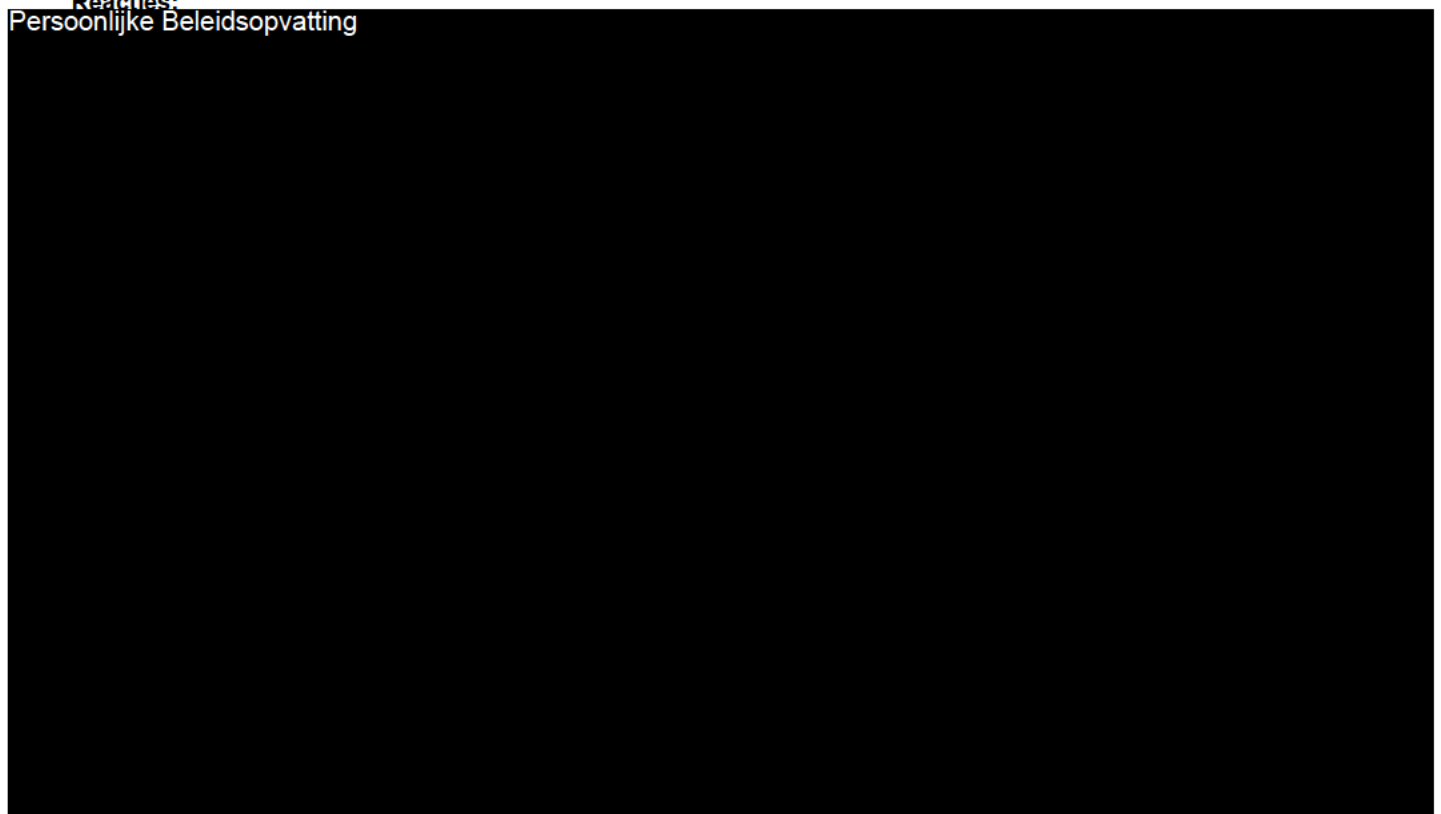
- 1) Willen bestuurders tracé c - Lightrail via Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg -1 (op grondgebied Leidschendam-Voorburg) en +1 - toevoegen aan het onderzoek en op hetzelfde detailniveau uitwerken als de 3 kansrijke alternatieven?
- 2) Hoe willen bestuurders omgaan met de tracés a, b en d?
- 3) Stemmen bestuurders in met het toevoegen van een faseringsalternatief over de Prinses Mariannelaan en deze op hetzelfde detailniveau laten uitwerken als de 3 kansrijke alternatieven?

■ geeft aan dat op basis van de ingekomen zienswijzen vanuit alle hoeken gekeken is wat mogelijk is. Op basis daarvan zijn een aantal tracés opgesteld, waarvan overwogen kan worden om deze voor het vervolgproces mee te nemen. Er staan drie beslispunten genoemd. ■ geeft aan dat per abuis niet meegenomen is dat de tram op +1 en -1 meegenomen moet worden.

Beslispunt 1: Willen bestuurders tracé c - Lightrail via Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg -1 (op grondgebied Leidschendam-Voorburg) en +1 - toevoegen aan het onderzoek en op hetzelfde detailniveau uitwerken als de 3 kansrijke alternatieven?

Reacties:

Persoonlijke Beleidsopvatting



- vraagt aan de betrokken partijen welke aspecten er in de quickscan moeten zitten;
- ■ (LV) geeft aan dat dit wellicht in een separaat gesprek bepaald moet worden.

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

■ vraagt of er een apart moment moet komen om de resultaten van de quickscan te bespreken of dit bij een DO te bespreken. De aanwezigen geven aan voorkeur te hebben om dit op DO niveau te doen.

Conclusies:

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

Beslispunt 2: Hoe willen bestuurders omgaan met de tracés a, b en d?

Beslispunt 3: Stemmen bestuurders in met het toevoegen van een faseringsalternatief over de Prinses Mariannelaan en deze op hetzelfde detailniveau laten uitwerken als de 3 kansrijke alternatieven?

Omwille van de tijd stelt ■ voor om beslispunt 2 en 3 tegelijkertijd te behandelen.

Reacties:

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

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

Er wordt een klankbordgroep ingericht voor -in eerste instantie- inwoners in Voorburg. Mocht er vanuit Den Haag ook behoefte ontstaan voor een klankbordgroep dan wordt dit georganiseerd. Doel van de klankbordgroep is om bewoners zorgvuldig en nauw te betrekken bij het proces en de inhoudelijke stappen in de Verkenning. De projectorganisatie bepaalt vooraf helder en transparant wat zij doet met de input van de klankbordgroep. De status van de klankbordgroep is in lijn met het participatieniveau '*proactief informeren en raadplegen*'. Tijdens online bijeenkomsten van de klankbordgroep worden de deelnemers voorzien van informatie over de stappen die worden gezet in de Verkenning en over de (tussen)resultaten van de onderzoeken en het ontwerpproces. Inschatting is dat er 3 of 4 maal bijeen gekomen wordt in aanloop naar de keuze voor het voorkeursalternatief.

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

Bas geeft aan dat er drie beslispunten zijn, namelijk ten aanzien van de doelstelling, het gehanteerde participatieniveau en de organisatie van een klankbordgroep.

Reacties:

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

Conclusie:

- De bestuurders gaan akkoord met beslispunten 1 en 2 en geven aan voorkeur te hebben voor de organisatie van de klankbordgroep vanuit het project in nauw overleg met Leidschendam-Voorburg.

4. Planning op hoofdlijnen

De meest recente planning gaat uit van de volgende mijlpalen:

- Mei 2021: Vrijgave Concept Masterplan (incl. concept voorkeursalternatief) en concept plan-MER voor inspraak door colleges/bestuur
- Juli 2021: Definitief Masterplan (incl. voorkeursalternatief) en plan-MER
- Oktober/november 2021: Vastgesteld Masterplan (incl. voorkeursalternatief) door gemeenteraden en Programmaraad MoVe.

In deze hoofdlijnen planning is een aanname gedaan t.a.v. het verwerken van de zienswijzen in de inspraakprocedure.

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

Kennisnemen en reflecteren op de hoofdlijnen planning.

■ geeft aan dat dit de planning op hoofdlijnen betreft. Zoals ook al bij het eerste agendapunt besproken, bij de planning is onzekerheid rondom de bekostiging.

Reacties:

- ██████████ (PZH): geeft aan geen opmerkingen te hebben
- ██████████ (MRDH): geeft aan dat de planning er goed uit ziet en positief dat er gekoerst wordt op voorkeursbesluit bij het BO MIRT. ██████████ benadrukt dat het spanningsveld tussen politiek en bestuur in de gaten gehouden moet worden. Er kan ook een punt komen dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat.
- ██████████ (LV): sluit zich aan bij ██████████. Daarnaast bedankt ██████████ de andere partijen voor het begrip.

■ geeft aan dat met de besluiten voor de quickscan van het tracés Zonweg-Regulusweg en de participatie een herijking van de (detail)planning plaatsvindt.

5. Tekenmoment startbesluit MIRT verkenning

Het startbesluit is genomen. Er is echter nog geen gezamenlijk getekend startbesluit. In de besluittekst van het BO MIRT is aangegeven dat Rijk en regio dit z.s.m. gaan organiseren.

Vraag:

Hebben bestuurders suggesties voor timing en organisatie van het tekenmoment?

■■■■ geeft aan dat het helaas niet gelukt is om het tekenmoment te organiseren bij het BO MIRT. ■■■■ vraagt aan de bestuurders hoe hier mee omgegaan moet worden.

Reacties:

- ██████████ (PZH): geeft aan dat het van belang is om dit te doen voordat het helder is wat de bijdragen van het groeifonds zijn. Dit moment kan daarmee gebruikt worden om de gehele propositie extra onder de aandacht te brengen.
- ██████████ (lenW): geeft aan ook voorkeur te hebben voor een moment in januari.
- ██████████ (MRDH): sluit zich daarbij aan en geeft mee dat gezocht moet worden naar een moment waar iedereen aanwezig is.
- ██████████ (DH): biedt aan dit moment te organiseren. Zijn secretariaat zal naar een moment zoeken.

6. Rondvraag

■■■■ bedankt de aanwezigen en verzoekt allen om op korte termijn te reageren op het concept verslag dat 11 december 2020 rondgestuurd wordt.

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst – 13 mei 2020

Genodigden:

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED] MRDH
- [REDACTED] provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], ministerie van IenW
- [REDACTED] Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED] ministerie van BZK
- [REDACTED] Den Haag (agendapunt 6)
- [REDACTED], APPM (voorzitter)
- [REDACTED] (verslag)

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening en mededelingen
 - Bijlage 1: Verslag schriftelijk overleg 2 april
2. Actualisatie planning Verkenning CID Binckhorst
 - Bijlage 2a en 2b: Notitie planning en planningsschema
 - Gevraagd besluit: bespreken van en instemmen met de planning en doorgeleiding naar DO MoVe 28 mei.

Toelichting

Sinds begin april heeft een herijking van de planning plaatsgevonden, dit n.a.v. actuele inzichten en de start van APPM en Arcadis/Posad Maxwan. De kern is dat de terugvaloptie wordt gelicht. De terugvaloptie staat vermeld in de Voortgangsrapportage aan het DO en de Programmaraad (11 maart): *partijen kiezen er voor om richtinggevende afspraken te maken in het BO MIRT 2020 op basis van het concept Masterplan Duurzame Mobiliteit & Ruimte in de vorm van een formele startbeslissing MIRT-Verkenning*. In bijlage 2a en 2b meer achtergrond bij de actualisatie van de planning.

3. Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit
 - Bijlage 3: Notitie Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit
 - Gevraagd besluit: instemmen met de notitie en agendering op DO MoVe 28 mei

Toelichting

De notitie Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit geven het vertrekpunt weer van de inhoudelijk analyses. Deze zijn ook afgestemd met de verschillende afdelingen in de gemeente Den Haag en de lopende processen zoals de Structuurvisie CID. De notitie staat voor vaststelling op de agenda van het DO MoVe van 28 mei.

4. Discussiestuk bekostiging
 - Bijlage 4: Discussiestuk bekostiging
 - Gevraagd besluit: bespreken en aanscherpen van leidende principes incl. vaststellen uitwerkingsvragen

Toelichting

Een randvoorwaarde voor richtinggevende afspraken en een formele startbeslissing MIRT Verkenning is zicht op financiering. Dit betekent dat voor minimaal 75% van de investeringskosten dekking moet zijn toegezegd in de Bestuursovereenkomst. Belangrijk is om tijdig het fundament te leggen voor afspraken over de bekostiging. Deze discussienotitie beschrijft leidende principes. Deze liggen ter aanscherping en akkoord voor voordat kan worden gewerkt aan bekostigingsvoorstellen.

5. Vaststellen agenda DO MoVe 28 mei
 - Gevraagd besluit: instemmen met agenda met twee punten (actualisatie planning en uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit, agendapunten 2 en 3), beide ter informatie aan het DO
6. Plannen van aanpak No-regret (toelichting door Inge Molenaar)
 - Bijlage 6: Plan van aanpak Trekfietstracé (onderdoorgang Trekvlietbrug, plan van aanpak Smart City handleiding en plan van aanpak Uitvoeringsorganisatie No-regret 2020
 - Gevraagd besluit: instemmen met de plannen van aanpak
7. Rondvraag en sluiting

Bijlagen:

1. ...
2. ...
3. ...

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst, woensdag 19 februari 2020
Tijd: 9.00 – 10.30. Locatie: Gemeente Den Haag, Spui 70, kamer A3.10.

Genodigden:

- [REDACTED], VINU (voorzitter)
- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED] (vervangt [REDACTED]), provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], ministerie van IenW
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], no-regretpakket Den Haag
- [REDACTED] (verslag)

Afmelding:

- [REDACTED], VINU

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening en mededelingen
2. Verslag ambtelijke stuurgroep 4 oktober 2019
 - Bijlage 1: Verslag ambtelijke stuurgroep CID-Binckhorst 4 oktober 2019.
 - Gevraagd besluit: bespreken en goedkeuren van het verslag ambtelijke stuurgroep van 4 oktober 2019.
3. Voortgang Verkenning en no-regretpakket
 - Bijlage 2: Oplegger CID-Binckhorst voor DO 5 maart en PR 11 maart.
 - Bijlage 3: Voortgangsrapportage Verkenning CID-Binckhorst februari 2020.
 - Gevraagd besluit: bespreken van en instemmen met de oplegger en de voortgangsrapportage. Vrijgeven voor het DO Move.
4. Vastleggen mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen
 - Bijlage 4: Memo vastleggen mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen.
 - Gevraagd besluit: bespreken van en instemmen met het memo. Vrijgeven voor het DO Move.
5. Voorstel uitvoeringsorganisatie No-regretpakket
 - Bijlage 5: Memo voorstel uitvoeringsorganisatie no-regretpakket.
 - Gevraagd besluit: bespreken van en instemmen met het memo.
6. Rondvraag
7. Sluiting

Bijlagen:

1. Memo Verslag ambtelijke stuurgroep CID-Binckhorst 4 oktober 2019
2. Oplegger CID-Binckhorst voor DO 5 maart en PR 11 maart
3. Voortgangsrapportage Verkenning CID-Binckhorst februari 2020
4. Memo vastleggen mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen
5. Memo voorstel uitvoeringsorganisatie no-regretpakket

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst (schriftelijke ronde)

Graag uw eventuele opmerkingen vóór vrijdag 21 juni 14.00 uur verzenden naar [REDACTED]@vinu.nl.

Genodigden:

- [REDACTED] VINU (voorzitter)
- [REDACTED] gemeente Den Haag
- [REDACTED], provincie Zuid-Holland
- [REDACTED] ministerie van IenW
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], gemeente Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], VINU

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening
2. Verslag ambtelijke stuurgroep 4 april 2019
 - Bijlage A: Verslag ambtelijke stuurgroep CID-Binckhorst 4 april 2019.
 - Gevraagd besluit: bespreken en goedkeuren van het verslag ambtelijke stuurgroep van 4 april 2019.
3. Maatwerk spelregels MIRT-Verkenning & Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteitstransitie
 - Bijlage B: Memo maatwerk spelregels MIRT-verkenning.
 - Bijlage C: Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit.
 - Beide documenten zijn reeds besproken in de Ambtelijke stuurgroep van 4 april en zijn door het DO MoVe van 17 april vrijgegeven voor de Programmaraad. Het memo Maatwerk Spelregels wordt aan de Programmaraad van 17 juli aangeboden ter vaststelling. Het memo Uitgangspunten wordt aan de Programmaraad aangeboden ter kennisname.
4. Realisatieplan no-regret maatregelenpakket (2019-2023)
 - Bijlage D: Realisatieplan no-regret maatregelenpakket.
 - Gevraagd besluit: bespreken van en instemmen met het Realisatieplan. Vrijgeven voor het DO MoVe van 3 juli. Voorstel voor wijze van agendering in de Programmaraad MoVe van 17 juli: vaststellen.
5. Kernboodschap No-Regret maatregelenpakket CID-Binckhorst.
 - Bijlage E: Kernboodschap No-regret maatregelenpakket CID-Binckhorst.
 - Gevraagde besluiten: Bespreken van en instemmen met de kernboodschap voor het No-regretpakket CID-Binckhorst. Vrijgeven voor het DO Move van 3 juli. Voorstel voor wijze van agendering in de Programmaraad MoVe van 17 juli: vaststellen.
6. Rondvraag
7. Sluiting

Bijlagen:

- A. Memo Verslag ambtelijke stuurgroep CID-Binckhorst 4 april 2019
- B. Memo Maatwerk spelregels MIRT Verkenning
- C. Memo Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteitstransitie
- D. Realisatieplan no-regret maatregelenpakket
- E. Kernboodschap No-regret maatregelenpakket CID-Binckhorst

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst

4 oktober 2019, 13.00 – 14.30 uur, Spui 70 kamer A 04.02, Den Haag

Deelnemers:

- [REDACTED] VINU (voorzitter)
- [REDACTED], gemeente Den Haag
- [REDACTED] (Vervangt Nicole Dierdorp), provincie Zuid-Holland
- [REDACTED] ministerie van IenW
- [REDACTED], Gemeente Den Haag (Verslag)
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED] (Vervangt Christel Mourik), MRDH
- [REDACTED] gemeente Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], VINU

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening

[REDACTED] heet iedereen welkom bij deze derde ambtelijke stuurgroep voor de Verkenning CID-Binckhorst. Een groot deel van de bijeenkomst staat in het teken van de inhoudelijke voorbereiding van de stukken voor het directeurenoverleg MoVe (9 oktober) en de Programmaraad MoVe (31 oktober). David licht de laatste omstandigheden toe rondom de bestuurlijke situatie bij de Gemeente Den Haag. [REDACTED] geeft aan dat Den Haag ondanks deze gebeurtenissen aan haar verplichtingen zal voldoen.

Mededelingen:

- [REDACTED] vervangt [REDACTED] vandaag als vertegenwoordiger van de MRDH.
- [REDACTED] vervangt [REDACTED] vandaag als vertegenwoordiger van de PZH.

2. No-regretpakket

a. Memo oplossingsrichtingen dekken tekort[REDACTED]financieel op no-regretpakket (Bijlage A)

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

Harold geeft aan dat deze oplossingen aan een aantal randvoorwaarden zijn verbonden, namelijk Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

Opmerkingen op het memo:

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

De ambtelijke stuurgroep gaat – na verwerking van de opmerkingen- akkoord met het vrijgeven van het memo voor het DO.

b. Concept-bestuursovereenkomst No-regretpakket (Bijlage B)

valt buiten de scope van het Wob-verzoek

valt buiten de scope van het Wob-verzoek

De ambtelijke stuurgroep gaat akkoord met vrijgave van de conceptbestuursovereenkomst voor het DO.

3. Verkenning

Eerst wordt punt B, de voortgangsrapportage behandeld. Daarna volgt punt A, de presentatie van het alternatievenonderzoek en kansrijke alternatieven.

- Voortgangsrapportage (Bijlage C)

licht kort de rapportage en het proces toe. Voor elk BO-MIRT wordt er standaard een voortgangsrapportage gemaakt. Deze voortgangsrapportage bestaat uit de Verkenning en het No-regret pakket.

- Voor het BO MIRT van november 2019 is het vaststellen van de notitie kansrijke oplossingsrichtingen voorzien. De alternatieven dienen in 2020 verder gedetailleerd te worden.
- Plan MER is de volgende fase tijdens de beoordelingsfase. Een MER is noodzakelijk vanwege de lengte van het trace (>5 KM).

vraagt hoe dit samenhangt met de structuurvisie en de MER die daarvoor uitgevoerd wordt. geeft aan dat deze MER is uitgevoerd op de effecten van de verstedelijking. De mobiliteitsmaatregelen zijn als input meegegeven. Het is noodzakelijk om -vanwege de aanwezigheid van regionaal HOV- ook de effecten van de mobiliteitsmaatregelen te onderzoeken in een MER. stelt voor dat in de voortgangsrapportage de koppeling gelegd wordt tussen de MER structuurvisie en de MER voor mobiliteitsmaatregelen. licht verder toe dat voor het hele CID, straks de dichtbebouwde wijk van Europa, ingezet wordt op een zeer autoluw klimaat, met een modal split van: 40% wandelen, 25% fiets en 20% OV en 15% auto. Dit is gelijk aan de binnenstad van Den Haag.

De ambtelijke stuurgroep gaat – na verwerking van de opmerkingen- akkoord met het vrijgeven van de voortgangsrapportage voor het DO.

- Presentatie 'Alternatievenonderzoek en Kansrijke Alternatieven'

licht kort de presentatie toe. Hij geeft aan dat de presentatie een werkversie is en ontvangt graag feedback.

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

- Oplegger CID-Binckhorst format stukken DO+PR. (Bijlage D).

De Ambtelijke Stuurgroep vraagt om de oplegger aan te passen in lijn met de opmerkingen op de presentatie. Met inachtneming van de verwerking van de aanpassingen is de ASG akkoord met het vrijgeven van de oplegger voor het DO.

4. Vervolgproces

a. Aanpak MER/PAS (mondelinge toelichting)

Dit agendapunt is niet behandeld.

5. WVTTK

Geen opmerkingen.

VOORTGANGSRAPPORTAGE

Betreft: Voortgang werkzaamheden Verkenning CID-Binckhorst
Datum: 13 februari 2020

Aan: Programmaraad, 11 maart 2020
Van: [REDACTED], namens het Kernteam CID-Binckhorst

Bijlagen: Memo vastleggen mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen (externe bijlage)
Werkplan Verkenning CID-Binckhorst 2020 (achterin dit document)
Voorziene besluiten Verkenning CID-Binckhorst 2020 (achterin dit document)
Planningsoverzicht No-regretpakket (externe bijlage)

1. Inleiding

Aanleiding

In het BO MIRT van november 2018 zijn afspraken gemaakt over de start van de Verkenning en het uitwerken van het no-regretpakket. Het doel van de Verkenning is het leggen van de basis voor het nemen van de Voorkeursbeslissing (tijdens het BO MIRT in november 2020) voor de Planuitwerkingsfase.

Doel van de voortgangsrapportage

Doel van deze voortgangsrapportage is om de Programmaraad te informeren over de voortgang van de werkzaamheden en inzicht te geven in de aanpak en planning tot en met besluitvorming in het BO MIRT in november 2020. De voortgang is omschreven aan de hand van de twee onderdelen van dit project: (1) de Verkenning en (2) de realisatie van het no regret pakket.

De Verkenning CID-Binckhorst maakt onderdeel uit van Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking. Opdrachtgevers van de Verkenning zijn het ministerie van IenW, het ministerie van BZK, de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg.

De Verkenning kent een Bestuurlijk Overleg (Programmaraad / BO CID-Binckhorst), een Directeurenoverleg (DO MoVe), een Ambtelijke Stuurgroep en een ambtelijk Kernteam, waarin de opdrachtgevers deelnemen. Het Kernteam verzorgt de dagelijkse aansturing van de Verkenning. VINU verzorgt het onafhankelijk projectmanagement en het omgevingsmanagement. Andere betrokken partijen zijn o.a. NS, ProRail, Rijkswaterstaat en HTM.

Afspraken voor de realisatie van het no-regretpakket zijn vastgelegd in een Bestuursovereenkomst. Het BO besluit over afwijkingen ten opzichte van de meegegeven kaders. Besluitvorming binnen deze kaders vindt plaats in de Ambtelijke Stuurgroep. De Ambtelijke Werkgroep bereidt besluiten voor. De dagelijkse uitvoering ligt bij de uitvoeringsorganisatie van de gemeente Den Haag.

