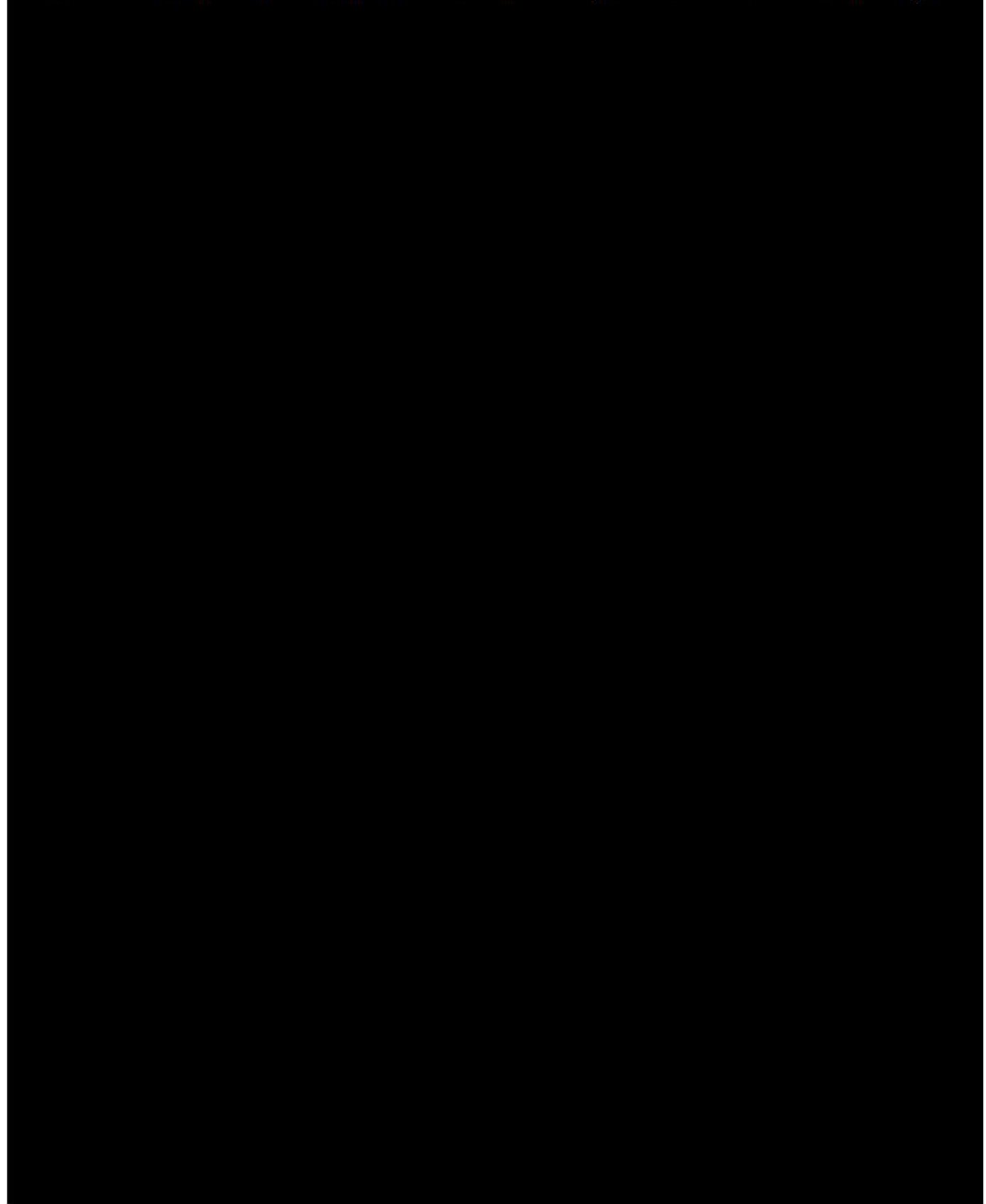


VOORTGANGSRAPPORTAGE

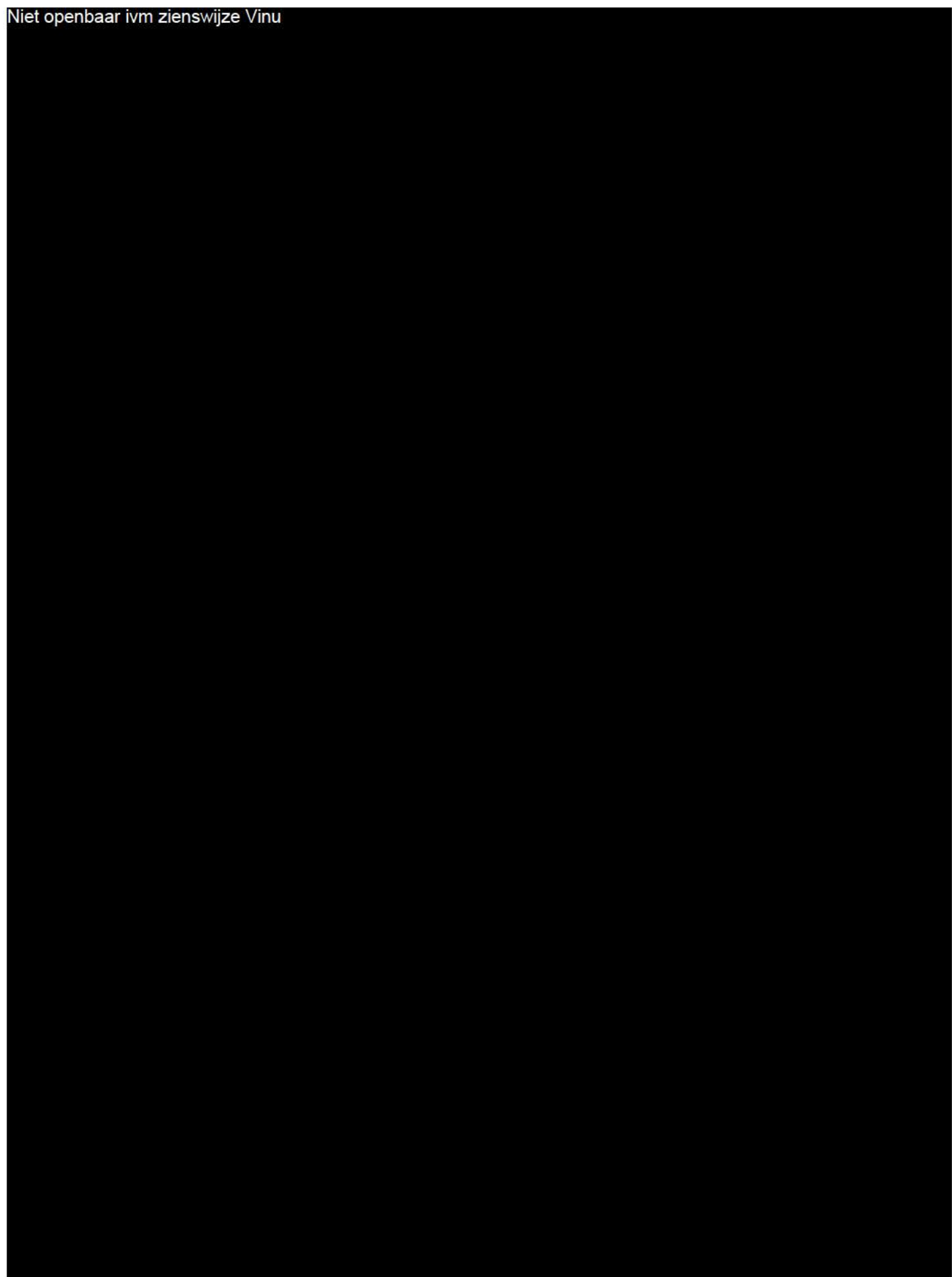
Betreft: Voortgang werkzaamheden preverkenning
Datum: 10 juli 2018