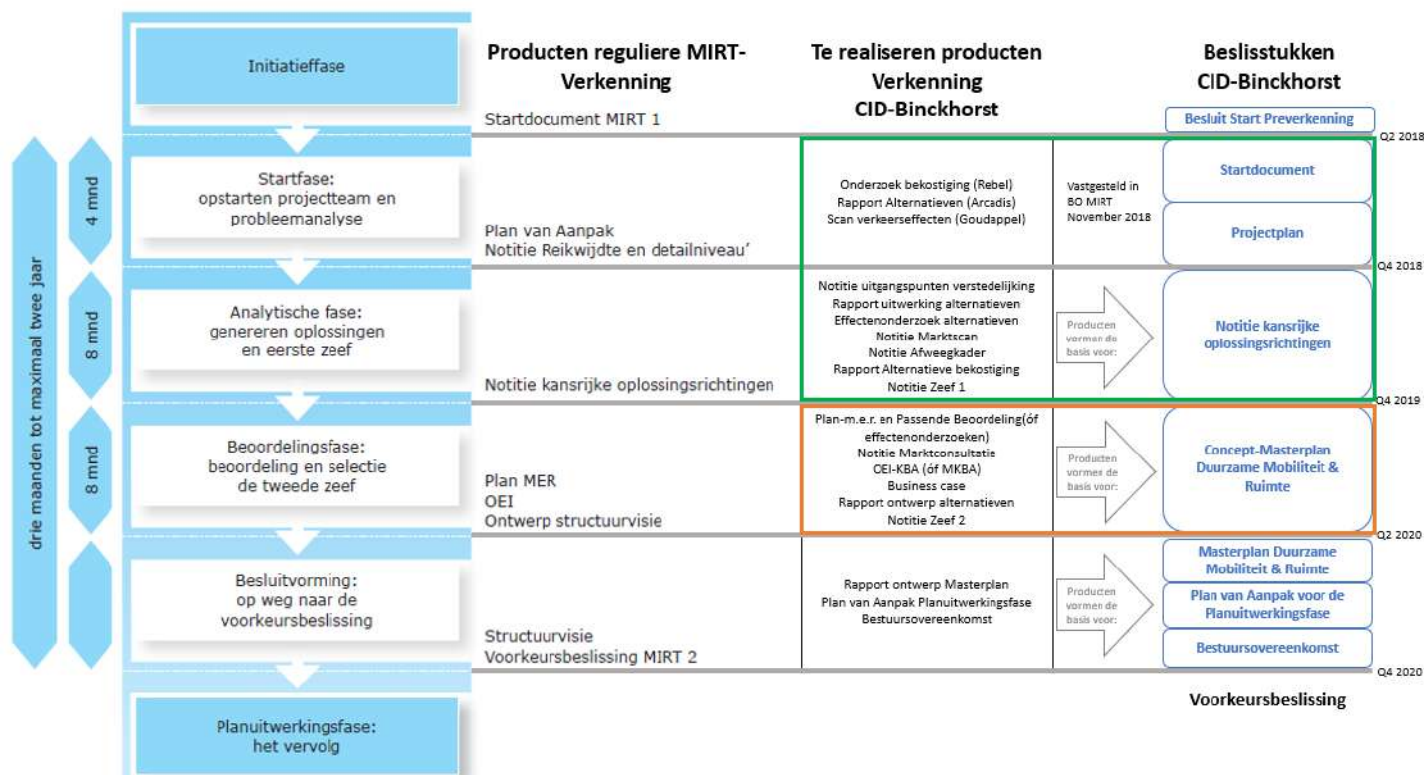
2. Voortgang van de Verkenning

Afspraken en planning

Op 16 juli 2019 stelde de Programmaraad de Spelregels voor de Verkenning CID-Binckhorst vast. De Spelregels bevatten afspraken over de te ontwikkelen producten en de te nemen besluiten in de Verkenning. De Spelregels volgen op hoofdlijnen de structuur van een MIRT-Verkenning, maar kennen enkele afwijkende tussen- en eindproducten (bijvoorbeeld een Masterplan in plaats van een Structuurvisie).

De onderstaande figuur toont het proces van de Verkenning. De Verkenning bestaat uit 4 fasen: Startfase, Analytische Fase, Beoordelingsfase en Besluitvorming.

In het BO MIRT van november 2019 is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vastgesteld. Daarmee is de Analytische Fase afgerond (groen kader) en de Beoordelingsfase gestart (oranje kader).



Figuur: proces, producten en beslisstukken Verkenning CID-Binckhorst.

Werkzaamheden afgelopen periode

Aanbestedingen 'onafhankelijk project- en procesmanagement' en 'ontwerp en effecten' gestart

De opdrachten 'onafhankelijk project- en procesmanagement' en 'ontwerp en effecten' zijn door de gemeente Den Haag, in nauwe samenwerking met het Kernteam, in januari 2020 opnieuw aanbesteed. Bij 'ontwerp en effecten' is gekozen om onderling met elkaar samenhangende producten (o.a. het maken van ontwerpen, effectberekeningen, kostenramingen, MKBA, Plan-MER) te bundelen in één uitvraag. Dit versterkt de samenhang tussen de producten en maakt efficiënt werken mogelijk.

Door de omvang van de beide opdrachten is een Europese aanbestedingsprocedure noodzakelijk. Deze procedure kent een langere doorlooptijd dan eerder was voorzien. De verwachting is dat de bureaus voor het onafhankelijk project- en procesmanagement en ontwerp en effecten half/eind maart 2020 kunnen starten met de werkzaamheden.

Participatie en communicatie

De uitkomsten van de Analytische Fase zijn besproken met het Kernteam Plus (Rijkswaterstaat, HTM, ProRail en NS) en de buurgemeenten (Rijswijk, Delft, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer). In deze overleggen is ook vooruit geblikt naar de Beoordelingsfase. Inhoudelijk gaven de stakeholders hun input mee en er werden afspraken gemaakt over de betrokkenheid van de partijen in de Beoordelingsfase van de Verkenning.

Voor de Verkenning en het No-regretpakket zijn animaties ontwikkeld. De animatie voor de Verkenning is [hier](#) te bekijken.

Aandachtspunten bij de Verkenning

Aandachtspunt 1: planning naar Voorkeursbeslissing staat onder druk door Plan-MER procedure

In het BO MIRT van november 2019 is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vastgesteld. Alle drie de Alternatieven uit de NKO bevatten een regionale doorkoppeling na 2030. Twee van de drie Alternatieven bevatten een rail-oplossing voor het HOV (tram of lightrail). Voor rail-oplossingen met een tracé vanaf 5 kilometer is een (vormvrije) m.e.r verplicht. Als onderdeel van de Verkenning zal daarom in 2020 een Plan-MER procedure worden doorlopen.

Scope van de MER

De MER richt zich op de milieueffecten van het HOV-tracé inclusief de doorkoppeling naar Scheveningen, Delft en Zoetermeer. Daarnaast richt de MER op de milieueffecten van maatregelen die direct verband hebben met het HOV. Bij het doorlopen van de MER hebben wij extra aandacht op de effecten van de Kansrijke Alternatieven ten aanzien van stikstof, PFAS en PFOS.

De relatief late start van het bureau voor 'ontwerp en effecten' en de verplichte Plan-MER procedure maken dat de planning voor Q2 2020 uit de Spelregels naar verwachting niet zal worden gehaald. Om die reden is voor 2020 een aangepast werkplan (bijlage achterin dit document) en een overzicht met voorziene besluitvorming (bijlage achterin dit document) opgesteld. Het werkplan bevat de planning om te komen tot een Voorkeursbeslissing met financiële afspraken in het BO MIRT van Q4 2020. Dit werkplan vervangt de planning uit de Spelregels.

Kritiek onderdeel voor het halen van de planning is het doorlopen van de Plan-MER procedure. Deze bestaat uit de hieronder beschreven stappen, met per stap de doorlooptijd. De indicatieve doorlooptijd van de procedure bedraagt 12-18 maanden. Binnen de Verkenning zou deze procedure in ca. 7 maanden moeten worden doorlopen.



Figuur: processtappen Plan-MER procedure en indicatieve doorlooptijden (Bron: Pels Rijcken)

In de uitvraag 'ontwerp en effecten' zijn inschrijvers uitgedaagd om hun producten (inclusief de Plan-MER) tijdig en van voldoende kwaliteit op te leveren om te komen tot een Voorkeursbeslissing in Q4 2020 en dus de doorlooptijd te verkorten tot 7 maanden. Wij verwachten dat partijen slim omgaan met de fasering van de producten, bijvoorbeeld door de NRD en de Plan-MER parallel uit te werken. In de eerste week van maart worden in de inschrijvingen verwacht en ontstaat meer duidelijkheid over de haalbaarheid van de planning.

Terugvaloptie bij niet tijdig afronden Plan-MER bij Masterplan

In het geval dat de planning (na ontvangst van de inschrijvingen van marktpartijen voor 'ontwerp en effecten') te krap blijkt, is nagedacht over een terugvaloptie. In de Spelregels spraken partijen af uit te gaan van het vaststellen van het Masterplan als onderlegger voor de Voorkeursbeslissing. Formeel kan het Masterplan echter pas worden vastgesteld nadat de zienswijzen na terinzagelegging van het Masterplan en Plan-MER zijn verwerkt. De terinzagelegging en het verwerken van de zienswijzen kennen een vrij lange doorlooptijd. Een mogelijke terugvaloptie is dat het BO MIRT in Q4 2020 de Voorkeursbeslissing baseert op een voorlopig Masterplan, onder voorbehoud van de verwerking van zienswijzen.

Deze terugvaloptie is echter niet vrij van risico's. Met het nemen van een Voorkeursbeslissing in november 2020 en een vaststelling van Masterplan met bijbehorende MER in 2021 ontstaat het risico dat het Voorkeursbesluit deels moet worden herzien. Technisch lijkt dit mogelijk, maar dit risico kan in de beeldvorming het zorgvuldig doorlopen proces met participatie en inspraak verstoren.

Communicatie en participatie spelen een belangrijke rol in de Beoordelingsfase. Te verwachten is dat bij stakeholders (mede-overheden, vervoerders, maatschappelijke partijen) wensen, dilemma's en weerstanden zullen ontstaan bij het detailleren van de maatregelen. Er is tijd en inzet noodzakelijk om de stakeholders op een goede manier in het proces mee te nemen. Het krappe tijdsplan kan hierop spanning geven.

Aandachtspunt 2: vastleggen mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen (externe bijlage)

In de 'Spelregels Verkenning CID-Binckhorst' (juli 2019) spraken partijen af dat de mobiliteitsmaatregelen uit de Verkenning door de gemeente Den Haag worden opgenomen in ruimtelijke plannen (omgevings- en bestemmingsplannen, structuurvisies en gebiedsagenda's).

Door de keuze voor regionale doorkoppeling in alle Alternatieven zal een deel van de maatregelen (het regionale HOV) buiten de gemeente Den Haag plaatsvinden. Dit deel van de maatregelen kan niet landen in de ruimtelijke plannen van Den Haag. Daarnaast wordt het komende jaar een Plan-MER doorlopen. Het is noodzakelijk om bij aanvang van de Plan-MER afspraken te hebben gemaakt over welke partij of partijen optreden als bevoegd gezag. Tot slot verandert het instrumentarium voor het vastleggen van ruimtelijke plannen met de komst van de Omgevingswet (januari 2021). Relevante instrumenten zijn het Omgevingsplan en het Projectbesluit, die elk om andere producten (en processtappen) vragen ter onderbouwing. Deze producten moeten de komende maanden worden ontwikkeld.

De ontwikkelingen geven aanleiding om te onderzoeken in typen ruimtelijke plannen de maatregelen aan het eind van de Planuitwerkingsfase kunnen landen en wat de voor- en nadelen zijn van de verschillende typen ruimtelijke plannen. Een besluit is nu noodzakelijk zodat dit jaar de juiste producten ontwikkeld worden.

Er zijn drie varianten denkbaar voor het opnemen van de maatregelen in ruimtelijke plannen:

1. 'Gemeenten aan zet': alle maatregelen worden opgenomen in gemeentelijke Omgevingsplannen met de gemeenten als bevoegd gezag.
2. 'Provincie aan zet': alle maatregelen worden opgenomen in een provinciaal Projectbesluit met de provincie als bevoegd gezag.
3. 'Provincie voor HOV, gemeenten voor lokale maatregelen': het HOV en de bijbehorende maatregelen worden opgenomen in een provinciaal Projectbesluit, de overige maatregelen landen in gemeentelijke Omgevingsplannen.

Het kernteam adviseert de Programmaraad om te kiezen voor variant 1: 'Gemeenten aan zet'. In deze variant stemmen gemeenten hun Omgevingsplannen op elkaar af en stellen zij deze vast.

Een keuze voor variant 1 betekent dat de maatregelen tot 2030 worden opgenomen in de Omgevingsplannen van Den Haag en Leidschendam-Voorburg aan het eind van de Planuitwerkingsfase (medio 2022). De maatregelen voor regionale doorkoppeling worden op een later moment (medio 2028) opgenomen in Omgevingsplannen van alle gemeenten waarin maatregelen worden uitgevoerd.¹ Ook betekent deze keuze dat de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg (als gemeenten waarin de maatregelen plaatsvinden én mede-initiatiefnemers van de Verkenning) bevoegd gezag zijn voor de Plan-MER. Mogelijk in combinatie met de provincie Zuid-Holland.

Aandachtspunt 3: beperkte bezetting van het Kernteam

In de periode januari-februari waren de MRDH, BZK en Leidschendam niet (of slechts zeer beperkt) vertegenwoordigd in het Kernteam. Redenen waren o.a. personele wisselingen en ziekte. Leidschendam-Voorburg en BZK verwachten per 17 februari elk een nieuw Kernteamlid te kunnen leveren. De MRDH is bezig

¹ Het betreft de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Delft, Zoetermeer en Rijswijk. In het geval de gemeenten onderling niet tot afspraken komen over het opnemen van de regionale doorkoppeling in de omgevingsplannen, kan er gekozen worden voor het maken van een provinciaal Projectbesluit voor het HOV-tracé. Het doorlopen van de voorbereidende projectprocedure kan gebeuren door de provincie of door de gemeenten.

met het selecteren van een nieuw Kernteamlid. Na verwachting zal het enkele weken duren voor de nieuwe Kernteamleden volledig zijn ingevoerd in de Verkenning.

Vervolgstappen

Na de Programmaraad van 11 maart

Medio maart zal een marktpartij starten met de werkzaamheden uit het spoor 'ontwerp en effecten'. Het resultaat van dit spoor is een 'Concept-Masterplan Duurzame Mobiliteit en Ruimte'. Hiertoe worden onder andere een MKBA en Plan-MER opgesteld. Begin maart zal ook bekend zijn welke partij het onafhankelijk project- en procesmanagement uitvoert. In maart zal de aanbesteding worden gestart voor de werkzaamheden uit het spoor 'business case'.

Programmaraad van 16 juli

In de Programmaraad van 16 juli worden inzichten besproken rond alternatieve bekostiging, marktconsultatie en de omvang van de verwachte eigen bijdragen. Ook worden de KTA-maatregelen van CID-Binckhorst aangeboden, als onderdeel van de Korte Termijn Aanpak.

Programmaraad begin november

In de Programmaraad van begin november staat de inhoud centraal. Ter bespreking voorzien wij het concept-Masterplan (met uitwerking van de Kansrijke Alternatieven, resultaat van Zeef 2, keuze Voorkeursalternatief), de concept-uitvoeringsstrategie, de concept-BOK voor de Planuitwerkingsfase en een bekostigingsvoorstel.

BO MIRT najaar 2020

In het BO MIRT voorzien wij een Voorkeursbeslissing met als onderleggers het Masterplan Duurzame Mobiliteit & Ruimte en een Bestuursovereenkomst. In de Bestuursovereenkomst worden ook afspraken gemaakt over bekostiging en het formaliseren van de MIRT-status van dit project.

Omgevingsmanagement, participatie en communicatie

De aanpak voor communicatie en participatie tijdens de Beoordelingsfase is bijna afgerond. Onderdelen zijn o.a. de communicatiekalender (gekoppeld aan besluitvorming), de formele inspraakmomenten behorende bij de MIRT-procedure en de Plan-MER, de participatie en het strategisch stakeholdermanagement. Doelen van participatie en communicatie zijn zowel het verrijken en versterken van de plannen als het verhogen van maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak.

Bij de uitwerking van de maatregelen zal de samenwerking onder andere de omliggende gemeenten (met nadruk op Rijswijk) en het Kernteam Plus (HTM, NS, Rijkswaterstaat en ProRail) worden geïntensiveerd. Het goed vormgeven van het proces en participatie is een belangrijk onderdeel van de aanbesteding van 'ontwerp en effecten'.

In de Beoordelingsfase schenken wij tot slot extra aandacht aan zorgvuldige participatie met het publiek. Hierbij zoeken wij de samenwerking tussen het no-regretpakket, de Verkenning en de gebiedsontwikkelingen. In april voorzien wij een groot stakeholderevent (als vervolg op het Diner Pensant). Het evenement draait om mobiliteit in relatie tot de verstedelijking. Beoogd gastheer is [REDACTED].

3. Realisatie van het no-regretpakket

Afspraken en planning

Het no-regretpakket bevat samenhangende mobiliteitsmaatregelen voor de korte termijn (2019-2023), als eerste fase van de Verkenning. Het Realisatieplan is vastgesteld in de Programmaraad van 16 juli 2019 en de Bestuursovereenkomst is getekend in het BO MIRT van november 2019. Partijen investeren financieel [REDACTED]. De Rijksbijdrage omvat 1/3 van de investeringen en is gemaximeerd op 50 mln incl. BTW. In de BOK is afgesproken dat de gemeente Den Haag binnen drie maanden na inwerkingtreding van de BOK een uitvoeringsorganisatie inricht, en Leidschendam-Voorburg hierbij betreft.

Werkzaamheden afgelopen periode

De gemeente Den Haag heeft per januari 2020 een uitvoeringsorganisatie opgestart. De inrichting van de uitvoeringsorganisatie is besproken in de Ambtelijke Stuurgroep van 19 februari. Ook is de Ambtelijke Werkgroep opgestart en gevuld met vertegenwoordigers van de opdrachtgevende partijen.

De uitvoeringsorganisatie heeft een planningsoverzicht van de maatregelen opgesteld en maakte een voorstel voor de uitvoeringsorganisatie (externe bijlage). De eerste maatregelen uit het no-regretpakket zijn in voorbereiding.

Aandachtspunten

Op dit moment geen.

Vervolgstappen

In april worden de plannen van aanpak voor de onderdoorgang Trekvliefbrug, Mercuriusweg en ontwikkelen Smart City handleiding aan de Ambtelijke Stuurgroep voorgelegd. Op dat moment is er ook meer zicht op het voorziene kasritme en de verdeling van budgetten over partijen en maatregelen.

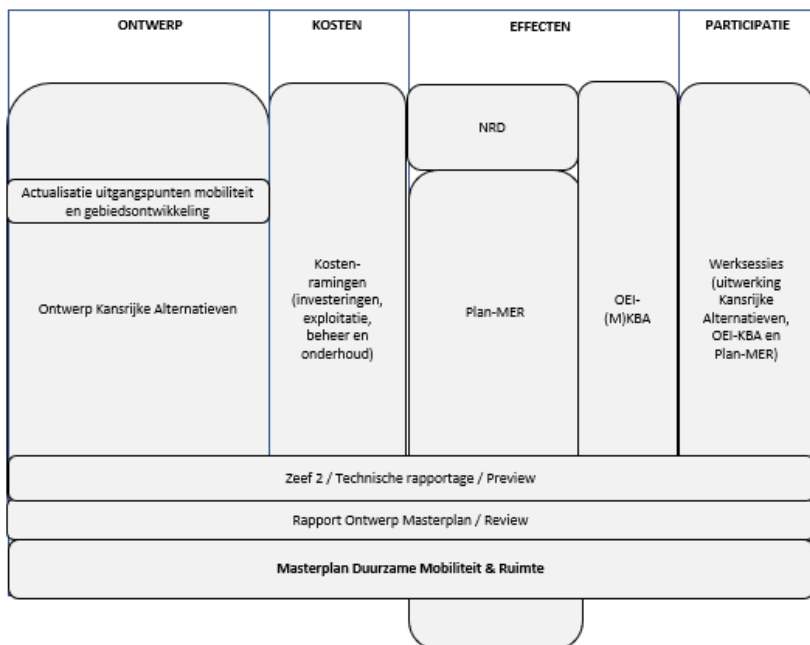
VOORTGANGSRAPPORTAGE

Bijlage: Werkplan Verkenning

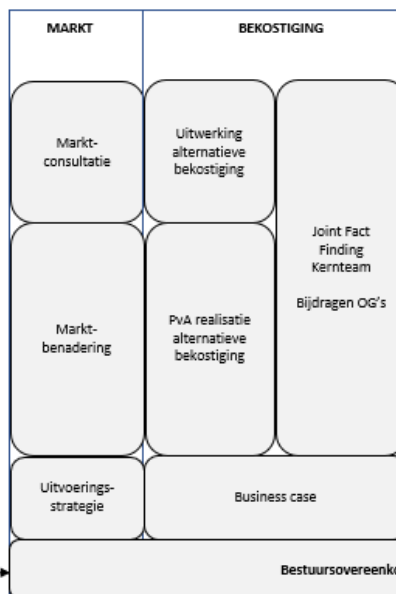
Beoordelingsfase Verkenning CID-Binckhorst

KTA & No-regret

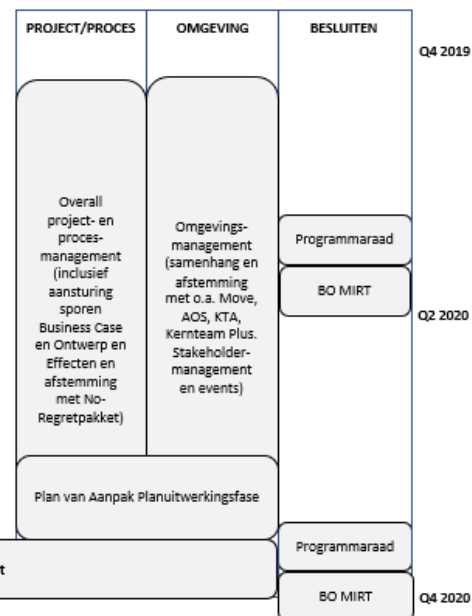
Ontwerp en Effecten



Business Case



Management



Q4 2019

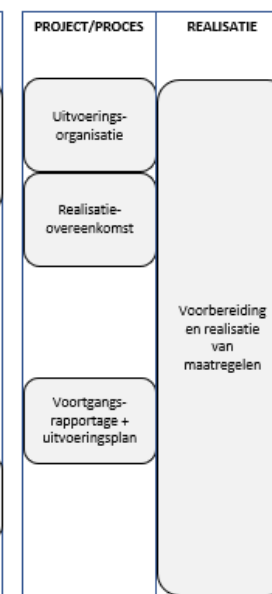
Q2 2020

Q4 2020

KTA



No-regret



Bijlage: Voorziene besluiten Verkenning CID-Binckhorst 2020

Bestuurlijk
overleg

Programmaraad 11 maart:

Gevraagde besluiten:

- Kennis nemen van de voortgangsrapportage van de Verkenning en deze vast te stellen.
- Het memo 'vastleggen mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen' en het advies van het DO te bespreken (bijlage). De voorkeursoptie vast te stellen.
- Het DO van 16 april te machtigen om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vast te stellen en vrij te geven voor inspraak.
- Het DO van 16 april te machtigen om de actualisatie van de uitgangspunten voor verstedelijking en mobiliteit van de Verkenning vast te stellen.

Programmaraad/BO CID-BH (nog niet gepland) Vorbereiding SBO MIRT

SBO MIRT 17 juni

Gevraagde besluiten:

- Kennisnemen van Voortgangsrapportage
- Ter bespreking:
Doorkijk naar besluit BO MIRT

Programmaraad 16 juli

Gevraagde besluiten:

- Bespreken van inzichten rond alternatieve bekostiging, marktconsultatie en omvang van de verwachte eigen bijdragen.
- Vaststellen KTA-maatregelen CID Binckhorst (als onderdeel van de Korte Termijn Aanpak)

Programmaraad 2 oktober

Ter bespreking:

- Presentatie contouren concept masterplan

Programmaraad begin november

Gevraagde besluiten:

- Bespreken van het concept-Masterplan (uitwerking Kansrijke Alternatieven, resultaat Zeef 2, keuze Voorkeursalternatief)
- Bespreken van de concept-uitvoeringsstrategie
- Bespreken van de concept-BOK voor de Planuitwerkingsfase
- Bespreken van het bekostigingsvoorstel

BO MIRT 25/26 november 2020:

Gevraagde besluiten:

- Voorkeursbeslissing
- Vaststellen Masterplan Duurzame Mobiliteit & Ruimte
- Ondertekenen Bestuurs-overeenkomst voor de Planuitwerkingsfase

Directeuren
overleg

DO 5 maart

Gevraagde besluiten:

- Kennis nemen van de voortgangsrapportage van de Verkenning en vrij te geven voor de Programmaraad.
- Kennis nemen van het memo 'vastleggen mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen' en een voorkeursoptie te adviseren aan de Programmaraad. Het memo vrij te geven voor de Programmaraad.

DO 16 april of 28 mei (afhankelijk van datum SBO MIRT)

Gevraagde besluiten:

- Vaststellen en vrijgeven voor inspraak van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
- Vaststellen van de actualisatie van de uitgangspunten voor verstedelijking en mobiliteit (woningbouwaantallen; parkeernormen) van de Verkenning.

DO 9 juli

Ter bespreking:

- Inzichten alternatieve bekostiging en marktconsultatie, omvang van verwachte eigen bijdragen

Ter doorgeleiding naar PR:
• KTA Maatregelen CID-Binckhorst (als onderdeel agendapunt KTA)

DO 27 augustus

Ter bespreking:

- Stand van zaken

DO 17 september

Ter bespreking:

- Stand van zaken
- Uitkomsten opdracht IGB
- Bekostiging alternatief/bijdragen

DO 15 oktober

Ter doorgeleiding naar PR:

- Concept-Masterplan (Kansrijke alternatieven, Zeef 2, Voorkeursalternatief)
- Concept-Uitvoeringsstrategie
- Concept-BOK voor Planuitwerkingsfase
- Bekostigingsvoorstel

DO 12 november

Vaststellen producten voor doorgeleiding naar BO MIRT:

- Masterplan
- BOK Planuitwerkingsfase
- PvA Planuitwerkingsfase

Januari

Februari

Maart

April

Mei

Juni

Juli

Augustus

September

Oktober

November

December

ASG eind februari

- Lijn bepalen: Partners vertrouwen in Voorkeursbesluit o.b.v. het concept-Masterplan en de MER-procedure?
- Projectplanning/proces bespreken
- Inzet en bijdragen
- Memo type planproduct aan het eind van Planuitwerkingsfase, wie is bevoegd gezag en vertaling naar Spelregels CID-Binckhorst;
- Voortgang No-Regret pakket

ASG eind april

- No-regret: bespreken/vaststellen plannen van aanpak, werkafspraken en organisatie, kasritmes en voortgangsrapportages.

ASG eind juni

- Terugblik SBO MIRT
- Strategie bekostiging en bijdrage partijen

ASG begin september

- Uitkomsten Masterplan
- Uitkomsten Business case
- Concept Uitvoeringsstrategie

Ambtelijke
stuurgroep

Planning Besluitvorming Verkenning CID-BH 2020

Betreft: Vastleggen mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen
Datum: 13 februari 2020

Aan: Programmaraad, 11 maart 2020
Van: ██████████, namens het Kernteam CID-Binckhorst

Bijlage: Beschrijving Omgevingsplan en Projectbesluit

Aanleiding

De opdrachtgevers van de Verkenning maakten in de 'Spelregels Verkenning CID-Binckhorst' afspraken over het opnemen van de mobiliteitsmaatregelen in ruimtelijke plannen. Afgesproken is dat de gemeente Den Haag ruimte reserveert voor deze maatregelen binnen formele procedures die horen bij omgevings- en bestemmingsplannen, structuurvisies en gebiedsagenda's.

Een belangrijke ontwikkeling sinds het vaststellen van de Spelregels is het vaststellen van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen in Q4 van 2019. Relevant is dat alle drie de Kansrijke Alternatieven een regionale doorkoppeling (Zoetermeer/Delft) bevatten. Er is geen sprake van een Alternatief waarin alleen maatregelen worden voorzien op het grondgebied van Den Haag. Dit inzicht vraagt om een herziening van de afspraak uit de Verkenning, omdat Den Haag geen maatregelen *buiten* het eigen grondgebied op kan nemen in Haagse ruimtelijke plannen.

Met de komst van de Omgevingswet (januari 2021) verandert bovendien het instrumentarium voor het vastleggen van ruimtelijke plannen. Relevante instrumenten zijn het Omgevingsplan en het Projectbesluit, die elk om andere producten (en processtappen) vragen ter onderbouwing. Het is van belang dat de uiteindelijke ruimtelijke plannen 'omgevingswet-proof' tot stand komen. Hoewel de ruimtelijke plannen pas in de Planuitwerkingsfase (volgend op de Verkenning) worden opgesteld, is het in de Verkenningfase al noodzakelijk om de producten op te stellen in de geest van de Omgevingswet.

Tot slot wordt het komende jaar een Plan-MER doorlopen. Het is noodzakelijk om bij aanvang van de Plan-MER afspraken te hebben gemaakt over welke partij of partijen optreden als bevoegd gezag.

Bovenstaande ontwikkelingen geven aanleiding om te onderzoeken in typen ruimtelijke plannen de maatregelen aan het eind van de Planuitwerkingsfase kunnen landen en wat de voor- en nadelen zijn van de verschillende typen ruimtelijke plannen. Een besluit is nu noodzakelijk zodat dit jaar de juiste producten ontwikkeld worden.

Doel

De Programmaraad wordt gevraagd dit memo en het advies van het DO te bespreken en een voorkeursvariant vast te stellen.

Opbouw

Het memo begint met een korte introductie van de typen ruimtelijke plannen die volgen uit de Omgevingswet. Wij benoemen drie varianten voor het opnemen van de maatregelen in ruimtelijke plannen. Per variant benoemen wij de voor- en nadelen. Wij besluiten dit memo met het adviseren van een voorkeursvariant aan de Programmaraad.

1. Omgevingswet introduceert nieuwe instrumenten: Programma, Omgevingsplan en Projectbesluit

Met de komst van de Omgevingswet ontstaat er een nieuw instrumentarium voor het vastleggen van ruimtelijke plannen. Drie instrumenten zijn relevant voor de Verkenning CID-Binckhorst. Dit zijn het Programma, het Omgevingsplan en het Projectbesluit.

Resultaat Verkenning (Masterplan) wordt gezien als Programma onder de Omgevingswet

Eén van de eindproducten van de Verkenning CID-Binckhorst is het Masterplan Duurzame Mobiliteit en Ruimte. Dit Masterplan is, juridisch gezien, aan te merken als een structuurvisie: het bevat op hoofdlijnen het ruimtelijke beleid voor de ontwikkeling van CID-Binckhorst op het gebied van mobiliteit en het plan zal een voorkeursalternatief bevatten voor de te realiseren tracés en maatregelen. Het Masterplan is daarmee kaderstellend voor een later vast te stellen bestemmingsplan of Omgevingsplan. Het Masterplan is een strategisch beleidsinstrument van alle partijen. Het is niet juridisch bindend, maar is wel strategisch sturend voor de later op te stellen ruimtelijke plannen.

Binnen de omgevingswet wordt het Masterplan gezien als het instrument Programma. Een Programma is een flexibel instrument dat de overheid kan toepassen in verschillende fasen van de beleidscyclus. Het Programma wordt ook onder de Omgevingswet gezien als een beleidsdocument.

Resultaat Planuitwerkingsfase kan landen in Omgevingsplannen of Projectbesluit

Het daadwerkelijk opnemen van de mobiliteitsmaatregelen uit de Verkenning in ruimtelijke plannen zal pas plaatsvinden aan het eind van de Planuitwerkingsfase. De Planuitwerkingsfase start na de afronding van de Verkenning (Q4 2020) en zal afgerond worden (ruim) ná 1 januari 2021 (de ingangsdatum van de Omgevingswet). Dit betekent dat de mobiliteitsmaatregelen opgenomen worden in één van de typen ruimtelijke plannen die volgen uit de Omgevingswet: het Omgevingsplan en/of het Projectbesluit.

Kort samengevat is het Omgevingsplan het nieuwe gemeentelijke instrument om ruimtelijke plannen in op te nemen. Elke gemeente krijgt een overkoepelend Omgevingsplan dat de huidige bestemmingsplannen bundelt en vervangt.

Met de komst van de Omgevingswet komen voor Rijk en provincie onder andere het inpassingsplan en het tracébesluit te vervallen. Hiervoor in de plaats komt het instrument Projectbesluit met de een verplicht te doorlopen projectprocedure. In het Projectbesluit staat beschreven op welke manier het bevoegd gezag een bepaald project uit zal voeren. De provincie, het Rijk (of het Waterschap) kan hiermee gemeentelijke Omgevingsplannen aanpassen. Het is ook mogelijk dat gemeenten zelf de projectprocedure doorlopen en met een Projectbesluit het Omgevingsplan aanpassen.

Meer informatie over het Omgevingsplan, het Projectbesluit en de projectprocedure voegen wij in de bijlage bij dit memo.

2. Drie varianten om mobiliteitsmaatregelen vast te leggen in ruimtelijke plannen

Er zijn drie varianten denkbaar voor het opnemen van de maatregelen in ruimtelijke plannen:

1. *'Gemeenten aan zet'*: alle maatregelen worden opgenomen in gemeentelijke Omgevingsplannen met de gemeenten als bevoegd gezag.
2. *'Provincie aan zet'*: alle maatregelen worden opgenomen in een provinciaal Projectbesluit met de provincie als bevoegd gezag.
3. *'Provincie voor HOV, gemeenten voor lokale maatregelen'*: het HOV en de bijbehorende maatregelen worden opgenomen in een provinciaal Projectbesluit, de overige maatregelen landen in gemeentelijke Omgevingsplannen.

Hieronder geven wij een beschrijving van de drie varianten met daarbij de voor- en nadelen.

Variant 1: 'Gemeenten aan zet'

In deze variant worden alle ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau vastgesteld. Maatregelen worden opgenomen in losse Omgevingsplannen. Aan het eind van de Planuitwerkingsfase volgt niet één centraal besluit over alle maatregelen, maar worden voor maatregelen 'losse' omgevingsvergunningen aangevraagd.

Wat betekent variant 1 voor het opnemen van de lokale maatregelen (binnen Den Haag, tot en met 2030)?

De lokale maatregelen tot en met 2030 worden opgenomen in het Omgevingsplan van de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg.

Wat betekent variant 1 voor het opnemen van de doorkoppeling (regionale maatregelen, 2030 – 2040)?

In deze variant wordt de regionale doorkoppeling aan het eind van de Planuitwerkingsfase nog *niet* vastgelegd in ruimtelijke plannen. Dit gebeurt op een later moment (wel vóór 2030). Er zijn verschillende keuzes mogelijk voor het opnemen van de regionale maatregelen in ruimtelijke plannen. Wij gaan voorts uit van (1) de maatregelen worden vóór 2030 door alle gemeenten waaraan het tracé raakt opgenomen in het eigen Omgevingsplan¹. Andere mogelijkheden zijn (2) de gemeenten doorlopen gezamenlijk de projectprocedure en de provincie neemt een Projectbesluit of (3) de provincie doorloopt de projectprocedure én neemt het Projectbesluit.

Wat betekent variant 1 voor de Plan-MER?

In deze variant zijn de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg (als gemeenten waarin de maatregelen plaatsvinden én mede-initiatiefnemers van de Verkenning) bevoegd gezag voor de Plan-MER. Wij onderzoeken of ook de provincie Zuid-Holland in dit geval gezien wordt als bevoegd gezag.

Belangrijke voordelen van variant 1:

- In lijn met de omgevingswet wordt uitgegaan van het subsidiariteitsbeginsel: hogere overheden nemen geen taken over die door lagere overheden kunnen worden afgehandeld. Door besluiten op lokaal

¹ De (regionale) maatregelen die tussen 2030 en 2040 worden uitgevoerd landen vóór 2030 in de individuele Omgevingsplannen van alle betrokken gemeenten die raken aan het regionale tracé: Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Delft, Zoetermeer en Rijswijk

niveau te nemen is optimale afstemming tussen mobiliteit en verstedelijking en bredere integrale afstemming mogelijk;

- De meeste maatregelen uit de Verkenning vallen binnen het grondgebied van de gemeente Den Haag. Binnen het huidige Omgevingsplan van de Binckhorst is al rekening gehouden met ruimtereserveringen voor mobiliteitsmaatregelen. De wijzigingen als gevolg van de Verkenning op het Omgevingsplan zijn relatief beperkt. Optimale afstemming met de gefaseerde gebiedsontwikkeling is mogelijk.
- Door de maatregelen die na 2030 worden uitgevoerd pas eind jaren '20 vast te stellen is het mogelijk in te spelen op de inzichten van dat moment. Dit sluit goed aan bij de adaptieve aanpak van de Verkenning en de onzekerheid in tempo en fasering van de gebiedsontwikkeling.

Belangrijke nadelen van variant 1:

- Omdat geen centraal besluit wordt genomen is het in samenhang opnemen van de maatregelen in alle Omgevingsplannen een uitdaging.
- Voor de maatregelen die raken aan de regionale doorkoppeling (maatregelen vanaf 2030) dienen niet-opdrachtgevende gemeenten hun Omgevingsplan aan te passen. Dit is bestuurlijk en procesmatig een uitdaging, ook omdat niet alle betreffende gemeenten opdrachtgever zijn van de Verkenning.

Variant 2: 'Provincie aan zet'

In deze variant worden *alle* mobiliteitsmaatregelen vastgelegd in een provinciaal Projectbesluit. De provincie doorloopt de projectprocedure. Met het Projectbesluit wijzigt de provincie de Omgevingsplannen van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Delft, Zoetermeer en Rijswijk. De gemeenten zijn verplicht hun Omgevingsplan aan te passen op basis van het Projectbesluit.

Wat betekent variant 2 voor het opnemen van de lokale maatregelen (binnen Den Haag, tot en met 2030)?

De lokale mobiliteitsmaatregelen worden aan het eind van de Planuitwerkingsfase opgenomen in het provinciale Projectbesluit. De keuze voor het Projectplan vereist het doorlopen van de projectprocedure.

Wat betekent variant 2 voor het opnemen van de doorkoppeling (regionale maatregelen, 2030 – 2040)?

De regionale doorkoppeling wordt -evenals de lokale mobiliteitsmaatregelen- aan het eind van de Planuitwerkingsfase opgenomen in het provinciale Projectbesluit. Zoals hierboven vermeld is het doorlopen van de projectprocedure verplicht.

Wat betekent variant 2 voor de Plan-MER?

In deze variant is de provincie Zuid-Holland bevoegd gezag voor zowel het Projectbesluit als de Plan-MER.

Belangrijke voordelen van variant 2:

- Het provinciaal Projectbesluit wijzigt Omgevingsplannen of geldt als omgevingsvergunning. Dit geldt voor alle gemeenten waar de maatregelen neerslaan. Dit geeft de provincie 'doorzettingsmacht' om de maatregelen versneld op te nemen in de ruimtelijke plannen.
- In de overgangsfase van de Omgevingswet kunnen de plannen al worden uitgevoerd. Voor zover het Projectbesluit in strijd is met bestaande Omgevingsplannen, geldt het Projectbesluit als omgevingsvergunning. Gemeenten dienen er intussen voor te zorgen dat het Omgevingsplan in overeenstemming wordt gebracht met het Projectbesluit.

Belangrijke nadelen van variant 2:

- Deze variant doet geen recht aan het subsidiariteitsbeginsel: de provincie neemt taken over die door lagere overheden (op basis van lokale keuzes en samenwerking) kunnen worden afgehandeld.
- De maatregelen tot en met 2030 vinden voornamelijk plaats in Den Haag en zijn sterk verbonden met de planning en fasering van de gebiedsontwikkeling. De gemeente zal beter in staat zijn om integraal af te stemmen tussen mobiliteit en verstedelijking dan de provincie.
- Binnen het huidige Omgevingsplan van de Binckhorst is al rekening gehouden met ruimtereserveringen voor maatregelen. Het lijkt effectiever om de mobiliteitsmaatregelen door de gemeente Den Haag zelf te borgen dan door deze 'op te laten leggen' door de provincie.

Variant 3: Provincie voor HOV, gemeenten voor lokale maatregelen

Variant 3 is een combinatie van de varianten 1 en 2. De maatregelen worden in deze variant gesplitst en ondergebracht in verschillende typen ruimtelijke plannen. De HOV-verbinding en bijbehorende maatregelen worden vastgelegd in een provinciaal Projectbesluit. Voor het HOV moet de projectprocedure worden doorlopen. De lokale maatregelen worden ondergebracht in het Omgevingsplan van de gemeente Den Haag.

Wat betekent variant 3 voor het opnemen van de lokale maatregelen (binnen Den Haag, tot en met 2030)?

De lokale maatregelen tot en met 2030 worden opgenomen in het Omgevingsplan van de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg.

Wat betekent variant 3 voor het opnemen van de doorkoppeling (regionale maatregelen, 2030 – 2040)?

De maatregelen voor de regionale doorkoppeling worden aan het eind van de Planuitwerkingsfase opgenomen in het provinciale Projectbesluit. Hiervoor is het doorlopen van de projectprocedure voor het HOV verplicht. Het is mogelijk om het Projectbesluit ná de afronding van de Planuitwerkingsfase (maar vóór 2030) te nemen. In dat geval doorloopt de provincie op een later moment de projectprocedure om te komen tot het Projectbesluit.

Wat betekent variant 3 voor de Plan-MER?

In deze variant zijn de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg (als gemeenten waarin de maatregelen plaatsvinden én mede-initiatiefnemers van de Verkenning) én de provincie Zuid-Holland (als initiatiefnemer voor de planprocedure) bevoegd gezag voor de Plan-MER.

Belangrijke voordelen van variant 3:

- Het provinciaal Projectbesluit wijzigt Omgevingsplannen of geldt als omgevingsvergunning. Dit geldt voor alle gemeenten waar de maatregelen neerslaan. Dit geeft de provincie 'doorzettingsmacht' om de HOV-verbinding versneld op te nemen in de ruimtelijke plannen.
- Door lokale besluiten over maatregelen in het basispakket gemeentelijk vast te leggen en regionale componenten in een Projectbesluit, kunnen besluitvorming en uitvoering gefaseerd worden. De maatregelen worden niet als één pakket vastgesteld, maar in (minimaal) twee losse procedures. Dit maakt het mogelijk om lokale maatregelen op te nemen in een Omgevingsplan en op een later moment (vóór 2030) de plannen rondom regionale doortrekking vast te leggen.

Belangrijke nadelen van variant 3:

- Deze variant doet geen recht aan het subsidiariteitsbeginsel: de provincie neemt taken over die door lagere overheden (op basis van lokale keuzes en samenwerking) kunnen worden afgehandeld.
- De beleving van het project als één maatregelpakket ten behoeve van de mobiliteitstransitie neemt af door gefragmenteerde besluitvorming.
- Door de maatregelen die na 2030 worden uitgevoerd al aan het einde van de Planuitwerkingsfase vast te stellen is het niet goed mogelijk in te spelen op de inzichten van medio 2030. Dit sluit niet goed aan bij de adaptieve aanpak van de Verkenning.

3. Advies aan de Programmaraad

Het kernteam adviseert de Programmaraad om te kiezen voor variant 1: 'Gemeenten aan zet'. In deze variant stemmen gemeenten hun Omgevingsplannen op elkaar af en stellen zij deze vast.

Een keuze voor variant 1 betekent dat de maatregelen tot 2030 worden opgenomen in de Omgevingsplannen van Den Haag en Leidschendam-Voorburg aan het eind van de Planuitwerkingsfase (medio 2022). De maatregelen voor regionale doorkoppeling worden op een later moment (medio 2028) opgenomen in Omgevingsplannen van alle gemeenten waarin maatregelen worden uitgevoerd.²

Ook betekent deze keuze dat de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg (als gemeenten waarin de maatregelen plaatsvinden én mede-initiatiefnemers van de Verkenning) bevoegd gezag zijn voor de Plan-MER. Mogelijk in combinatie met de provincie Zuid-Holland.

4. Vervolgstappen

Vervolgstappen na vaststelling van een voorkeursvariant in de Programmaraad zijn:

- De winnende marktpartij voor het spoor 'ontwerp en effecten' krijgt opdracht de producten te ontwikkelen en het proces te doorlopen in lijn met het gekozen ruimtelijke plan.
- De partijen die in de voorkeursvariant zijn aangemerkt als bevoegd gezag voor de Plan-MER vervullen de bijbehorende plichten
- Afspraken worden voorbereid met omliggende gemeenten over het type ruimtelijk plan waarin de maatregelen landen.

² Het betreft de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Delft, Zoetermeer en Rijswijk. In het geval de gemeenten onderling niet tot afspraken komen over het opnemen van de regionale doorkoppeling in de omgevingsplannen, kan er gekozen worden voor het maken van een provinciaal Projectbesluit voor het HOV-tracé. Het doorlopen van de voorbereidende projectprocedure kan gebeuren door de provincie of door de gemeenten.

Bijlage 1: Beschrijving Omgevingsplan en Projectbesluit

Ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau: van bestemmingsplan naar Omgevingsplan

Op basis van de huidige wet- en regelgeving (WRO) leggen gemeenten hun ruimtelijke plannen vast in bestemmingsplannen. Nu hebben gemeenten meerdere (vrij specifieke) bestemmingsplannen voor hun grondgebied.

Met de komst van de Omgevingswet per 2021 vervangt het Omgevingsplan alle bestemmingsplannen van een gemeente. Losse bestemmingsplannen gaan op 1 januari 2021 over in één Omgevingsplan. Het Omgevingsplan is minder specifiek en kan meer ruimte bieden aan initiatieven binnen de kaders. Waar bestemmingsplannen alleen gaan over 'goede ruimtelijke ordening', is een Omgevingsplan breder. Het kan verschillende typen regels bevatten die over de fysieke leefomgeving gaan (bijvoorbeeld een evenwichtige toedeling van functies in gebieden). De regels in het Omgevingsplan zullen vaak lijken op de regels die nu in gemeentelijke verordeningen staan.

Ruimtelijke plannen op regionaal niveau: van inpassingsplan/tracébesluit naar Projectbesluit

Op basis van huidige wet- en regelgeving kan een 'hoger' bevoegd gezag (bijv. de provincie) voor een bepaald gebied een inpassingsplan opstellen. Het gemeentelijke bestemmingsplan wordt daarmee feitelijk buiten werking gezet. Een provinciaal inpassingsplan is vergelijkbaar met een bestemmingsplan voor een gemeente, maar wordt ingezet voor grootschalige projecten die vaak aan meerdere gemeenten raken. Het Rijk kan gebruik maken van het tracébesluit voor de aanleg van nieuwe hoofdwegen of een wijziging aan bestaande hoofdwegen.

Met de komst van de Omgevingswet worden onder andere het inpassingsplan en het tracébesluit vervangen. Hiervoor in de plaats komen de projectprocedure en het Projectbesluit. In het Projectbesluit staat beschreven op welke manier het bevoegd gezag een bepaald project uit zal voeren. De provincie, het Rijk (of het Waterschap) kan hiermee gemeentelijke Omgevingsplannen aanpassen. Het is ook mogelijk dat de gemeente zelf de projectprocedure doorloopt en met het Projectbesluit het Omgevingsplan aanpast.