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

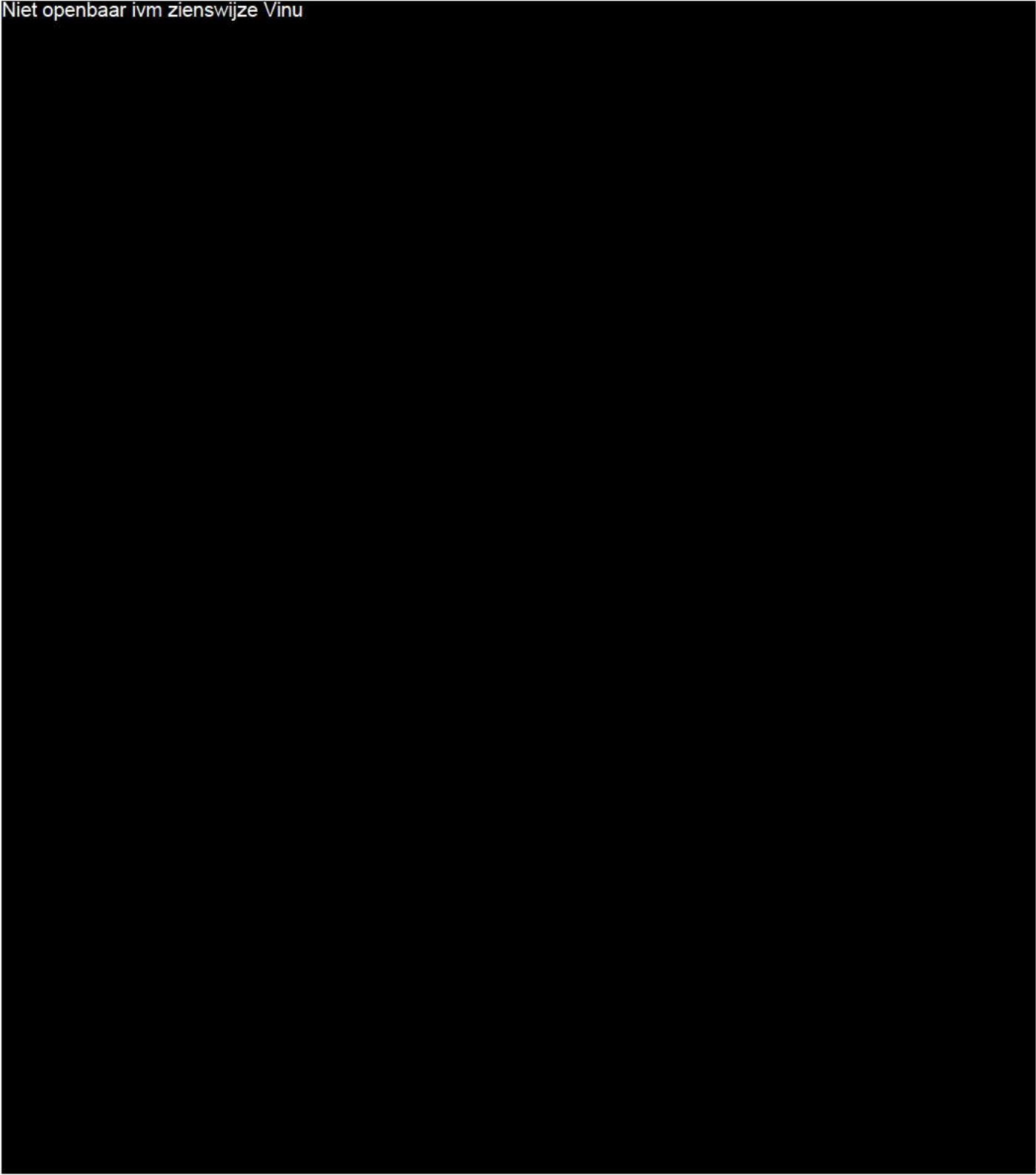


[Redacted content]

[REDACTED]



Niet openbaar ivm zienswijze Vinu



Niet openbaar ivm zienswijze Vinu



Kernteam Plus – Preverkenning MIRT CID-Binckhorst

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

Aanwezig

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

■■■■■, MinlenW DGMO

■■■■■, Procestrekker

Afwezig

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

1. Welkom en opening

2. Kennismaken ■■■■■

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

3. Aanpak

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

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

4. Opgave

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

■■■■■

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

■■■■■

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

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

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

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

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

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

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

Gelaagdheid van de opgave en de fasering belangrijk.

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

Opgave samenvattend:

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

5. Zicht op 75%

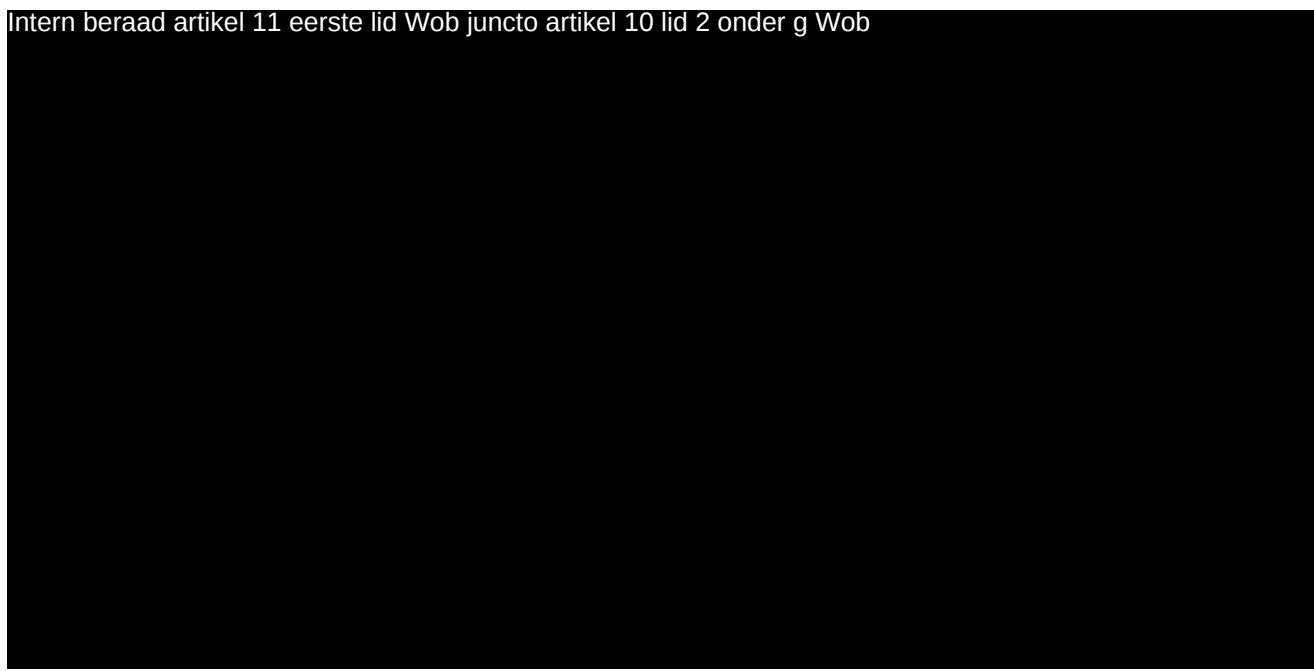
Vanuit de werkgroep bekostiging wordt in een verkennende sfeer gekeken wat alle mogelijkheden kunnen opleveren. Huidige uitgangspunt is een HOV op maaiveld inclusief 3 spoorviaducten, de

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

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

Innovatieve mogelijkheden:

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



6. Rondvraag

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

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

AGENDA

Overleg: Kernteam preverkenning schaa sprong regionale mobiliteit Binckhorst CID

Datum: 3 mei 2018

Tijd: 9.30 – 10.30 uur

Locatie: Den Haag

Genodigden: [REDACTED] (Den Haag)
[REDACTED] (IenW)
[REDACTED] (provincie ZH)
[REDACTED] (MRDH)
[REDACTED] (Leidschendam-Voorburg)
[REDACTED] (BZK)
[REDACTED] (verslag)
[REDACTED] (voorzitter)

1. Opening en mededelingen
2. Afsprakenlijst vorige keer
3. Uitwerking Projectplan: proces en organisatie
4. Offerte Rebel
5. Volgend overleg
6. Rondvraag/sluiting

Kernteam – Preverkenning MIRT CID-Binckhorst

d.d. 3 mei 2018, 09.30-10.30, Gemeente Den Haag

Aanwezig

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Verkeer
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag, Communicatie
■■■■■■■■■■, Provincie Zuid-Holland

■■■■■■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■■■■■■ Vinu

Afwezig

■■■■■■■■■■, MRDH
■■■■■■■■■■ Ministerie I en W

1. Afspraken

- Voortaan een persoon per partij aanwezig.
- NS in het kernteam plus betrekken.
- Voor het BO Mirt afspreken hoe de verschillende varianten met elkaar worden vergeleken.
- Huisregels opstellen over hoe we met elkaar om gaan in overleggen.
- Afspraken over samenwerking/werkwijze binnen het kernteam:
 - Het kernteam treedt op als gezamenlijke opdrachtgever richting uitvoerende bureaus en bereidt gezamenlijk besluitvorming voor.
 - In het kernteam nemen de organisatie deel die meebetalen aan de preverkenning (de opdrachtgevers): Rijk, MRDH, provincie ZH, Den Haag en Leidschendam-Voorburg.
 - Alle kernteamorganisaties zijn in principe met 1 vertegenwoordiger (1 persoon) aanwezig. Het betreft bij voorkeur een vaste vertegenwoordiger/kernteamlid.
 - Het kernteamlid is verantwoordelijk voor de afstemming in zijn/haar moederorganisatie.
 - Indien de vaste vertegenwoordiger niet kan, zorgt hij/zij voor vervanging. Zodat alle opdrachtgevers altijd in het kernteam vertegenwoordigd zijn.
 - De kernteamleden willen als een team, in goede samenwerking en in een open sfeer werken aan de preverkenning. Zodat in het najaar een goed bestuurlijk besluit kan worden genomen over een eventueel vervolg.