Het komen tot een Projectbesluit vereist een voorbereiding volgens de 'projectprocedure' in vijf stappen: (1) Kennisgeving voornemen, (2) Kennisgeving participatie, (3) Verkenning, (4) Voorkeursbeslissing en (5) Projectbesluit.³

³ Hoewel de stappen deels gelijkluidend zijn aan de stappen in de MIRT-procedure, betreft het hier de stappen zoals omschreven in de projectprocedure in de Omgevingswet. De inhoudelijke eisen aan deze stappen wijken af van de eisen uit de MIRT-procedure.

Verslag Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst

4 april 2019, 11.00 – 12.30 uur, Spui 70 kamer E 07.02, Den Haag

Genodigden ambtelijke stuurgroep

- [REDACTED] VINU (voorzitter)
- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], provincie Zuid-Holland
- [REDACTED] (vervangt [REDACTED]), ministerie van IenW
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED] (vervangt [REDACTED]), MRDH
- [REDACTED] Leidschendam-Voorburg

Genodigden voor toelichting op agendapunt

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], VINU

Verslag

1. Opening en voorstelronde

[REDACTED] heet iedereen welkom bij deze eerste ambtelijke stuurgroep voor de Verkenning CID-Binckhorst. Een groot deel van deze eerste bijeenkomst staat in het teken van het inhoudelijk voorbereiden van stukken voor het directeurenoverleg MoVe (17 april) en de Programmaraad MoVe (24 april).

Mededelingen:

- [REDACTED] vervangt [REDACTED] vandaag als vertegenwoordiger van de MRDH.
- [REDACTED] vervangt [REDACTED] vandaag als vertegenwoordiger van het ministerie van IenW.

Na afloop van het overleg verzond [REDACTED] per mail een overzicht van de opmerkingen van IenW. Deze opmerkingen voegen wij als bijlage bij dit verslag.

2. Start Ambtelijke Stuurgroep (bijlage A)

[REDACTED] geeft een toelichting op de governance van de Verkenning:

- Het kernteam is vorig jaar bij de start van de preverkenning opgericht en bestaat uit vertegenwoordigers van de opdrachtgevende partijen. Het kernteam is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van deze Verkenning.
- Het Directeurenoverleg van MoVe (gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking) bereidt besluitvorming voor op programmaniveau. Binnen het programma vallen ook andere projecten (bijvoorbeeld de Verkenning Rotterdam).
- De Programmaraad MoVe en het BO MIRT nemen de bestuurlijke besluiten.

In november 2018 gaven directeuren/bestuurders aan behoefte te hebben aan een eigen stuurgroep voor de Verkenning CID-Binckhorst. De ruimte op de agenda's van het DO en de Programmaraad voor de Verkenning is beperkt. De ambtelijke stuurgroep geeft invulling aan deze wens.

In de ambtelijke stuurgroep zijn de opdrachtgevende partijen op managementniveau vertegenwoordigd. Er is meer tijd om voortgang en knelpunten te bespreken en zo te versnellen. De rol en werking van de ambtelijke stuurgroep wordt tussentijds geëvalueerd.

3. Maatwerk spelregels MIRT-Verkenning (bijlage B)

[REDACTED] geeft een toelichting op het memo. Het memo bevat een voorstel voor de maatwerk-spelregels voor deze Verkenning. De producten die in het memo genoemd worden vormen de basis voor een Voorkeursbeslissing in het BO MIRT in Q4 van 2020.

Opmerkingen op het memo:

- [REDACTED] vraagt om een kosten-batenanalyse expliciet in het memo te vermelden. Dit zal worden toegevoegd.
- [REDACTED] vraagt of er een meer gedetailleerde planning beschikbaar is van de activiteiten van de komende maanden. Deze planning beschikbaar en opgenomen in het Projectplan van deze Verkenning.

De ambtelijke stuurgroep gaat -na verwerking van de opmerkingen- akkoord met het verzenden van dit memo naar het DO en de Programmaraad. De Programmaraad wordt gevraagd de spelregels vast te stellen.

4. Relatie verstedelijking en mobiliteitstransitie (bijlage C)

[REDACTED] geeft een toelichting op het memo. Het memo geeft inzicht in de huidige stand van zaken rond uitgangspunten rond gebiedsontwikkeling en mobiliteit. Dit memo zal periodiek worden geüpdatet.

De ambtelijke stuurgroep geeft de volgende opmerkingen mee op het memo:

- Slide 5: tabellen aanvullen met de op dit moment al aanwezige woningen en arbeidsplaatsen en welke aantallen nu als 'hard' zijn aan te houden.
- Slide 10: nuanceren met oog voor gevoeligheden rond verschillen in parkeernormen tussen (het toekomstbeeld van) Den Haag en de normen van omliggende gemeenten. Afbeelding niet weergeven.
- Slide 12: bij alternatieve bekostiging opmerken dat afspraken over alternatieve bekostiging rond mobiliteit onderdeel zijn van gesprekken met ontwikkelaars over o.a. bijdragen aan duurzaamheid en inrichting openbare ruimte.
- Het te doorlopen proces met buurgemeenten (Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) en het gezamenlijk oppakken van communicatie met deze gemeenten benoemen.

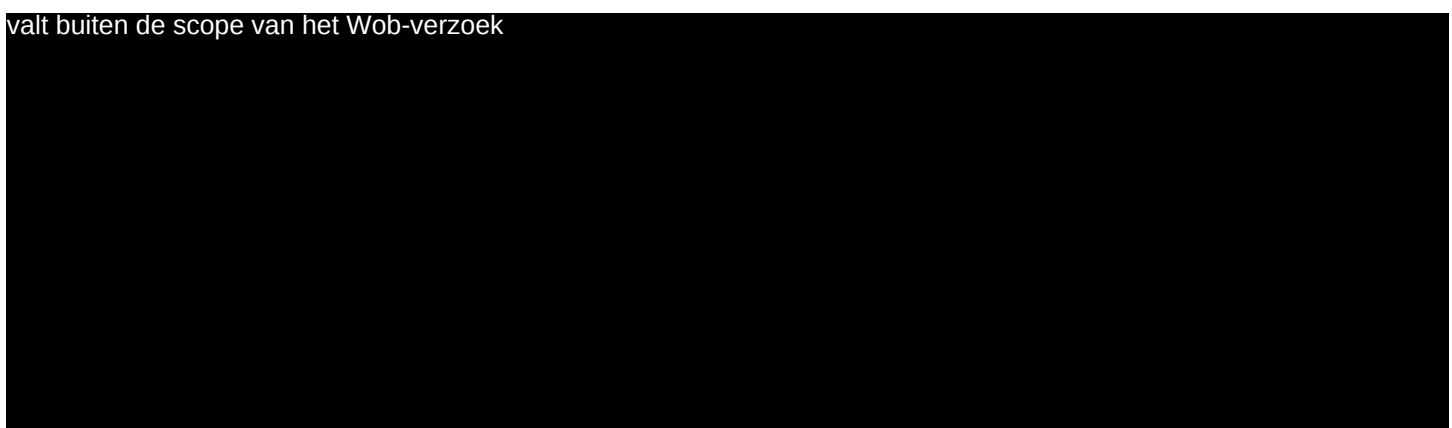
[REDACTED] merkt op dat het streven van 25% dekking uit alternatieve bekostiging niet reëel lijkt. 10 tot 15% alternatieve bekostiging lijkt meer realistisch. De ambtelijke stuurgroep deelt deze inschatting. Voor dit moment wordt gekozen om het streven naar 25% dekking aan te houden in het memo.

[REDACTED] merkt op dat het memo momenteel de besluitvorming binnen Den Haag doorloopt. Dit gebeurt gelijktijdig met behandeling in DO en Programmaraad.

De ambtelijke stuurgroep gaat -na verwerking van de opmerkingen- akkoord met het ter kennisgeving aanbieden van deze sheetrapportage aan het DO en de Programmaraad.

5. Hoofdpijnen no-regret maatregelenpakket 2019-2023 (bijlage D)

valt buiten de scope van het Wob-verzoek



- Uitwerking van de laatste 'ontbrekende schakel' van de Velostrada en Trekfietstrace;
- Adaptiviteit van het no-regretpakket;
- Kostenramingen;
- Relatie van de maatregelen met duurzaamheidsambities.

De ambtelijke stuurgroep gaat -na verwerking van de opmerkingen- akkoord met het aanbieden van deze sheetrapportage aan het DO en de Programmaraad. De Programmaraad wordt gevraagd om de hoofdlijnen van het no-regret maatregelenpakket vast te stellen.

6. Hoofdlijnen dekkingsvoorstel no-regret **financieel**

_____ geeft een toelichting op het dekkingsvoorstel en de twee varianten voor governance.

Dekkingsvoorstel

De aanwezigen reageren op het dekkingsvoorstel.

- MRDH: akkoord met het voorstel, onder voorbehoud van bestuurlijke besluitvorming.
- Ministerie van IenW: akkoord met het voorstel. Voorkeur voor het programmabreed aanwenden van middelen.
- Leidschendam-Voorburg: akkoord met het voorstel. De gevraagde bijdrage is opgenomen in de Kadernota voor 2020. Besluitvorming hierover vindt eind 2019 plaats.
- PZH: heeft **financieel** heeft gereserveerd voor het no-regretpakket. Het aanvullen tot de gevraagde **financieel** is een keuze voor het nog te vormen provinciaal bestuur.
- Den Haag: akkoord met het voorstel. Dekking is voorzien uit de verkoop van de Eneco-aandelen.

Governance

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



7. Rondvraag en sluiting

Afgesproken wordt dat de aangepaste stukken op vrijdag 5 april 2019 naar zowel het kernteam als de ambtelijke stuurgroep worden verzonden. Eventuele reacties kunnen tot maandag 8 april 13.00 uur worden doorgegeven. De stukken worden maandag aan het eind van de dag verzonden naar het DO.

De volgende ambtelijke stuurgroep wordt over zes weken georganiseerd. Ter bespreking zijn de uitwerking van het no-regretpakket, het realiseren van de ontbrekende schakel in de Velostrada en het proces met de buurgemeenten rond o.a. communicatie en parkeernormen.

Actielijst

- Controleren of Leidschendam-Voorburg is uitgenodigd voor DO en Programmaraad (actie [REDACTED])
- Verwerken opmerkingen op bijlage B (actie [REDACTED])
- Verwerken opmerkingen op bijlage C (actie [REDACTED])
- Verwerken opmerkingen op bijlage D (actie [REDACTED])
- Verzenden van de aangepaste memo's op vrijdag 5 april naar Ambtelijke Stuurgroep en Kernteam (actie [REDACTED])
- Doorgeven eventuele opmerkingen op memo's uiterlijk op maandag 8 april 13.00 (actie allen)
- Verzenden van memo's aan MoVe ter agendering voor DO en Programmaraad (actie [REDACTED])
- Organiseren vervolgoverleg 2^{de} helft mei (actie [REDACTED])

Bijlage op volgende pagina.

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

VOORTGANGSRAPPORTAGE

Betreft: Voortgang werkzaamheden preverkenning CID Binckhorst

Datum: 30 september 2019

Aan: Programmaraad, 31 oktober 2019

Van: [REDACTED], namens het Kernteam CID-Binckhorst

Bijlagen: A - Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (gereed bij bespreking in PR 31 okt)
E - Memo dekken tekort [REDACTED] op no-regretpakket (gereed bij bespreking in PR 31 okt)
C - Bestuursovereenkomst no-regretpakket (gereed bij bespreking in PR 31 okt)

1. Inleiding

Aanleiding

In het BO MIRT van november 2018 zijn afspraken gemaakt over de start van de Verkenning en het uitwerken van het no-regretpakket. Het doel van de Verkenning is het leggen van de basis voor het nemen van de Voorkeursbeslissing (tijdens het BO MIRT in november 2020) voor de Planuitwerkingsfase.

Doel van de voortgangsrapportage

Doel van deze voortgangsrapportage is om de Programmaraad te informeren over de voortgang van de werkzaamheden en inzicht te geven in de vervolgaanpak tot en met besluitvorming in het BO MIRT in november 2020. De voortgang is omschreven aan de hand van de twee onderdelen van dit project: (1) de Verkenning en (2) de realisatie van het no regret pakket.

Het project maakt onderdeel uit van Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking. Opdrachtgevers van de Verkenning zijn het ministerie van IenW, het ministerie van BZK, de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Den Haag en de gemeente Leidschendam-Voorburg.

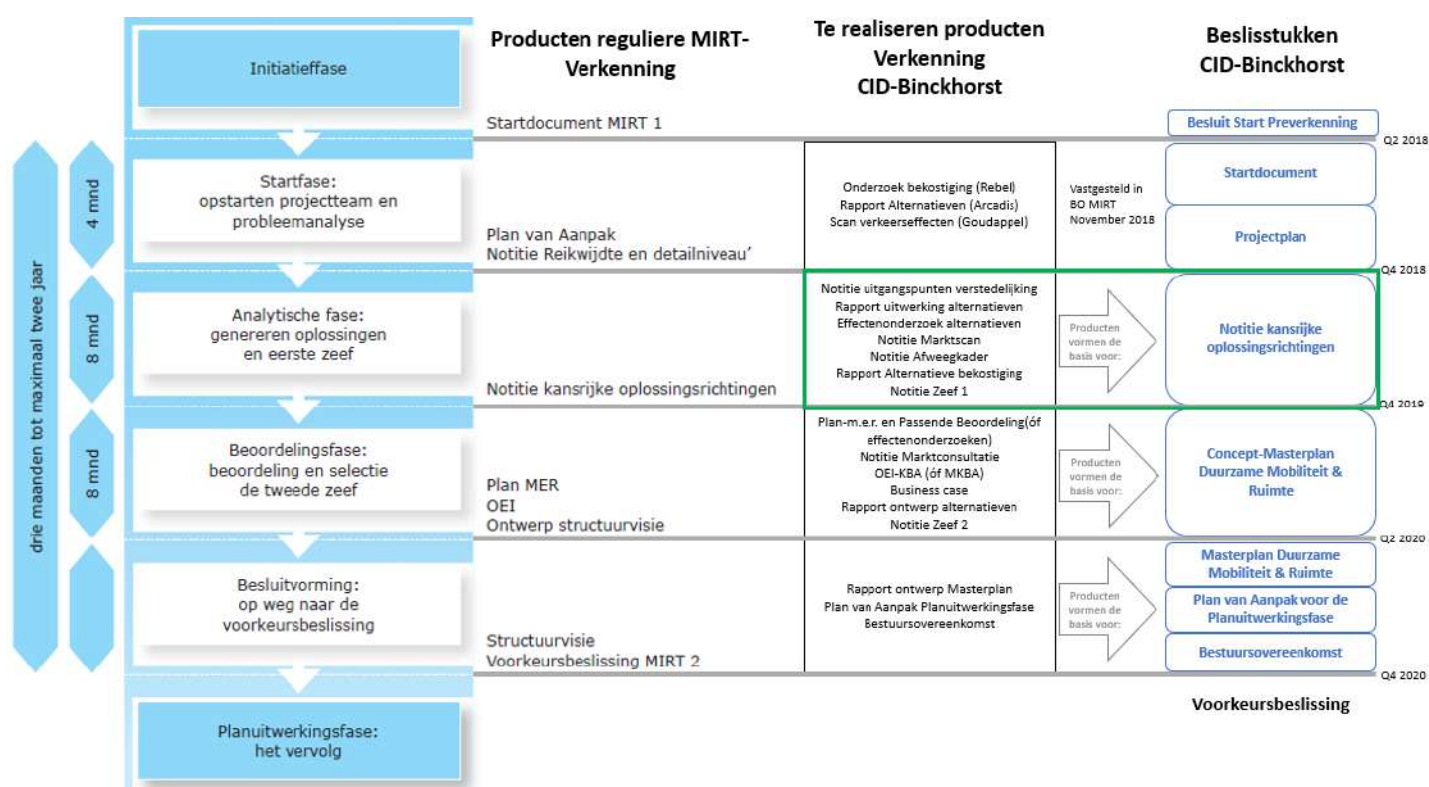
De Verkenning kent een Bestuurlijk Overleg (Programmaraad / BO CID-Binckhorst), een Directeurenoverleg (DO MoVe), een Ambtelijke Stuurgroep en een ambtelijk Kernteam, waarin de opdrachtgevers deelnemen. Het Kernteam verzorgt de dagelijkse aansturing van de Verkenning. VINU verzorgt het onafhankelijk projectmanagement en het omgevingsmanagement. Andere betrokken partijen zijn o.a. NS, ProRail, Rijkswaterstaat en HTM.

2. De Verkenning

Stand van zaken

Op 16 juli 2019 stelde de Programmaraad de Spelregels voor de Verkenning CID-Binckhorst vast. In de Spelregels geeft informatie over de te ontwikkelen producten en de te nemen besluiten in de Verkenning. De Spelregels volgen op hoofdlijnen de structuur van een MIRT-Verkenning, maar kennen enkele afwijkende tussen- en eindproducten (bijvoorbeeld een Masterplan in plaats van een Structuurvisie).

De onderstaande figuur toont het proces van de Verkenning. De Verkenning bestaat uit 4 fasen: Startfase, Analytische Fase, Beoordelingsfase en Besluitvorming. Op dit moment ronden wij de Analytische Fase af. De Analytische fase is met name gericht op het definiëren van kansrijke alternatieven. De Analytische fase wordt afgerond met het vaststellen van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen in het BO MIRT (groen kader in onderstaande figuur).



Figuur: proces, producten en beslisstukken Verkenning CID-Binckhorst.

Notitie kansrijke oplossingsrichtingen (bijlage A)

Bijlage A betreft de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Deze notitie geeft onder andere informatie over tien uitgewerkte alternatieven, het afweegkader om de alternatieven te vergelijken, het toepassen van zeef 1, keuze voor drie kansrijke alternatieven, kosten en (traditionele en alternatieve) bekostiging en de resultaten van een marktscan. Het BO MIRT van 20 november wordt gevraagd de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vast te stellen.

Vervolgaanpak

Na het BO MIRT van november 2019 worden tot aan het BO MIRT van november 2020 de beoordelingsfase en de besluitvormingsfase doorlopen. De beoordelingsfase leidt tot een 'Concept-Masterplan Duurzame Mobiliteit & Ruimte' in Q2 2020. Hiertoe stellen wij onder andere een Plan-mer en OEI-KBA of MKBA op. In de besluitvormingsfase werken wij aan het definitieve Masterplan Duurzame Mobiliteit & Ruimte, een Plan van Aanpak voor de Planuitwerkingsfase en een Bestuursovereenkomst voor de Planuitwerkingsfase. Deze drie stukken vormen de basis voor een Voorkeursbeslissing in het BO MIRT van Q4 2020. In de bestuursovereenkomst worden ook afspraken gemaakt over bekostiging en het formaliseren van de MIRT-status van dit project.

Aandachtspunten voor het vervolg

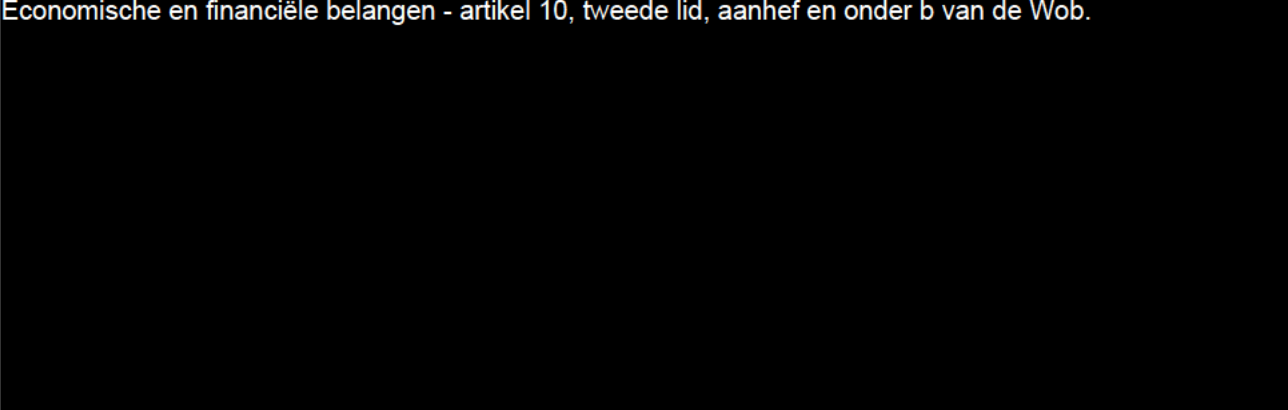
- **Plan-MER:** het regionale HOV zal een traject hebben dat langer is dan 5 kilometer. Het deel dat binnen de verkenning gerealiseerd wordt is kleiner dan 5 km, maar wel onderdeel van een ontwikkeling die mogelijk langer is dan 5 km. Op basis van jurisprudentie is dan voor het HOV deel van de verkenning al een MER noodzakelijk. Binnen de Verkenning wordt daarom een Plan-m.e.r. opgestart. In de Planuitwerkingsfase volgt een Project-m.e.r.
- **Participatie:** bij de uitwerking van de Kansrijke Alternatieven wordt uitgebreid geparticipeerd met (onder andere) de Kernteam Pluspartijen (HTM, NS, ProRail, RWS) en buurgemeenten. Voor belangenorganisaties en publiek wordt in december een participatie-event georganiseerd. Voor raads- en statenleden wordt eind november een informatiebijeenkomst georganiseerd.
- **PAS (Stikstof):** door de uitspraak van de Raad van State kunnen voor veel ruimtelijke projecten momenteel geen vergunningen meer worden uitgegeven. Pels Rijcken adviseert over hoe we hier in de

Verkenning mee om kunnen gaan. Mogelijk is het verstandig om de mobiliteitsmaatregelen uit de Verkenning en de verstedelijking in de besluitvorming aan elkaar te koppelen. Positieve effecten van de mobiliteitstransitie kunnen dan worden verrekend met eventuele negatieve effecten van woningbouw.

3. Realisatie van het no regret pakket

Stand van zaken

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.



Bestuursovereenkomst (bijlage C)

Afspraken over de bijdragen en de samenwerking bij de uitvoering van het no regretpakket leggen de opdrachtgevers vast in een Bestuursovereenkomst (BOK).

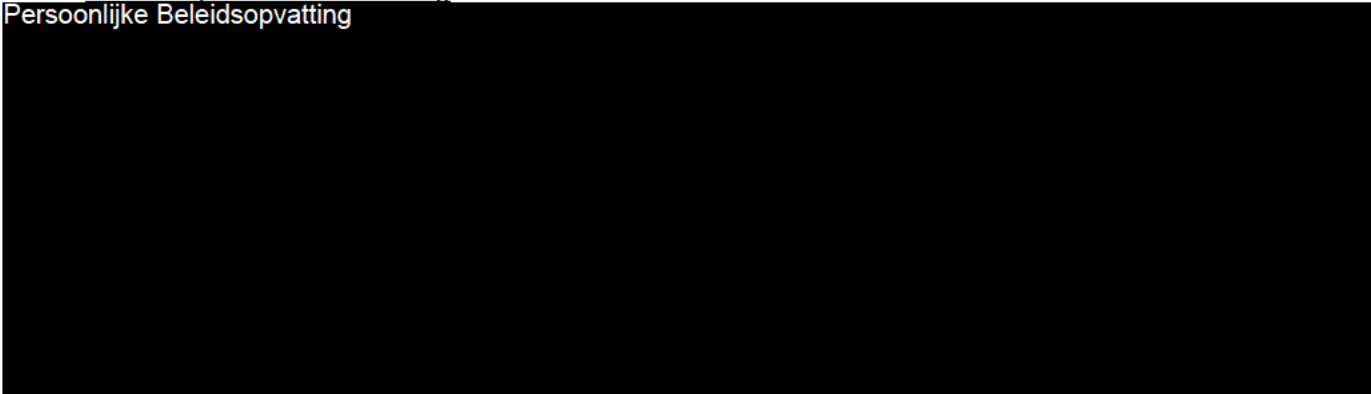
Vervolgaanpak

Na het tekenen van de BOK voorzien wij de volgende stappen:

1. Het opzetten van de projectorganisatie;
2. Het maken van afspraken over de uitvoering van projecten door Leidschendam-Voorburg en Den Haag;
3. De uitwerking van de Bestuursovereenkomst in een Realisatieovereenkomst;
4. Het opnemen van de maatregelen in ruimtelijke plannen (omgevingsplan, bestemmingsplan);
5. Voorbereiding en uitvoering van de maatregelen;
6. Monitoring en evaluatie.

Aandachtspunten voor het vervolg

Persoonlijke Beleidsopvatting



3. Aanzet bekostigingsvoorstel

- Bijlage 3: Aanzet bekostigingsvoorstel
- Gevraagd besluit: keuze maken voor inzet verdeling rijk-regio plus verdeling regiodeel ter vaststelling in DO MoVe 10 september

Toelichting

In het DO MoVe van 2 juli is het volgende voorstel vastgesteld om te komen tot zicht op bekostiging:

- Rijk en regio maken na zomer principe afspraken over verdeling in samenhang met de overige MoVe besluiten.
- De regio bestuurders MIRT plus Leidschendam-Voorburg komen met een voorstel aan het rijk voor bekostiging van het regiodeel.
- In het DO MoVe van 10 september wordt het bekostigingsvoorstel besproken t.b.v. besluitvorming in de Programmaraad.
- In de Programmaraad van 28 september is besluitvorming voorzien over zicht op bekostiging.

In bijlage 3 is een overzicht gegeven van te maken keuzes voor de verdeling rijk-regio en voor de verdeling van het regiodeel.

Tijdens het vorige DO MoVe is een procesvoorstel vastgesteld om te komen tot zicht op bekostiging. Bas geeft aan dat we nu in het proces de fase ingaan dat er stappen gezet moeten worden. Ter bespreking staat nu wat er ingebracht wordt bij het komende DO Move. Bas stelt voor om de memo per onderdeel te bespreken.

Uitgangspunt hoogte investering tbv ZO75

Er staat nu een redeneerlijn waarvan een bedrag van **financieel** het resultaat is, waarvoor komend najaar afspraken gemaakt moeten worden. **■** geeft aan graag ieders reactie hierop te ontvangen:

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

Besluit: **■** stelt voor om de eerdere raming uit de NKO te gebruiken als bandbreedte. De ambtelijke stuurgroep stemt hiermee in.

Verdeelsleutel

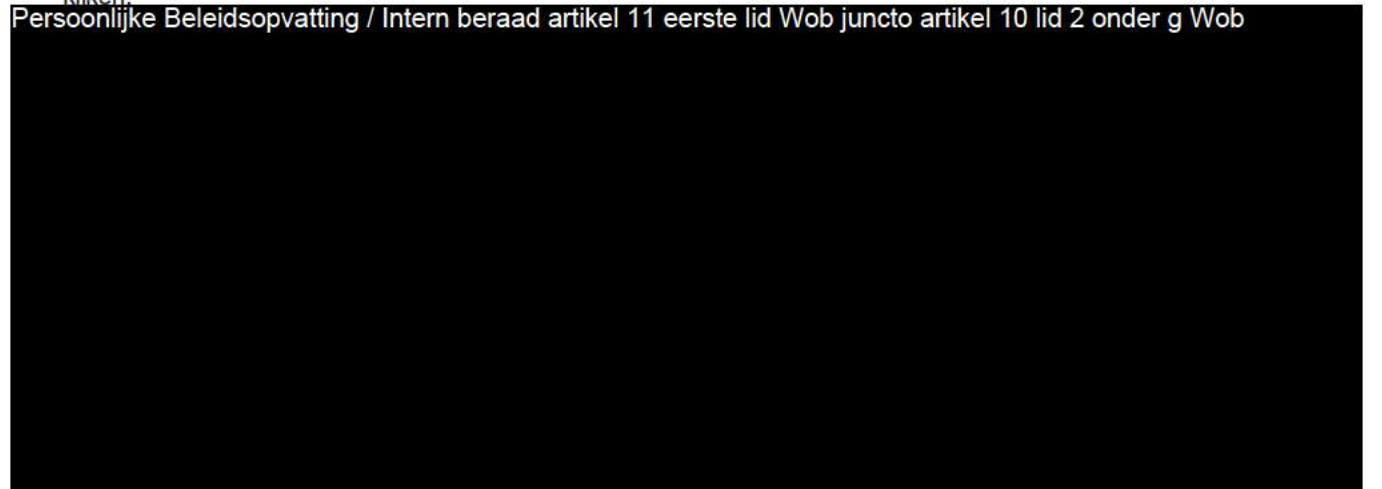
Er zijn nu een aantal opties uitgeschreven. ■■■ vraagt zich af hoe iedereen hier tegenaan kijkt:

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



■■■ geeft aan dat er ook een verdeelsleutel is op regioniveau. ■■■ vraagt zich af hoe de regiopartijen hier tegenaan kijken:

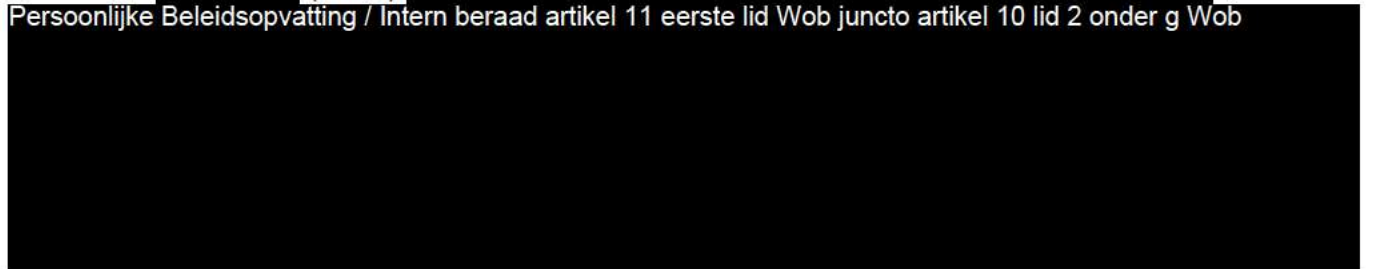
Persoonlijke Beleidsopvatting / Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



Als laatste punt geeft ■■■ aan te willen bespreken welke randvoorwaarden moeten gaan gelden voor de afspraken die gemaakt gaan worden, zoals over de bekostiging. ■■■ vraagt zich af hoe iedereen ertegenaan kijkt en hoever alle partijen er tegenover staan:

- ■■■ (MRDH):

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



- [REDACTED] (Gem. Leidschendam-Voorburg): geeft aan dat de besluitvorming over de meerjarenbegroting opschuift naar komend voorjaar. In november wordt gesproken over de jaarbegroting.

Conclusie:

Gegeven de discussie betekent dit voor de notitie het volgende:

- De strekking van de notitie zal veranderen. Het zal iets meer beschrijvend worden en meer gewerkt worden met bandbreedtes
- Aan het DO zal voorgelegd het besluit: instemmen met voorstel om op korte termijn de verdeelsleutel Rijk-regio voor programmabekostiging uit te werken en de Programmaraad van 28 september een richting voor te leggen.

In de Ambtelijke Stuurgroep van 25 juni is gevraagd om inhoudelijk bijgepraat te worden over de uitwerking van de alternatieven.

[REDACTED] geeft een presentatie over de uitwerking van de alternatieven. Allereerst licht [REDACTED] het proces toe. Er wordt planvormingsproces doorlopen kenmerkend voor een MIRT-Verkenning. Dit geldt ook voor het niveau waarop de ontwerpen worden uitgewerkt en de kostenramingen op plaatsvinden. Van schetsontwerp voor elk alternatief wordt er gewerkt naar een voorkeursalternatief met het niveau van een schetsontwerp +.

Voor deze fase wordt gekeken naar de drie kansrijke alternatieven uit de vorige fase, namelijk HOV-tram, lightrail, en de HOV-bus optie. [REDACTED] geeft aan elk alternatief door te zullen lopen en hier en daar de dilemma's te zullen benoemen.

Alternatief 1: Tram

Uitgangspunt is hierbij maaiveldniveau. Daarbij wordt zoveel mogelijk vrije baan gehanteerd en kruising met andere modaliteiten in principe gelijkvloers. Aan de noordzijde wordt aangesloten op de bestaande tramlijnen richting Den Haag CS. Door het CID-Binckhorst gebied is er een ruimtereservering waar het idee is dat de tram komt, op maaiveldniveau. Aanlanding bij Voorburg gebeurt ook op maaiveldniveau.

Uit dit eerste conceptontwerp komen een aantal overwegingen:

- Tram is over het algemeen goed inpasbaar. Wel te maken met kruisingen met verkeersmodaliteiten.
- Voor tram is nu het uitgangspunt dat de tram eindigt bij Voorburg, waar overgestapt kan worden op de NS
- Qua capaciteit kan de vraag gesteld worden of het een volwaardig regionaal alternatief is.

Ook zijn er een aantal uitdagingen:

- Aanpassingen van de kruisingen
- Binckhorstbrug
- Inpassing bij Maanweg
- Impact van eventuele doortrekking naar Delft.

Reactie:

- [REDACTED] (Gem. Leidschendam-Voorburg): ziet naast de genoemde uitdagingen ook een politiek/maatschappelijke uitdaging, namelijk Opa's Veldje. [REDACTED] geeft aan dat het onder de aandacht is, maar dat bij deze presentatie de focus ligt op de technische aspecten die invloed hebben op het functioneren van een alternatief.

Alternatief 2: Lightrail

Uitgangspunt is hierbij zoveel mogelijk op maaiveldniveau. Gekeken kan worden om op diverse plekken de lightrail op hoogte te laten rijden, vooral bij kruising met andere modaliteiten. Maatvoering van het trace van de tram gaat eigenlijk overal op, met als opmerking dat wanneer de lightrail op een +1 niveau komt, het trace breder wordt. Basisgedachte is om zoveel mogelijk afscheiding van de andere modaliteiten te hanteren.

Overwegingen die gehanteerd worden bij lightrail:

- Weinig kruising met andere verkeersmodaliteiten (af te vragen is of er binnen de Binckhorst voldoende snelheid behaald wordt om de lightrail kwaliteit te kunnen behalen)
- Interessant bij regionale doortrekking

Ook bij dit alternatief zijn een aantal dilemma's/uitdagingen:

- Hierbij gelden de genoemde dilemma's van de tram ook.

- Tafelconstructie bij de Rotterdamse Baan: bij kruising op +1 met de Rotterdamse Baan, is een constructie nodig over de tunnel van de Rotterdamse Baan heen. Hierop kan de constructie van de lightrail gevestigd worden.
- Aanlanding Voorburg; in relatie tot doorkoppeling in de regio
- Impact doortrekking regio richting Delft (groter dan bij tram)
- Aanlanding bij CS; met het oog op doortrekking naar Scheveningen

Reacties:

- [REDACTED] (Gem. Den Haag): vraagt zich af of er, gegeven het feit dat een netkousachtige constructie meer ruimte inneemt, of er ook gekeken wordt naar een soberder alternatief. [REDACTED] geeft aan dat dit ook meegenomen wordt.

Alternatief 3: HOV Bus

Het dwarsprofiel van de bus neemt zo'n 7 meter in beslag. Over het algemeen volgt het, het trace van de tram en lightrail, afgezien van de aanlanding bij Centraal. De bus moet namelijk naar het busplatform bij CS. Daarvoor moet de bus een lus maken, bij een verkeerskundig drukke situatie. Aanlanding bij Voorburg gebeurt via het beoogde tracé.

[REDACTED] vraagt of ook overwogen is om de aanlanding van de bus via de andere kant van CS te laten lopen. [REDACTED] geeft aan dat dit voor de bus wellicht te doen is, maar voor de railalternatieven niet mogelijk.

Overwegingen bij de bus:

- Goedkoopste OV concept
- Relatief flexibel
- Minder capaciteit, dus meer bussen nodig.

Uitdagingen:

- Tram 1 blijft hierbij hetzelfde lopen.
- Aanlanding bij Den Haag CS
- Verloop via Maanweg gaat ten kosten van groen.

4. Vaststellen agenda DO MoVe 10 september

- Gevraagd besluit; instemmen met de volgende voorgestelde agenda aan DO MoVe:
 - Vaststellen van het Startdocument MIRT verkenning
 - Kennismemen van concept bekostingsvoorstel t.b.v. startbeslissing MIRT verkenning

Besluit:

Na aanpassing van de documenten gaat de Stuurgroep akkoord

5. Rondvraag en sluiting

Tijdens de rondvraag geeft [REDACTED] aan dat binnen Den Haag nog geprobeerd wordt draagvlak voor het participatieproces te verbreden.



Verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst

Ontwerp en effecten - overview

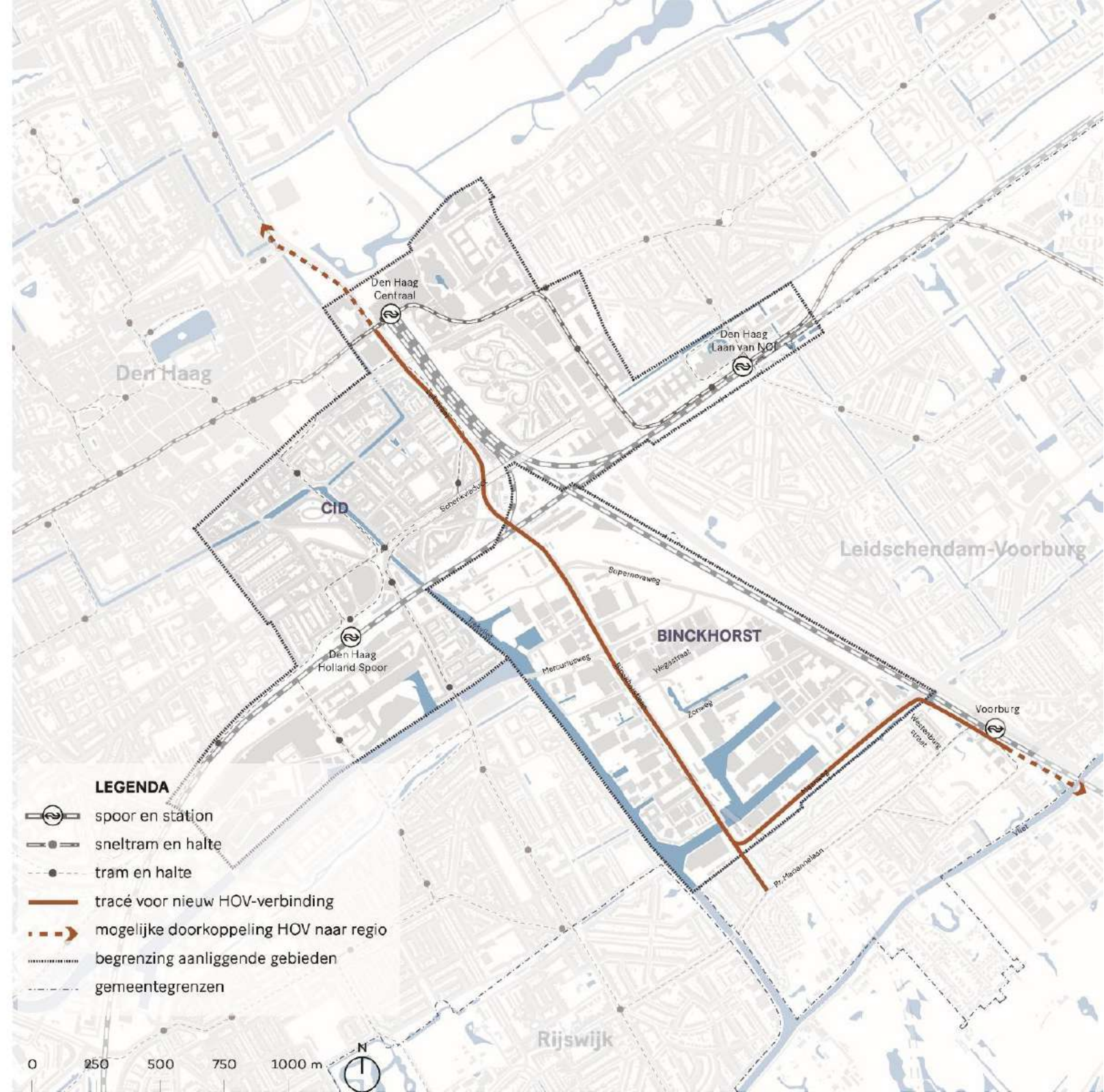
27 augustus 2020

 ARCADIS

POSAD MAXWAN

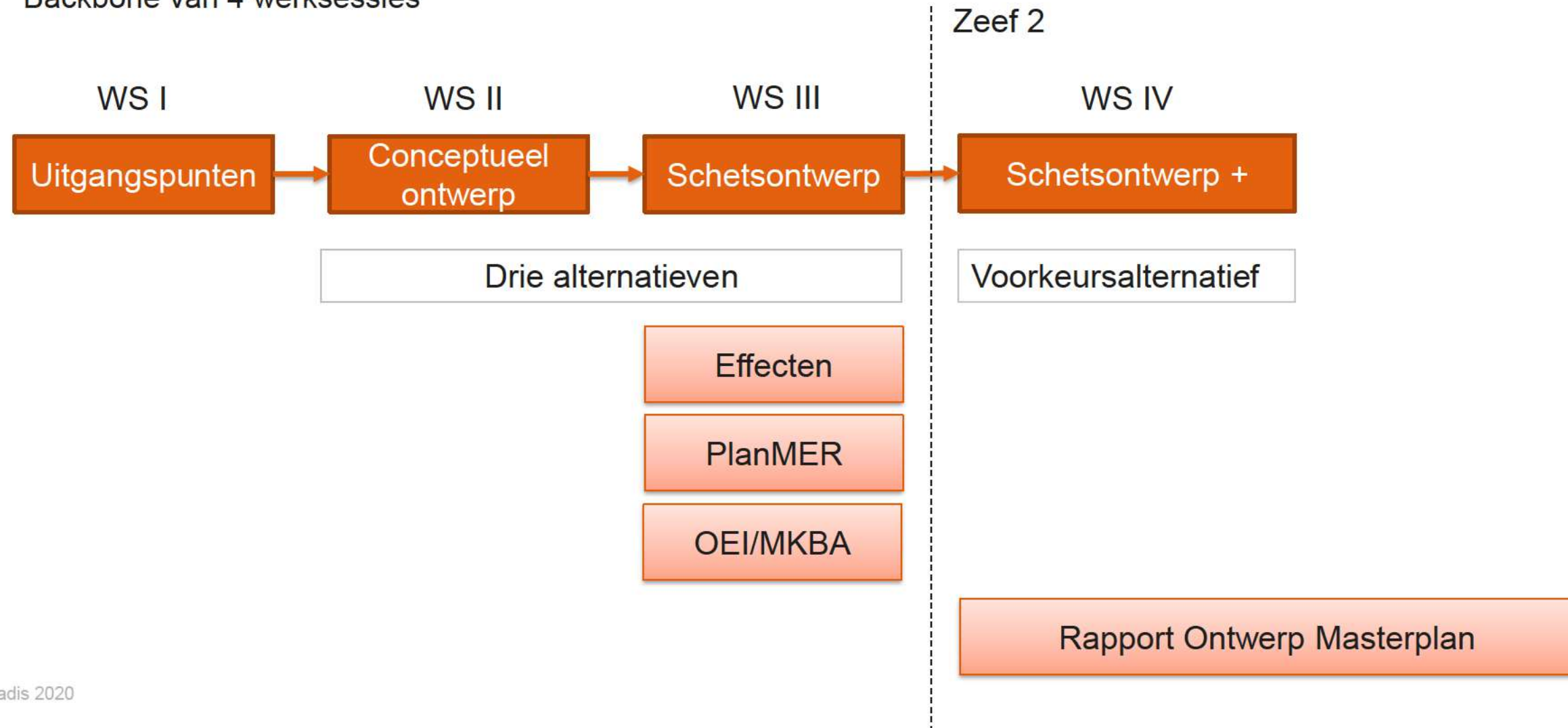
Inhoud

- Processchets 'ontwerp en effecten'
- De drie alternatieven
- Per alternatief:
 - Overall overwegingen
 - Dilemma's (technisch / ruimtelijk)



Proces ontwerp en effecten

- Ontwerpproces passend bij abstractieniveau (MIRT) verkenning
- Backbone van 4 werksessies



Alternatief 1 Tram uitgangspunten

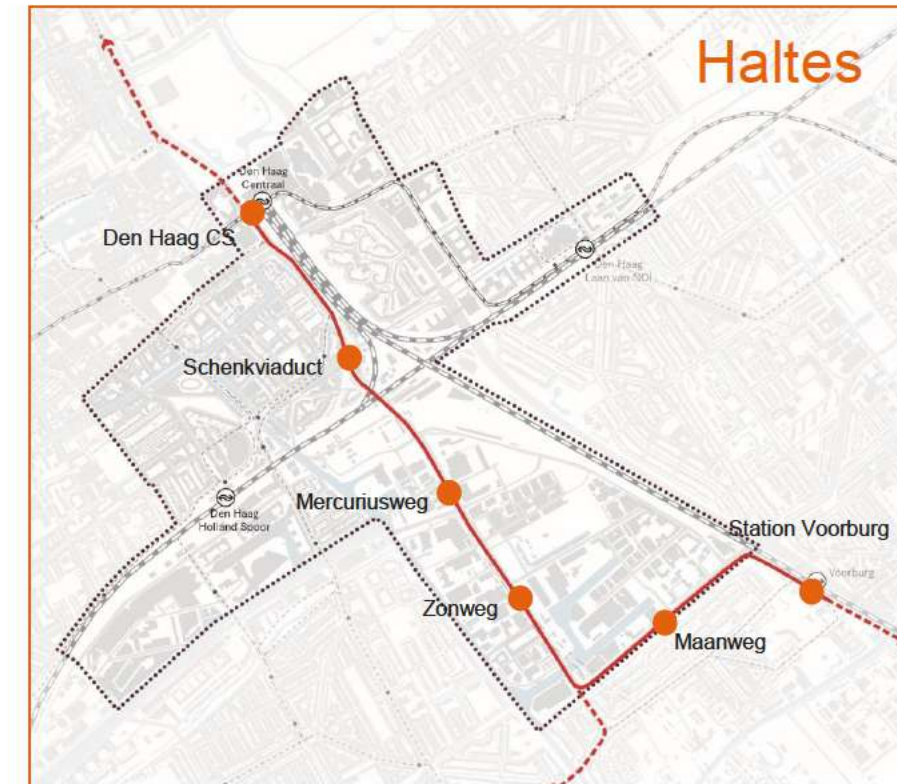
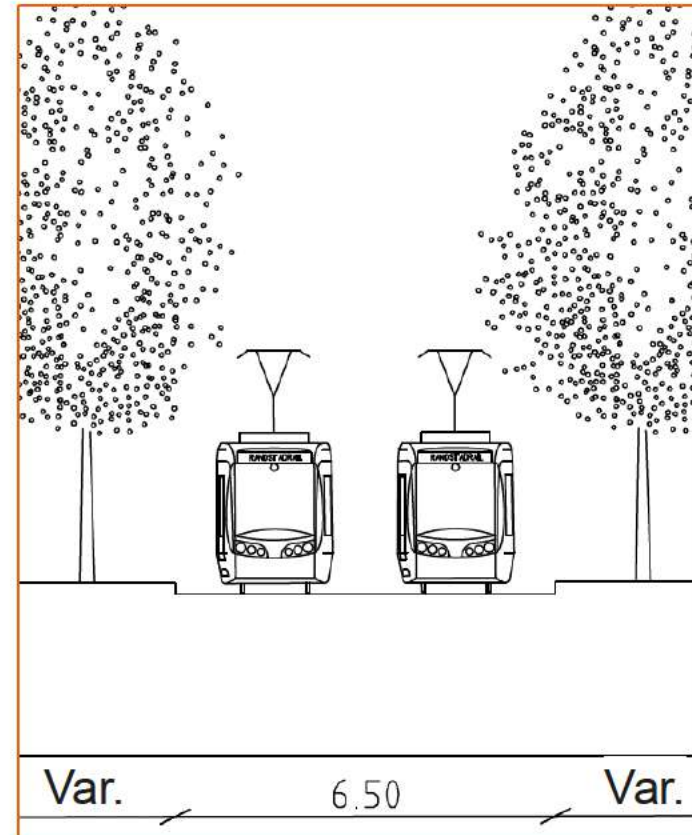
HOV-tram

Inpassing

- Zoveel mogelijk op maaiveld
- Wegvakken met vrijliggende trambaan
- Kruisingen met overig verkeer gelijkvloers

Maatvoering

- Ontwerpsnelheid 50km/u
- Trambaan 6,5 meter
- Ruimte naast trambaan afhankelijk van situatie
 - Bovenleiding portalen
 - Kabels en leidingen
 - Afscherming
 - Vluchtpad





Aansluiting op
tramspoor Lekstraat

This diagram shows a proposed tram route through a city center. The route is marked by a thick orange line. It starts at the top left, goes south, then east, then south again, and finally east towards the bottom right. Key features include: a connection to an existing tram line at the top left; a section with reserved space for tram tracks along a railway corridor; a crossing of a tunnel on a surface level; a new bridge for both tram and general traffic; a connection to an existing tram line at the bottom; and a stop at Voorburg. The background is an aerial photograph showing buildings, streets, and green spaces.

Inpassing omgeving
spoorkruisingen op maaiveld

Trambaan op maaiveld
in ruimtereservering

Kruising tunnel Rotterdamsebaan
op maaiveld

Geheel nieuwe brug voor tram
en overig verkeer

Aantakking op
bestaande tram

Halte Voorburg
op maaiveld

Trambaan in zijligging
op maaiveld
grenzend aan EHS

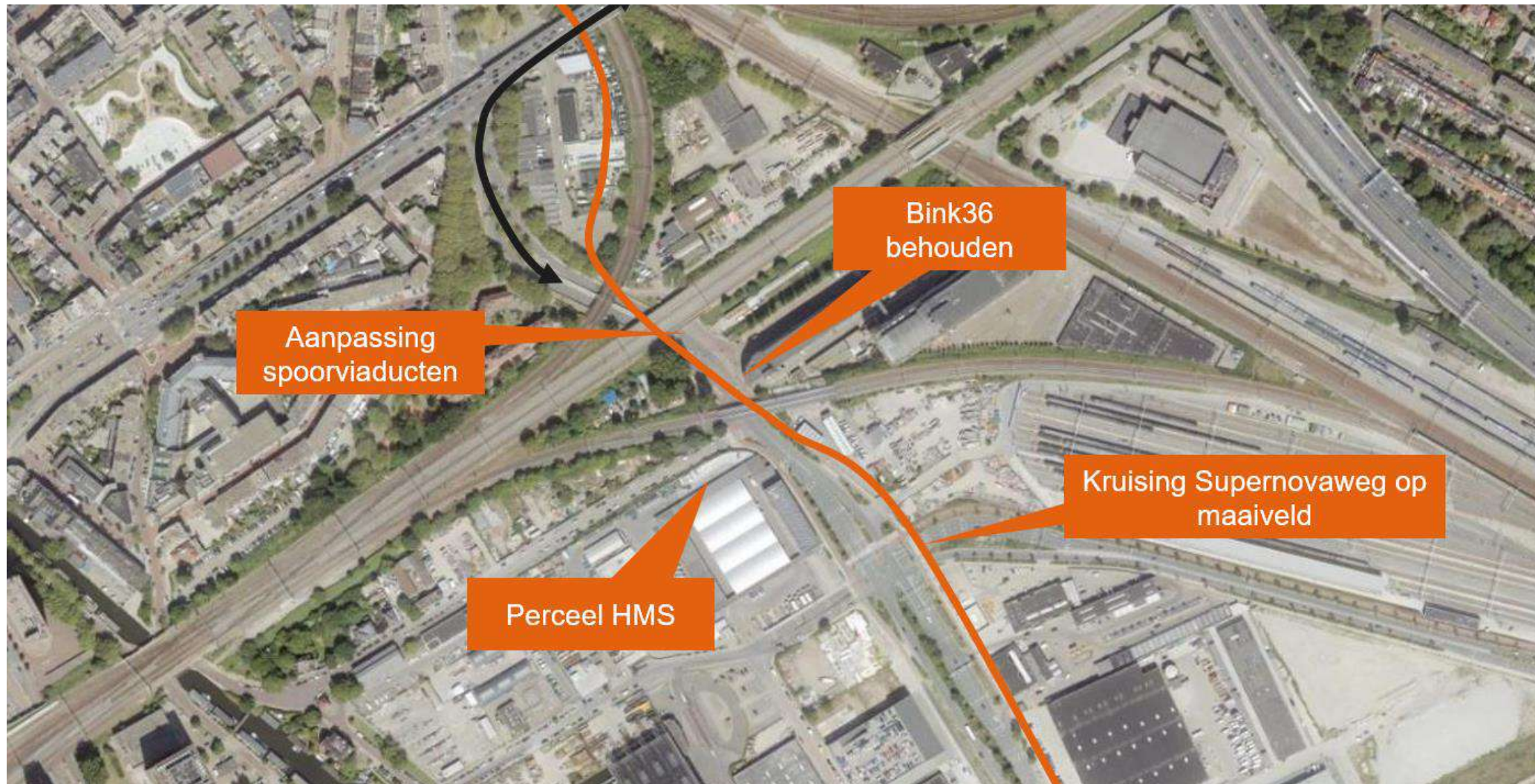
Alternatief Tram – overwegingen en dilemma's

- Tramalternatief is over het algemeen goed inpasbaar
- Tramalternatief gaat uit van overstap op station Voorburg
- Is de tram een volwaardig regionaal alternatief?

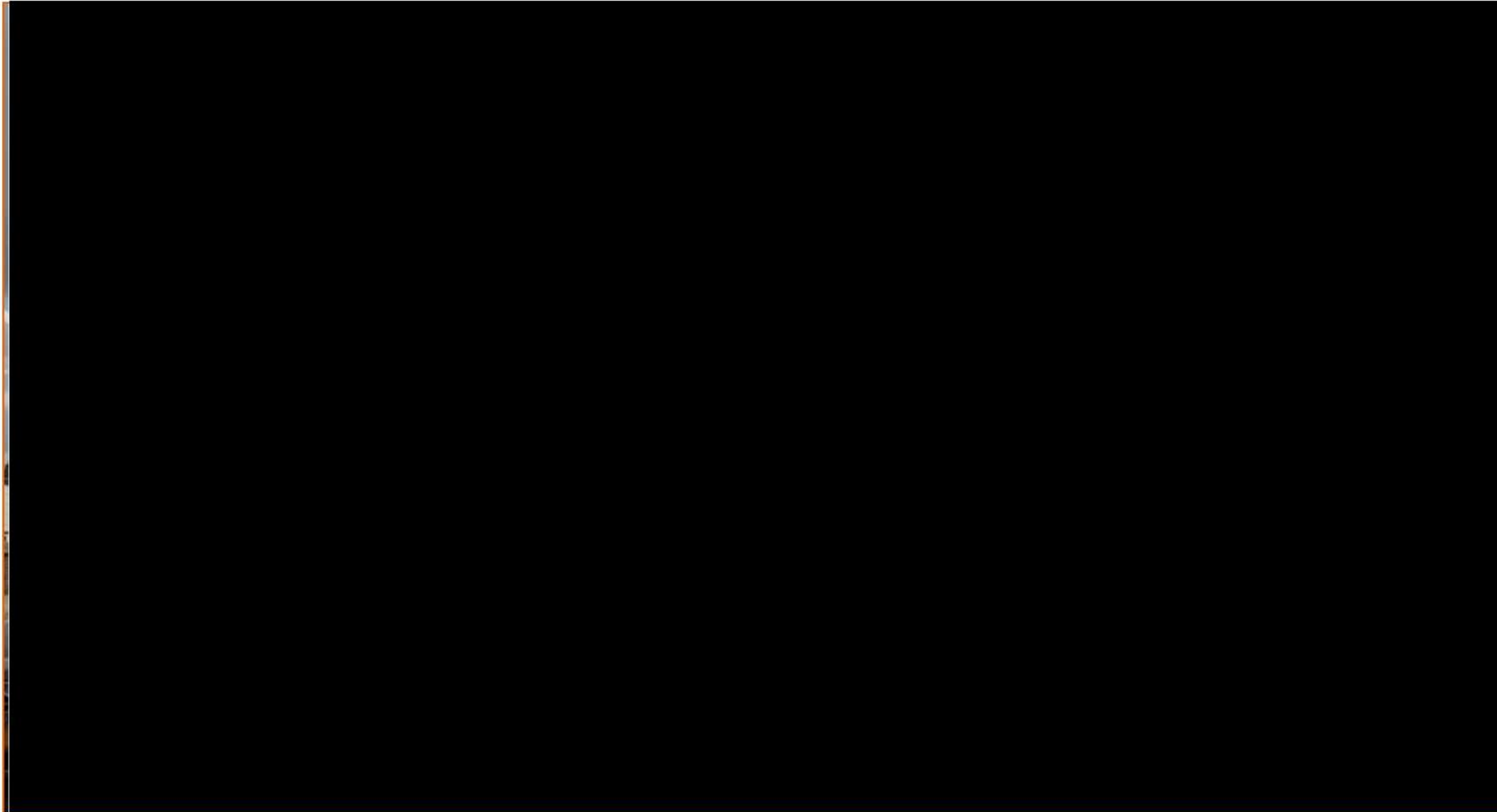
Uitdagingen en dilemma's

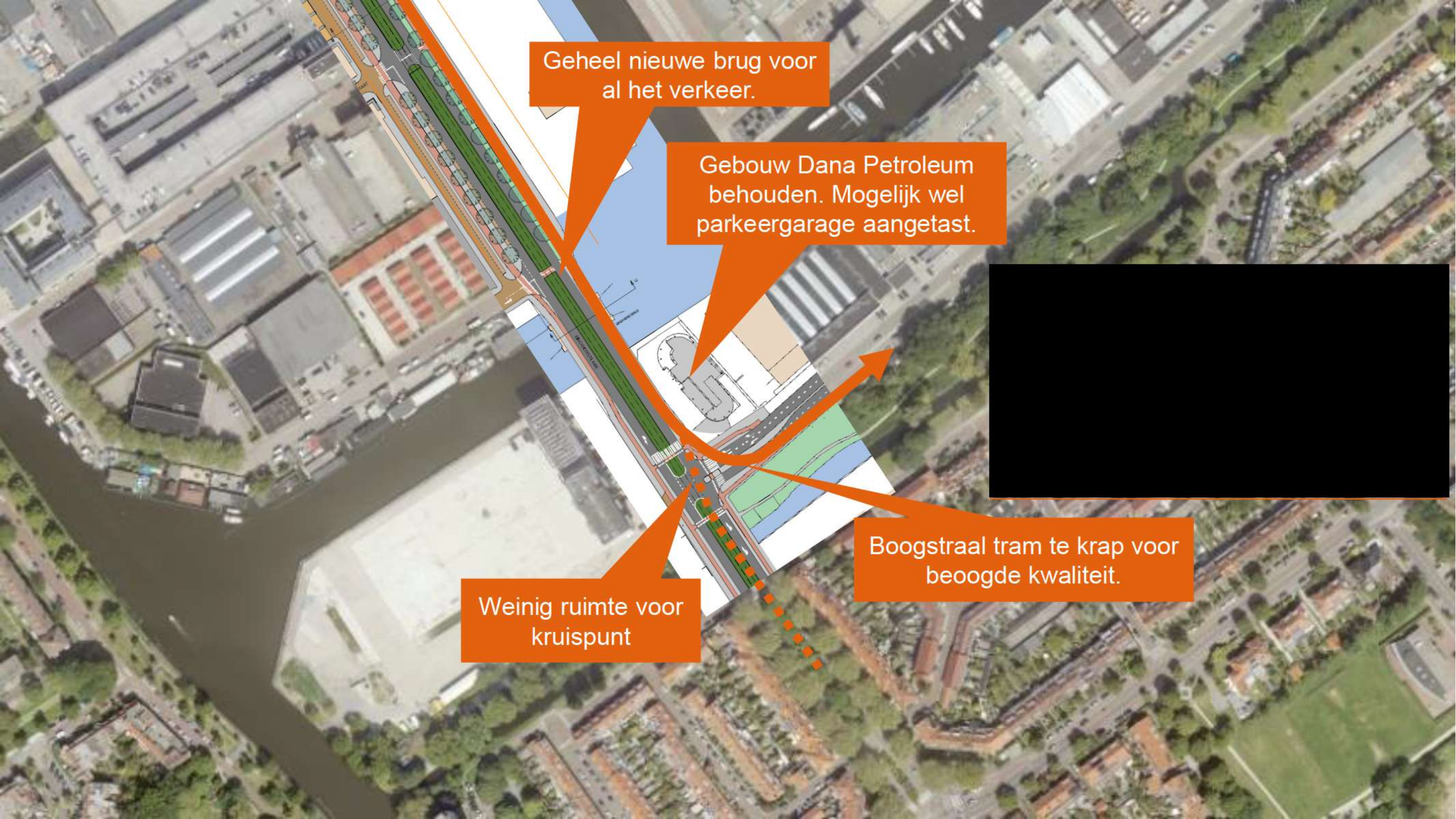
1. Aanpassing kruisingen
2. Binckhorstbrug
3. Inpassing Maanweg (NNN)
4. Impact doortrekking richting Delft

1. Aanpassing kruisingen



2. Binckhorstbrug





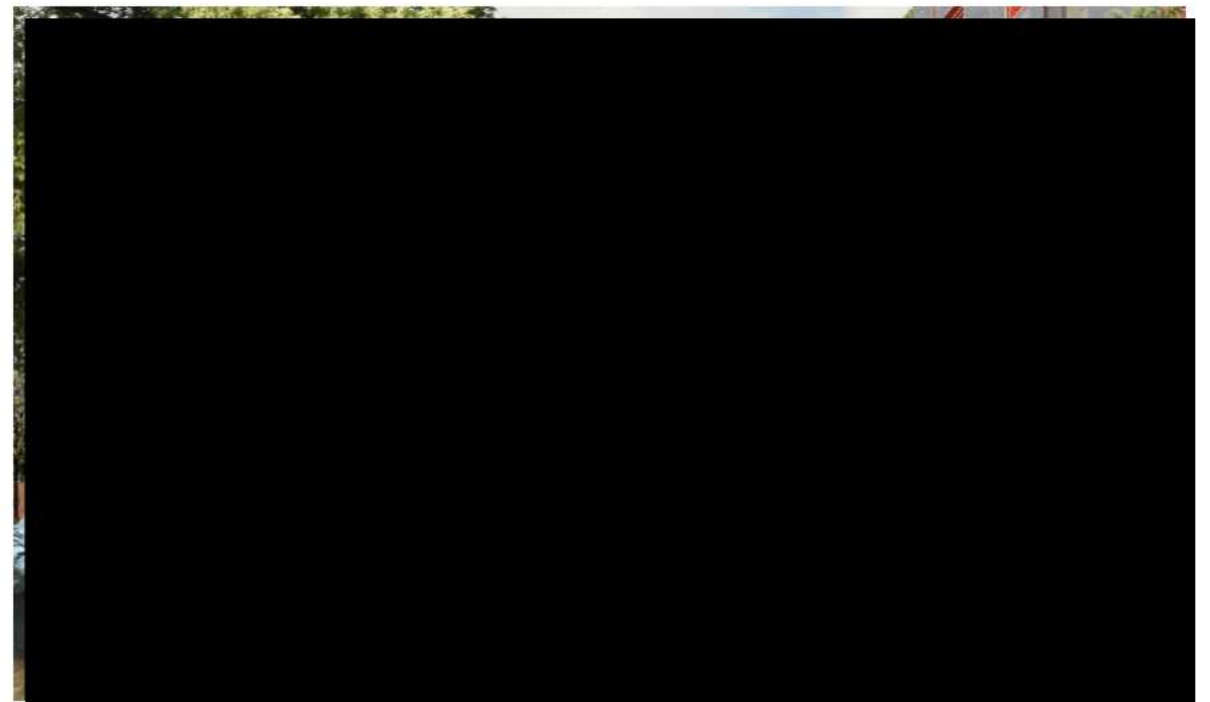
Geheel nieuwe brug voor
al het verkeer.

Gebouw Dana Petroleum
behouden. Mogelijk wel
parkeergarage aangetast.

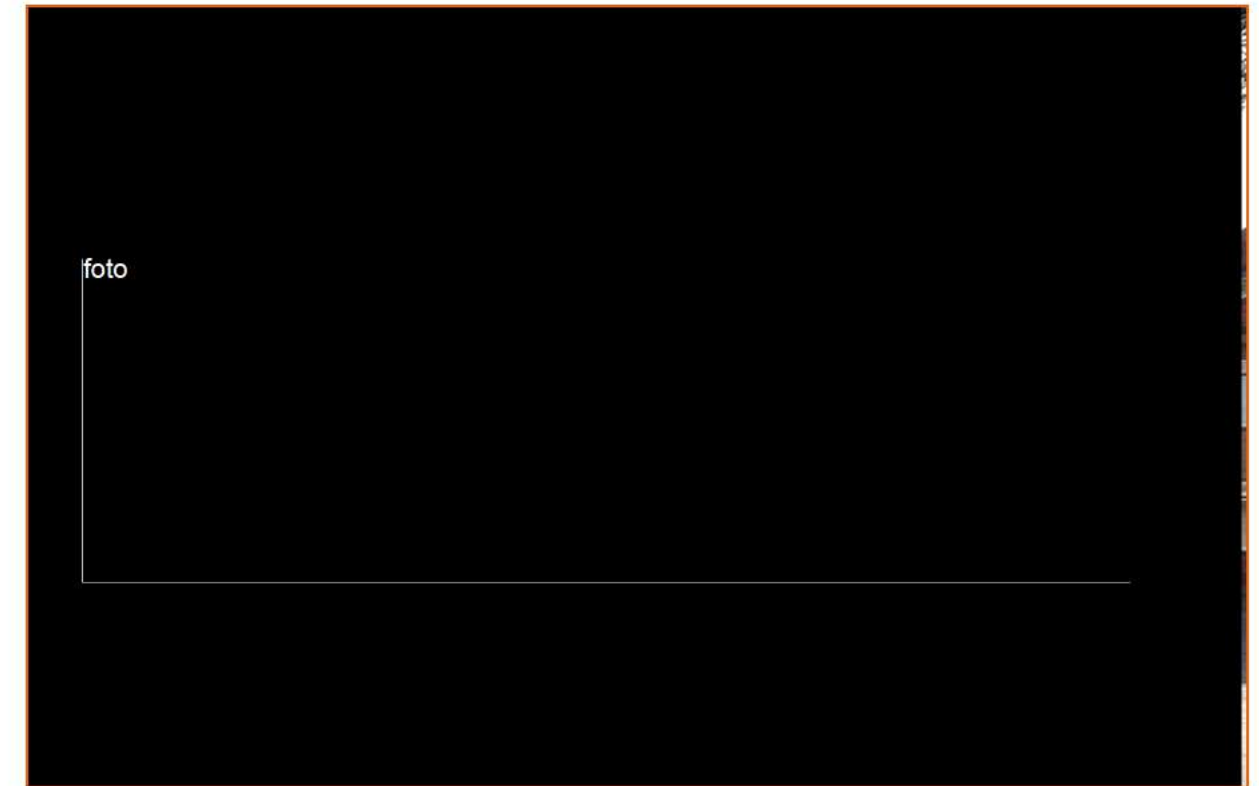
Weinig ruimte voor
kruispunt

Boogstraal tram te krap voor
beoogde kwaliteit.

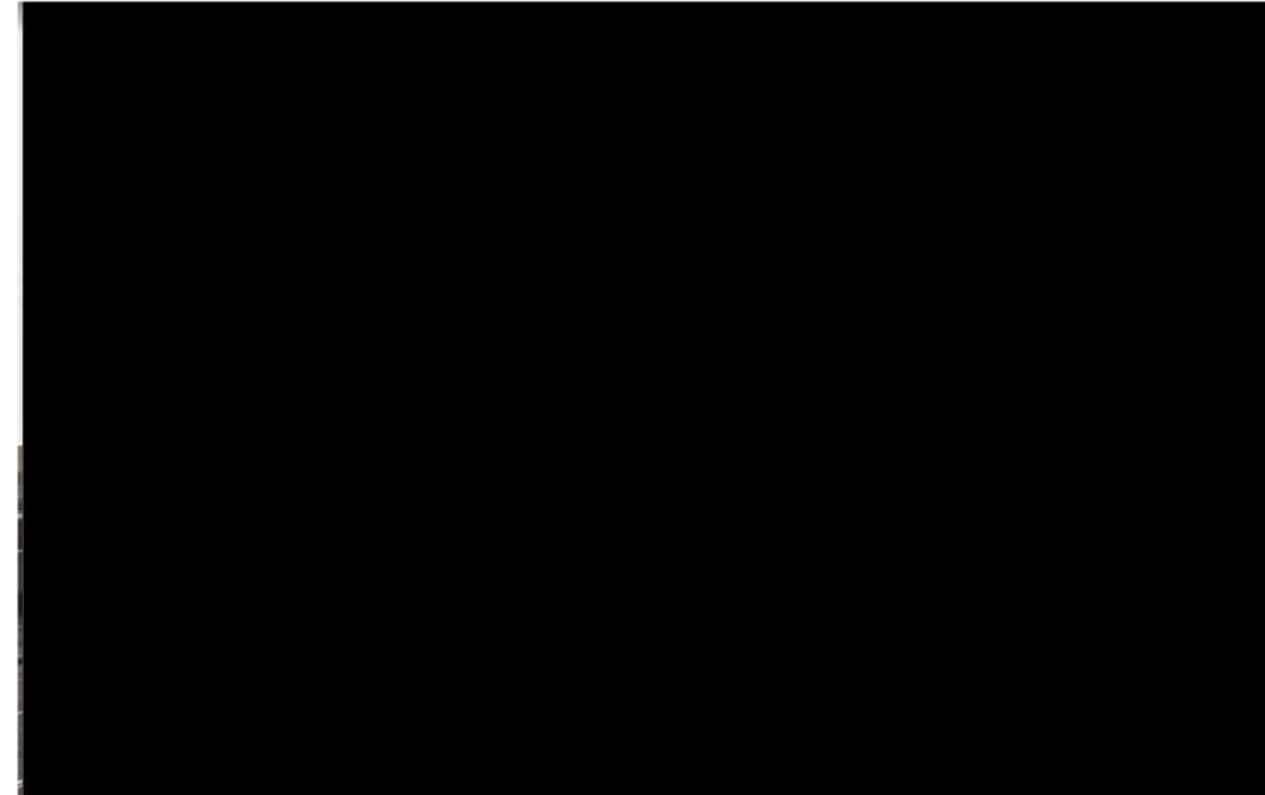
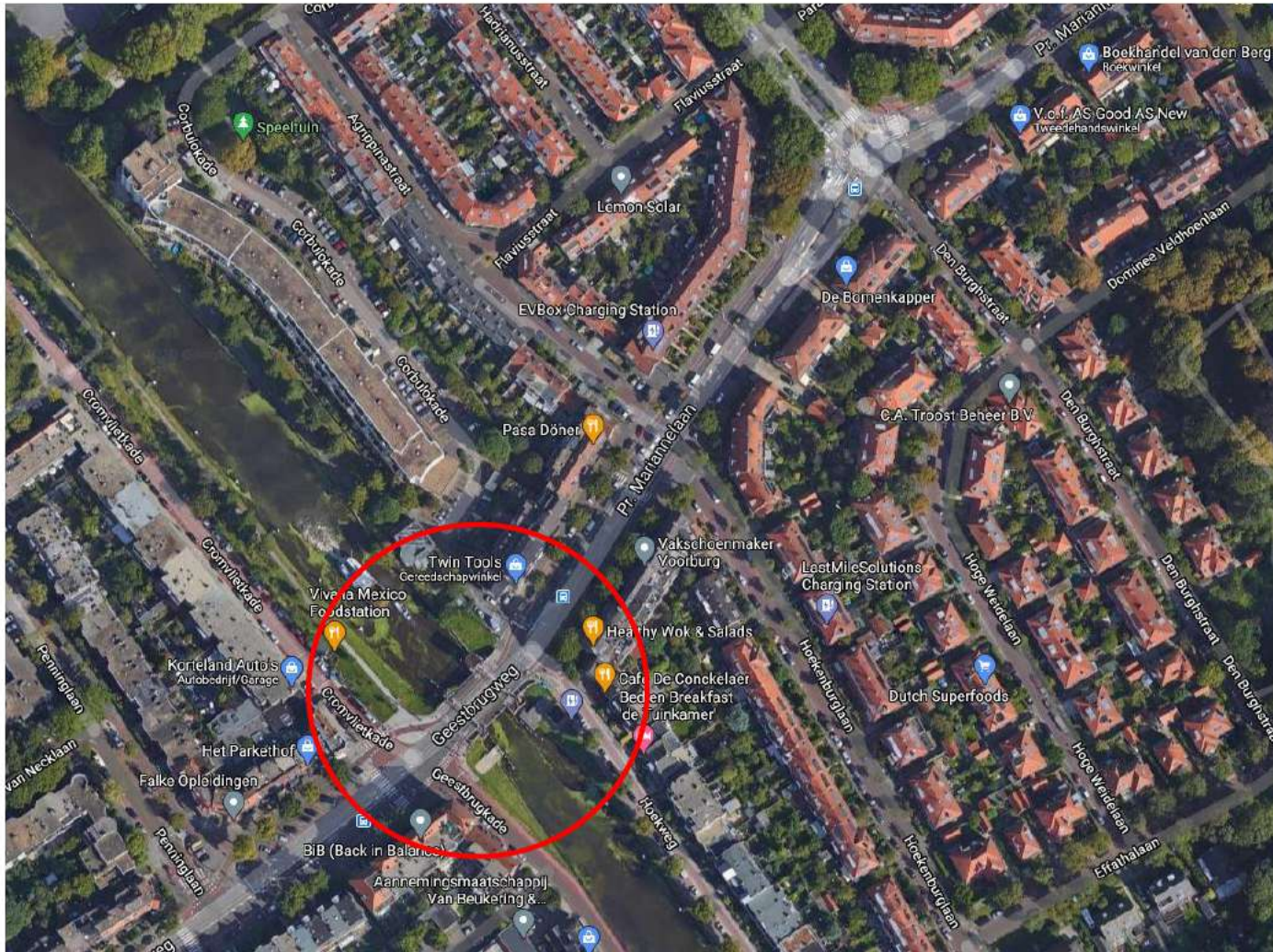
3. Maanweg



4. Impact doortrekking naar Delft – ri Mariannelaan



4. Impact doortrekking naar Delft - Geestbrug



Alternatief 2 Lightrail uitgangspunten

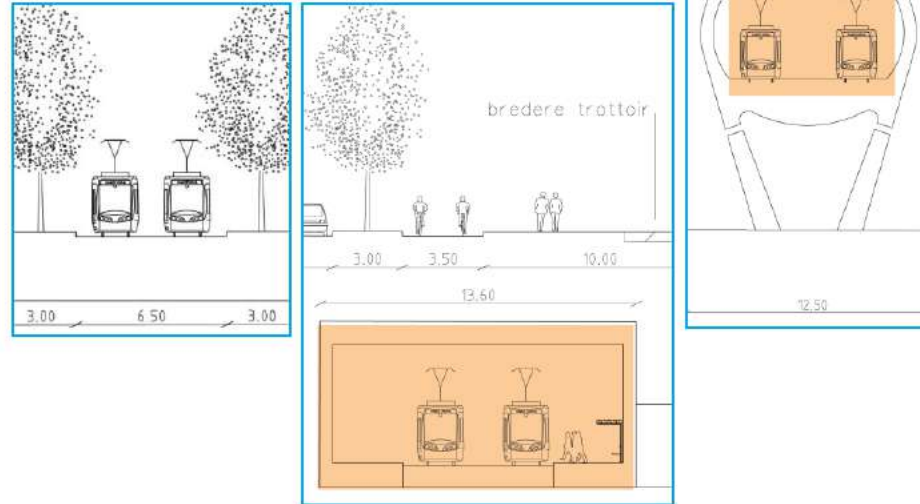
Lightrail type systeem:

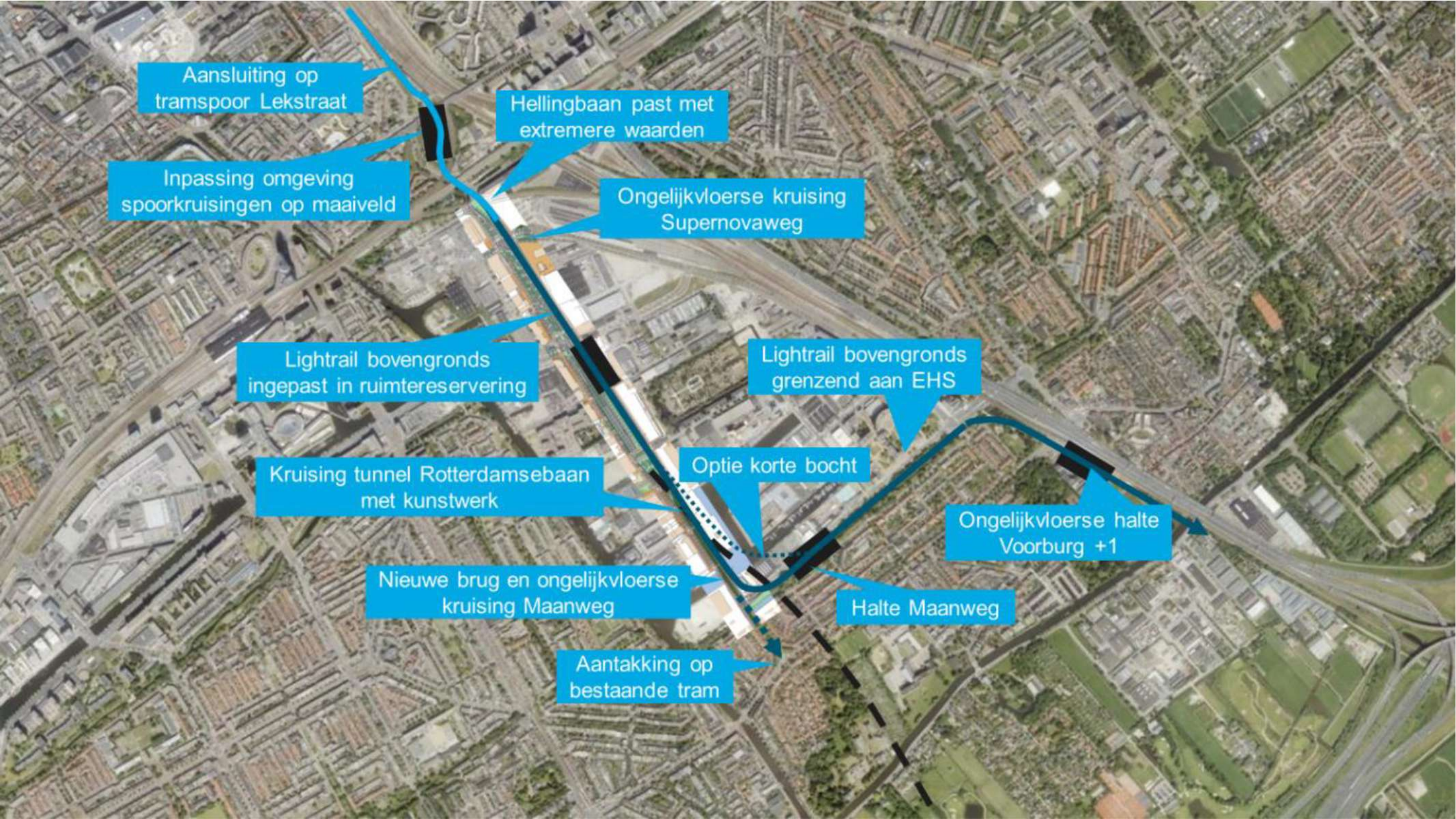
Inpassing

- Zoveel mogelijk op maaiveld
- Wegvakken met vrijliggende baan
- Kruisingen ongelijkvloers

Maatvoering conform tram

- Wenselijke ontwerpsnelheid 70km/u
- Lightrailbaan 6,5 meter
- Ruimte naast railbaan afhankelijk van situatie
 - Baan afgeschermd met afscheiding





Aansluiting op
tramspoor Lekstraat

Hellingbaan past met
extremere waarden

Inpassing omgeving
spoorkruisingen op maaiveld

Ongelijkvloerse kruising
Supernovaweg

Lightrail bovengronds
ingepast in ruimtereservering

Lightrail bovengronds
grenzend aan EHS

Kruising tunnel Rotterdamsebaan
met kunstwerk

Optie korte bocht

Ongelijkvloerse halte
Voorburg +1

Nieuwe brug en ongelijkvloerse
kruising Maanweg

Halte Maanweg

Aantakking op
bestaande tram

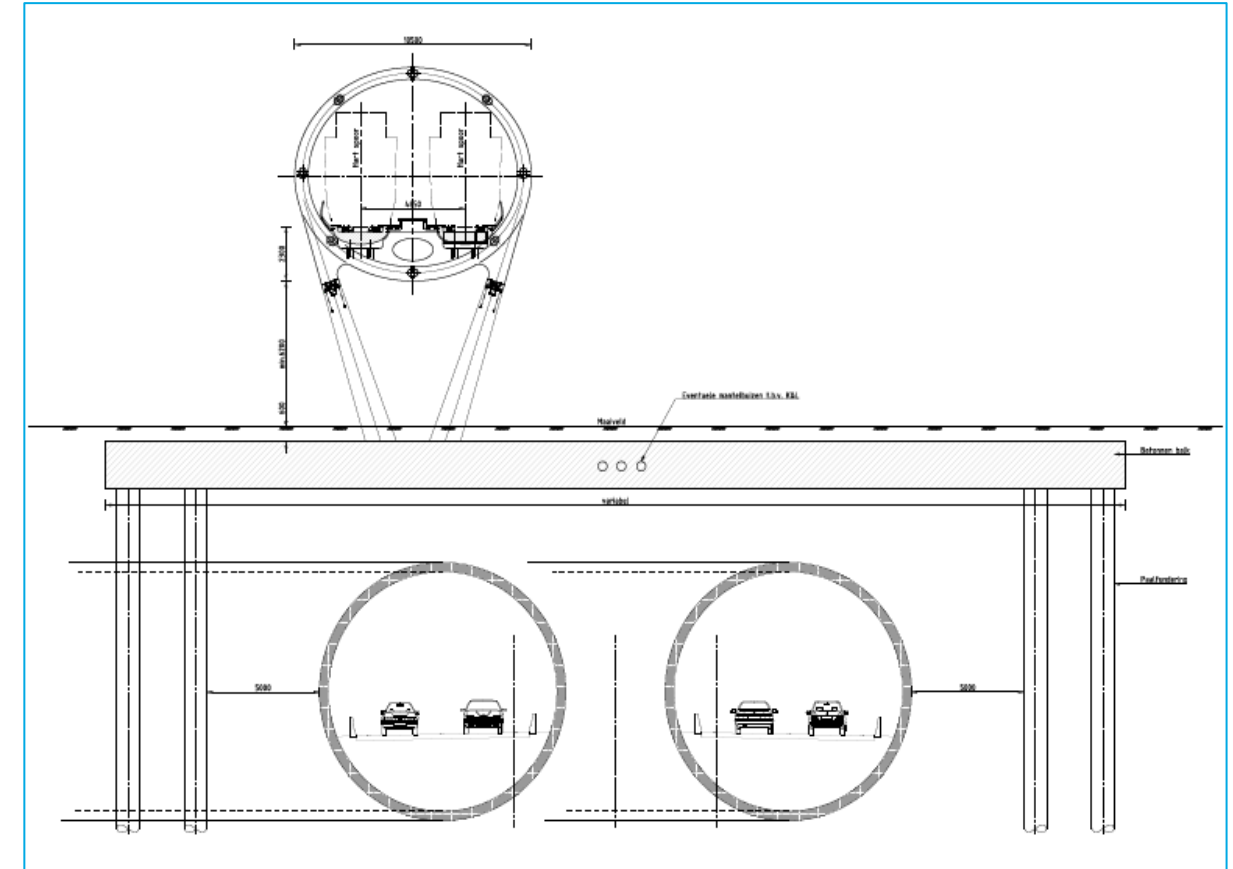
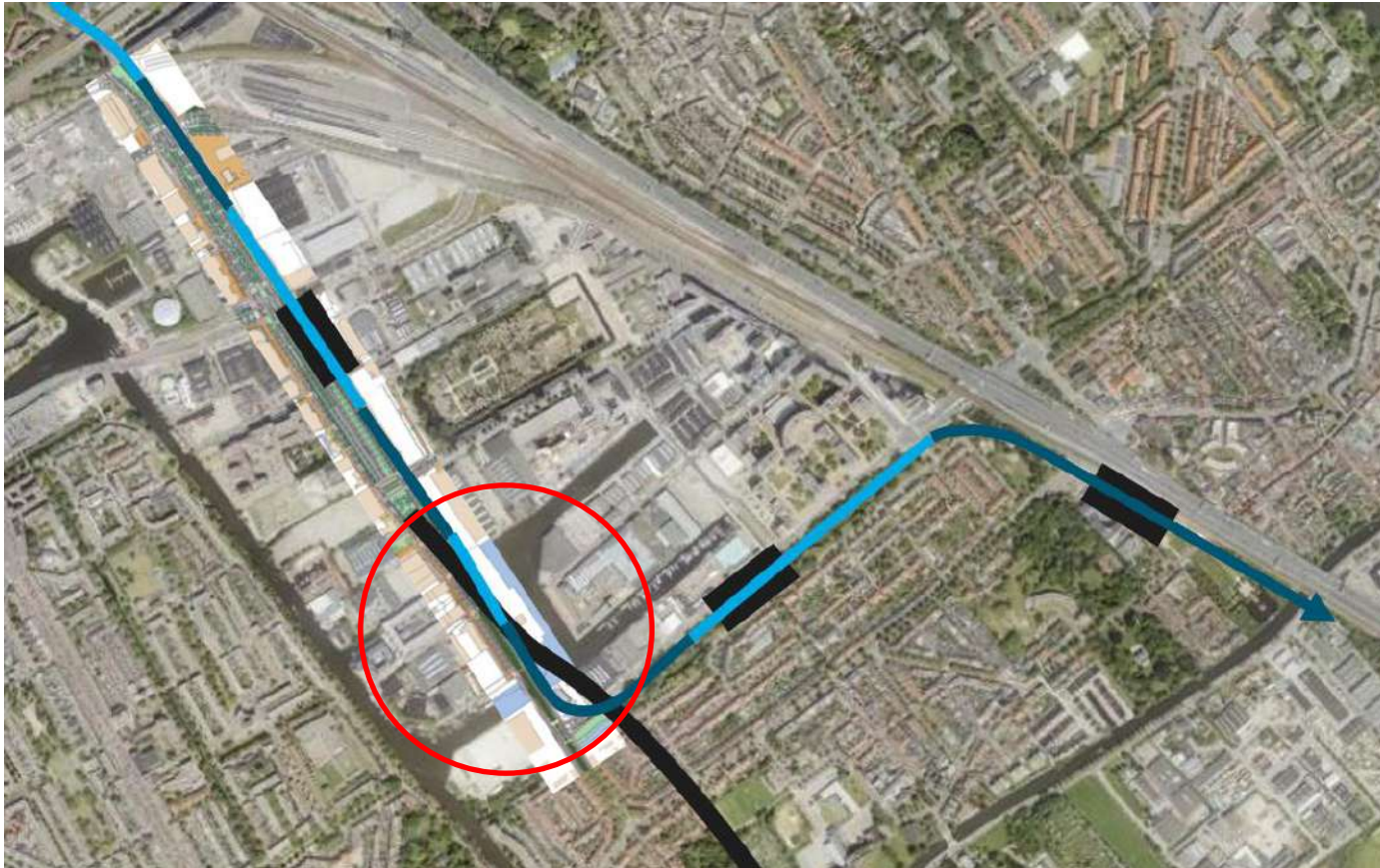
Alternatief Lightrail – overwegingen en dilemma's

- Ongelijkvloers alternatief – weinig impact op andere verkeersmodaliteiten
- Wordt in CID/Binckhorst voldoende lightrailkwaliteit gehaald om meerwaarde te bieden?
- Vooral interessant in regionaal perspectief

Uitdagingen en dilemma's

1. 'Lijstje Tram'
2. 'Tafelconstructie' Rotterdamse Baan
3. Aanlanding Voorburg / doortrekking (-1 of +1)
4. Impact doortrekking richting Delft groter dan bij tram
5. Doorkoppeling richting Scheveningen technisch complex (-1 / +1)

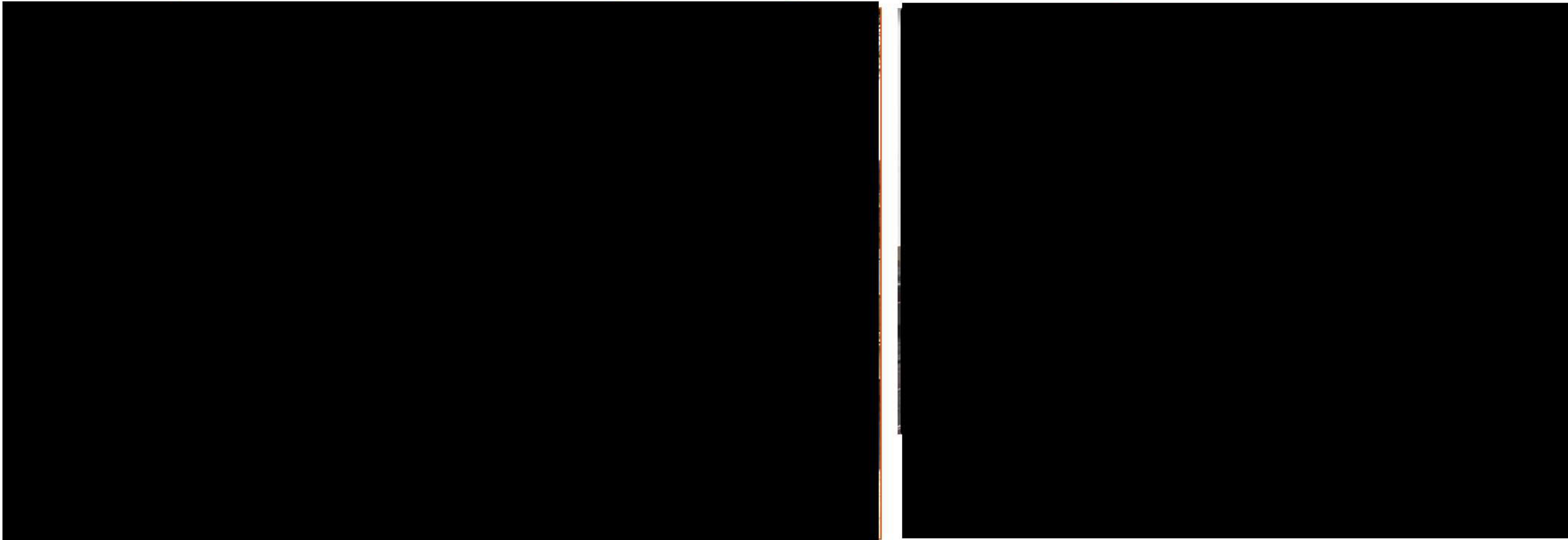
2. 'Tafelconstructie' Rotterdamse Baan



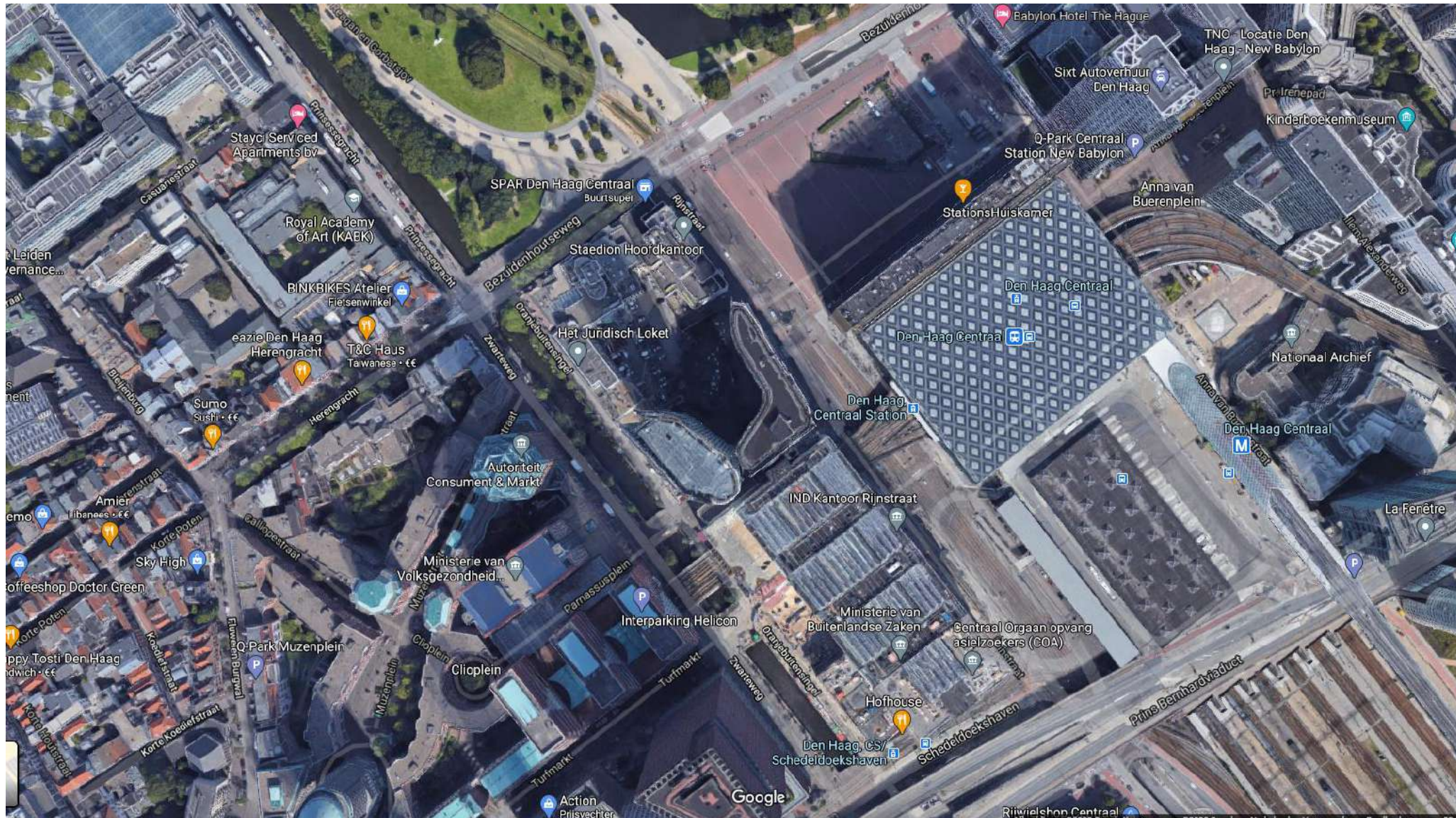
3. Aanlanding Voorburg / doortrekking (-1 / +1)



4. Impact doortrekking Delft groter dan bij tram



5. Doorkoppeling Scheveningen technisch complex

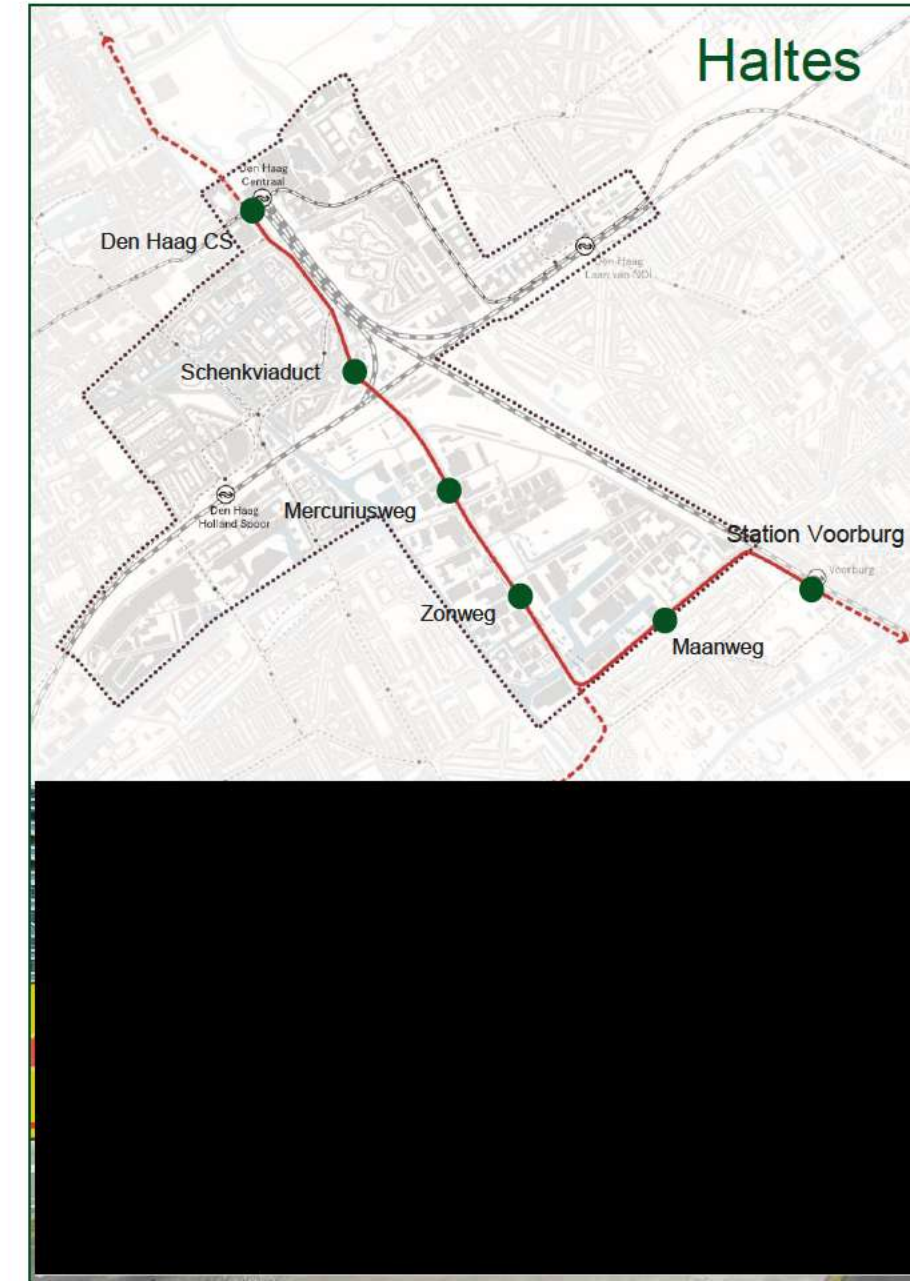
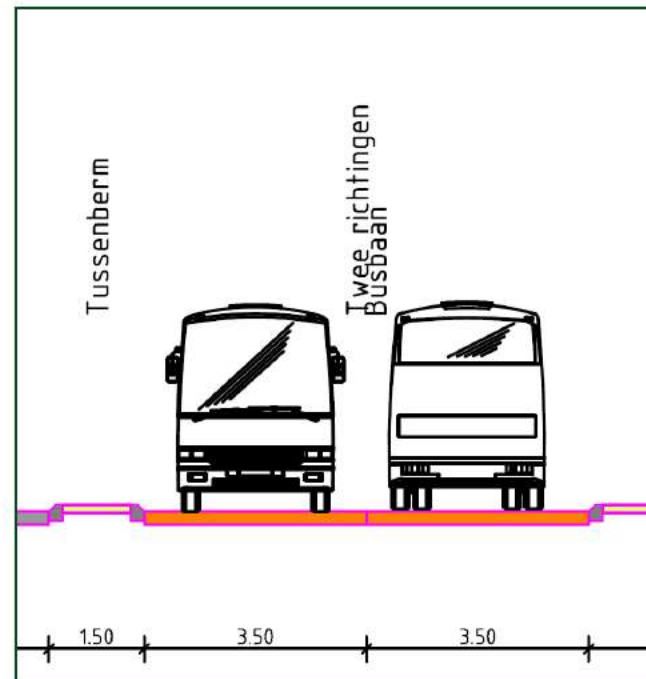


Alternatief 3 HOV-bus uitgangspunten

HOV-bus: gelede of dubbelgelede voertuigen

Belangrijkste ontwerpuitgangspunten

- Dwarsprofiel minimaal 7 meter busbaan
- Ruimte naast busbaan afhankelijk van situatie
- Alignement conform trambaan (anticiperend upgrade)





Aanlanding op
busplatform

Combinatie tram-
/busbaan Lekstraat

Inpassing omgeving
spoorkruisingen op maaiveld
Behoud van spoorviaducten

Busbaan op maaiveld
in ruimtereservering

Kruising tunnel Rotterdamsebaan
op maaiveld

Behouden bestaande Binckhorstbrug
Toevoeging bruggen voor langzaam verkeer

Geen aantakking op
bestaande tram

Aanlanding
busstation

Bus via bestaande
wegen

Busbaan in zijligging
op maaiveld
grenzend aan EHS

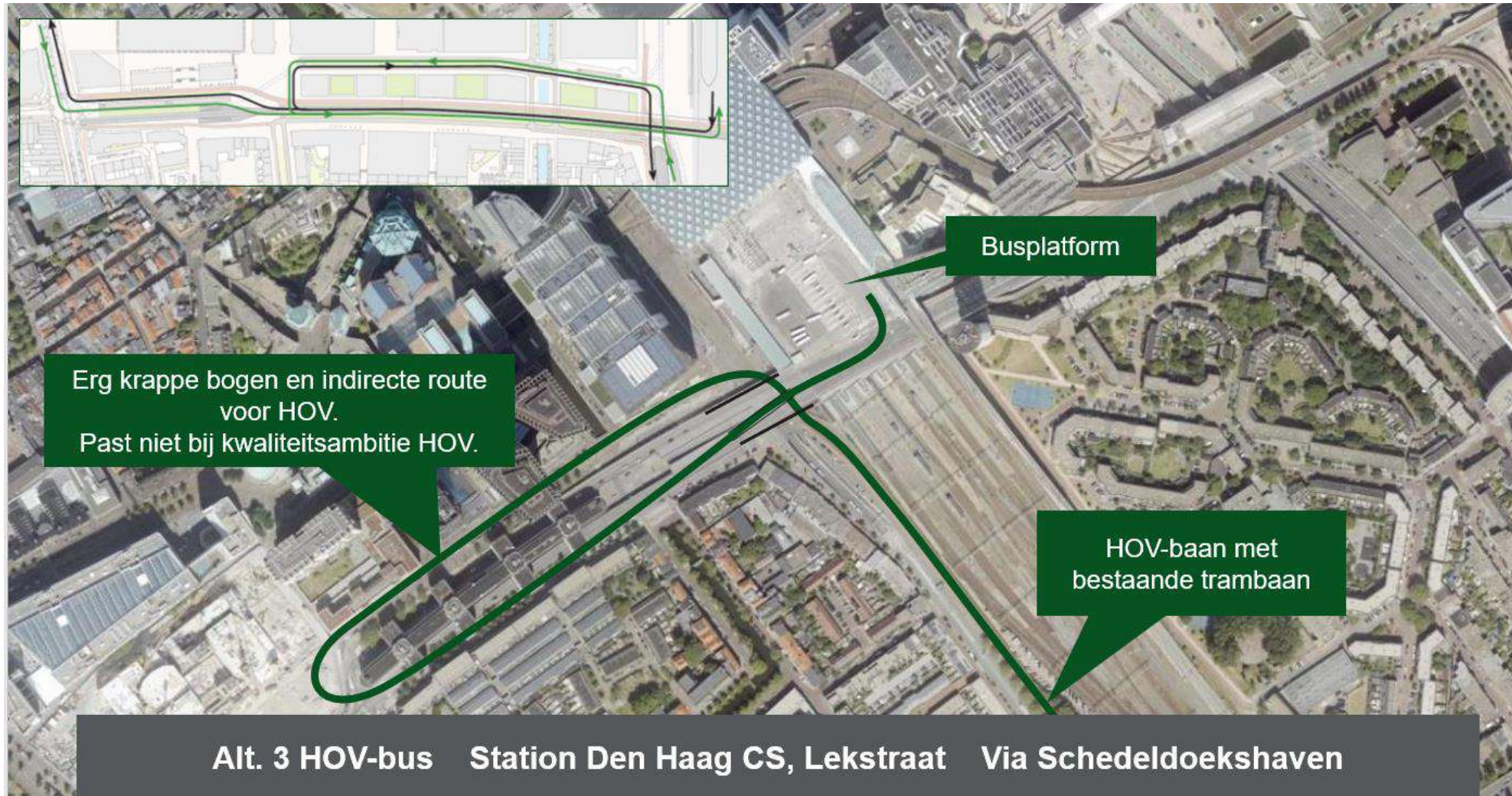
Alternatief HOV BUS/ART – overwegingen en dilemma's

- Goedkoopste OV-concept
- Busbaan om te bouwen naar tramspoor
- Meer bussen nodig voor zelfde capaciteit – meer verkeersimpact
- Geen volwaardig regionaal OV-alternatief

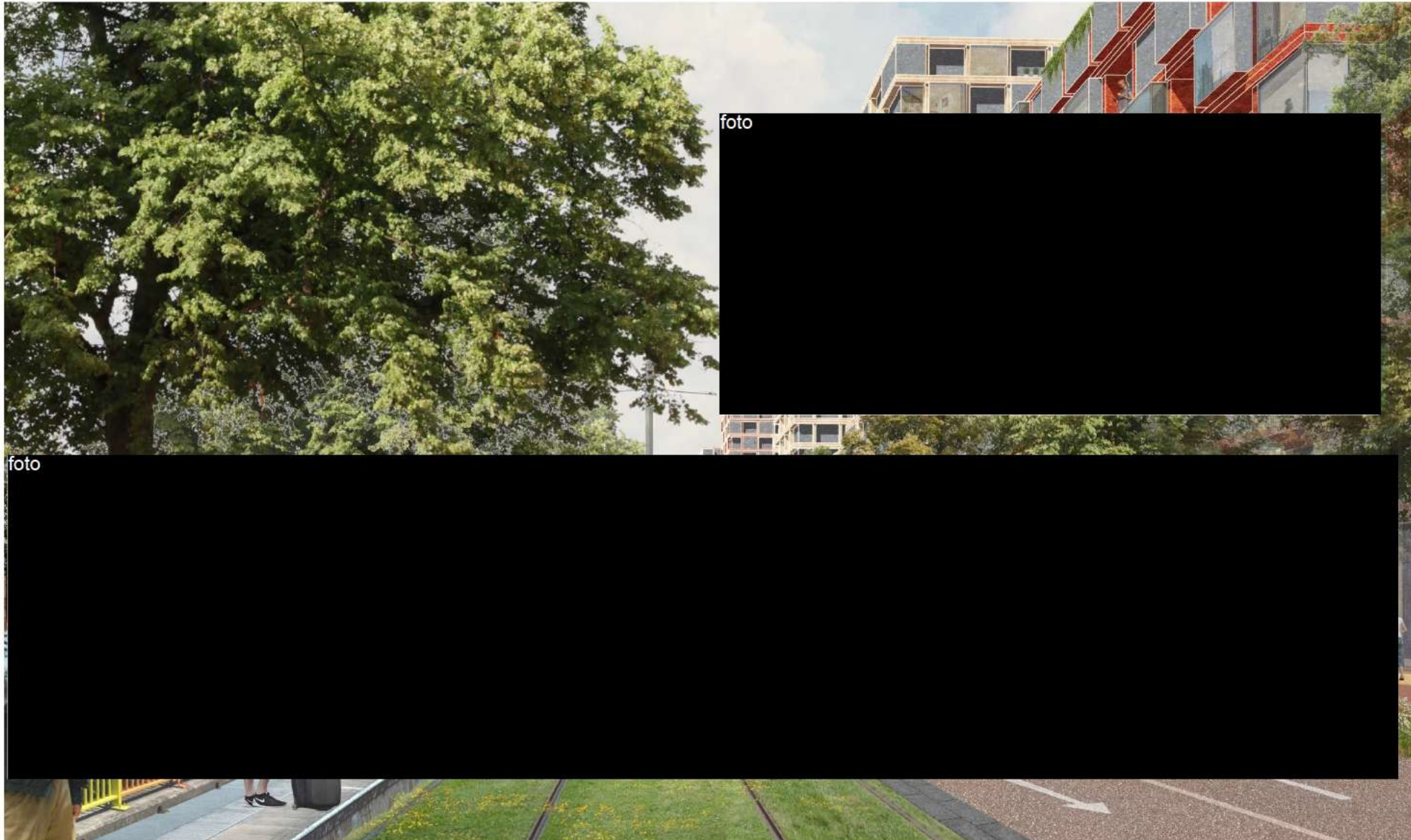
Uitdagingen en dilemma's

1. Bij busalternatief blijft tramlijn 1 naar Delft bestaan – geen verbetering
2. Aanlanding bij Den Haag Centraal
3. Extra verharde busbaan op tracé Maanweg – ten koste van NNN / groen

2. Aanlanding Den Haag Centraal



3. Maanweg



Vragen?

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst – 25 juni 2020

Genodigden:

- [REDACTED], Den Haag
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED] provincie Zuid-Holland
- [REDACTED] ministerie van IenW
- [REDACTED], Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], ministerie van BZK
- [REDACTED], Den Haag (agendapunt 6)
- [REDACTED], APPM (voorzitter)
- [REDACTED] (verslag)

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening en mededelingen

- Bijlage 1: Verslag overleg 13 mei

Voor de stuurgroep van vandaag heeft [REDACTED] zich afgemeld. [REDACTED] heeft een schriftelijke reactie op de stukken aangeleverd. [REDACTED] worden vandaag vervangen door [REDACTED] en [REDACTED]. Namens de Provincie Zuid Holland neemt [REDACTED] vanaf nu deel aan de ambtelijke stuurgroep. Hij geeft aan dat hij vandaag een half uur aanwezig kan zijn.

Het verslag wordt vastgesteld.

De openstaande acties zijn ook afgedaan.

2. Notitie informatie startbeslissing MIRT verkenning

- Bijlage 2: Notitie informatie voor startbeslissing
- Gevraagd besluit: kennisnemen van de conclusies

Toelichting

N.a.v. het DO MoVe van 28 mei is de vraag gesteld in hoeverre de Verkenning inhoudelijk ver genoeg is om een startbeslissing MIRT verkenning te nemen tijdens het BO MIRT in het najaar. Er is een analyse gemaakt van het informatieprofiel uit de MIRT spelregels en deze is naast de beschikbare informatie gelegd. Tevens zijn gesprekken met kernteam over de verwachtingen gevoerd. De opbrengst en conclusies zijn in bijlage 2 verwoord.

[REDACTED] geeft aan dat naar aanleiding van het DO MoVe van 28 mei 2020 de vraag is gesteld in hoeverre de Verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst inhoudelijk ver genoeg is om een startbeslissing MIRT verkenning te kunnen nemen tijdens het BO MIRT in het najaar. Hiervoor is een analyse gemaakt en deze is gedeeld met de kernteamleden. De stuurgroep wordt gevraagd kennis te nemen van de conclusies.

Reactie vanuit de Stuurgroep:

- [REDACTED] geeft aan dat er nog ontbrekende informatie is. Hij vraagt zich af of er nog een apart document komt waar deze informatie in komt te staan. Eerder is er voor de start van de verkenning een document opgesteld.

[REDACTED] stelt voor om de invulling van dit document met de informatie hiervan terug te leggen bij het kernteam. Benadrukt wordt dat dit in september gereed moet zijn. Afsproken wordt dat APPM hierin het voortouw neemt.

3. Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-MER

- Bijlage 3: Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)
- Gevraagd besluit: instemmen met de NRD en agendering op DO MoVe 2 juli; inclusief naamswijziging Masterplan Duurzame Mobiliteit en Ruimte in Masterplan Mobiliteit CID Binckhorst

Toelichting

De definitieve versie van de NRD is op 5 juni 2020 gereed gekomen. De planning is om deze op 7 juli door beide colleges van Den Haag en Leidschendam-Voorburg vrij te geven. De NRD wordt dan na de zomervakantie ter inzage gelegd voor inspraak. Gevraagd wordt in te stemmen met de NRD en deze ook te agenderen op het DO MoVe van 2 juli. Het DO wordt gevraagd in te stemmen en akkoord te geven op vrijgave door de bevoegd gezagen.

[REDACTED] geeft aan dat vandaag de versie van 5 juni voorligt. Hier is door Den Haag nog een aanpassing op aangebracht. Aan de ambtelijke stuurgroep wordt gevraagd in te stemmen met de NRD en de agendering voor het DO MoVe op 2 juli.

Reacties vanuit Stuurgroep:

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



Samenvattend:

- De stuurgroep stemt in met de NRD en de agendering voor het Do Move op 2 juli.

4. Discussiestuk bekostiging & proces zicht op bekostiging

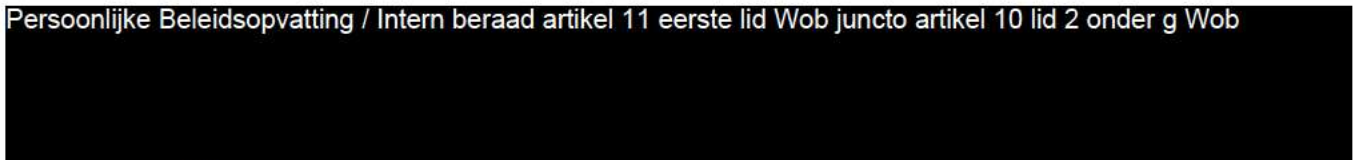
- Bijlage 4: Mogelijkheden voor (alternatieve) bekostiging
- Gevraagd besluit: instemmen met de conclusies en instemmen met proces zicht op bekostiging

Toelichting

De Ambtelijke Stuurgroep van 13 mei heeft opdracht gegeven om het besproken discussiestuk bekostiging uit te werken voor de leidende principes 1 (verbreden) en 2 (alternatieve bekostiging). In bijlage 4 is het resultaat verwoord. Tevens is het voorstel om het volgende proces te volgen om te komen tot zicht op bekostiging:

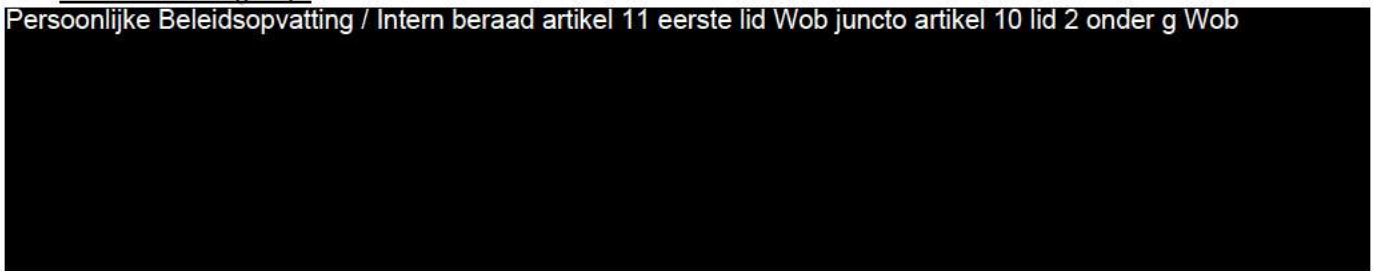
- De regio bestuurders MIRT plus Leidschendam-Voorburg komen met een voorstel aan het rijk voor bekostiging van het regiodeel.
- Rijk en regio maken na zomer principe afspraken over verdeling.
- In het DO MovE van 10 september wordt het bekostigingsvoorstel incl. de concept bestuursovereenkomst (geannoteerde inhoudsopgave) besproken t.b.v. besluitvorming in de Programmaraad.
- In de Programmaraad van 28 september vindt besluitvorming over zicht op bekostiging plaats.

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

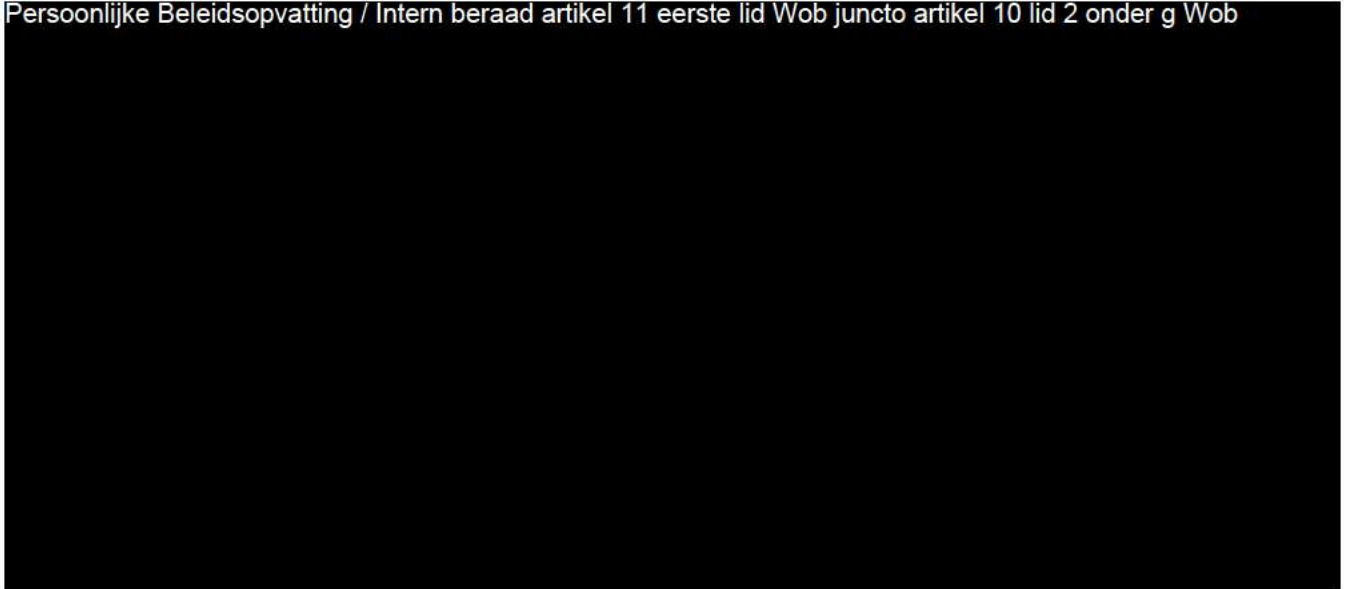


Reacties Stuurgroep:

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



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



Samenvattend:

- De stuurgroep geeft mee in de notitie de reguliere bekostigingsbronnen terug te willen zien.
- De stuurgroep stemt, na aanpassing van de notitie in met het voorgestelde proces.

5. Vaststellen agenda DO MoVe 2 juli

- Gevraagd besluit; instemmen met de volgende voorgestelde agenda aan DO MoVe:
 - a. instemmen met NRD en akkoord op vrijgave door bevoegd gezagen (agendapunt 3).
 - b. kennisnemen van proces zicht op bekostiging (agendapunt 4).

De stuurgroep gaat akkoord met de besluiten om in te stemmen met de NRD, de vrijgave van de bevoegde gezagen, en neemt kennis van het proces zicht op bekostiging. Aanvullend geeft [REDACTED] aan dat voor het komende Do MoVe [REDACTED] namens Leidschendam-Voorburg ook is uitgenodigd.

6. Plan van Aanpak Verbreding Binckhorstlaan HOV baan (No-regret project)

- Gevraagd besluit: instemmen met Plan van Aanpak (bijlage 6)

[REDACTED] geeft een korte toelichting op het Plan van Aanpak van de verbreding HOV-baan. Momenteel wordt er door de gemeente Den Haag een verkenning gedaan naar een aantal projecten die zich afspelen binnen het plangebied. Uit de verkenning komen een aantal voorkeurscenario's welke later gebruikt worden bij dit project. Naar verwachting is deze verkenning eind zomer gereed. Een aantal elementen zijn al wel gestart.

De Stuurgroep gaat akkoord met het Plan van Aanpak.

7. Rondvraag en sluiting

De vergadering sluit om 15.45.

Actielijst:

1. APPM & Kernteam: opstellen van een document met alle benodigde informatie voor de startbeslissing.
2. [REDACTED] verwerkt de opmerkingen van de stuurgroep in het discussiestuk (alternatieve) bekostiging.