2. Acties

Datum afspraak	Onderwerp	Actiehouder	Datum gereed
3 mei	Intern afstemmen wie waar naartoe gaat	Gemeente Den Haag	8 mei
3 mei	Huishoudelijke regels kernteam	■■■■■■■■■■	17 mei
3 mei	Besluitvormingsplanning	■■■■■■■■■■	17 mei
3 mei	Aanleveren gegevens communicatieadviseur	Iedereen	8 mei

3. Onderwerpen volgend kernteam

- Verdeelsleutel kosten van de preverkenning
- Offertes van Rebbel en Arcadis doorspreken



Overleg:
Kernteamoverleg

Nummer:

Datum:
31 mei 2018

Tijd:
09.30 – 10.30 uur

Deelnemers:
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED]

Plaats:
Stadhuis, zaal B07.02

Afschrift:
[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] [REDACTED].
[REDACTED], [REDACTED]

Notulen:
[REDACTED]

1. Opening & mededelingen

- Kernteam is akkoord met deelname Leidschendam-Voorburg en de offerte van de Rebel Group.

2. Afsprakenlijst vorige keer

- Geen opmerkingen.

3. Proces preverkenning

- De hele maand juni zijn er iedere dinsdag themasessies.
- Het DO van de preverkenning wordt gekoppeld het DO Gebiedsprogramma op 10 juli.
- Afgesproken wordt dat alle partijen de naam van directeur doorgeven, die deelneemt aan DO preverkenning op 10 juli. Daarna wordt DO z.s.m. ingepland en gaan uitnodigingen de deur uit.

4. Perspectieven Onderzoekend Ontwerpen

Arcadis heeft een opzet gemaakt om een beter gevoel te krijgen voor de kosten en de effecten (bv. leveren de hoeveelheid huizen welke knelpunten op).

Er zijn vijf perspectieven geschetst die zijn opgedeeld in de drie faseringen. Het Kernteam is akkoord met deze perspectieven, ervan uitgaande dat onderstaande opmerkingen worden meegenomen.

Algemeen:

- Graag huidige situatie RandstadRail intekenen in ondergronden.
- Bij tekens van stations niet het NS-logo gebruiken, maar een ander logo.
- In optie 1 t/m 4 meenemen van andere metropolitane fietsprojecten naast de Velostrada.
- Peoplemovers/HOV vervangen voor de bestaande OV-verbindingen.
- De eerste fase is van 2020 tot 2022. Relatie met inhoud coalitie-akkoord wordt gecheckt; eigenlijk is dit niet van belang omdat dit geen harde besluiten omvat.
- Voor de Binckhorst zijn de uitgangspunten duidelijk maar voor CID niet. Het uitgangspunt is dat globale cijfers steeds voor het gehele gebied gelden.

Perspectief 0: **Referentiesituatie**

- Als je niets doet aan je infra dan loop je vast (ook met de fijnstof) als er [REDACTED] huizen worden gebouwd. Niets doen met de infra kan als er [REDACTED] huizen komen.
- Rotterdamsebaan opnemen.

Perspectief 1: **Optimaal benutten**

- Gaat uit van bestaande infra maar er komt wel een station, people movers en extra fietspaden bij.
- Géén nieuw station Binckhorst, maar wel uitbreiden van (toegankelijkheid) bestaand station Voorburg die kant uit. Leidschendam-Voorburg heeft hier al eens onderzoek naar gedaan en stuurt dit naar Arcadis.

Perspectief 2: **Investeren in auto en trein**

- Andere naam gekozen.
- Optie 1 met Schenkverbinding toegevoegd. [REDACTED] oppert om hier wel een extra station toe te voegen. Adriaan brengt in dat extra passeerspoor nodig zijn.

Perspectief 3: **Beperkte mobiliteitstransitie**

- Er is sprake van beperkte doorkoppeling van het HOV, omdat lijn 1 via de Binckhorst gaat rijden, en via de bestaande sporen in Voorburg en Rijswijk naar Delft. De andere lijn rijdt dan naar station Voorburg (verbinding vanuit Statenkwartier).
- Er is sprake van een beperkte mobiliteitstransitie, meer lokaal dan regionaal.

Perspectief 4: **Maximale mobiliteitstransitie**

- Geen opmerkingen.

5. Programma korte termijn acties

Kortetermijnaanpak (KTA) is tot 2020. De financiering is tot 2019. [REDACTED] is gevraagd om ideeën en maatregelen voor de korte termijn. Deze KTA wordt op een andere manier aangestuurd. [REDACTED] wil graag een sessie waarbij de korte en lange termijn bij elkaar komen. [REDACTED] bespreekt dit met [REDACTED] (GDH). Er komt een voorstel in het kernteam.

6. Offerte Arcadis

In de dekkings- en kostenkant en de offerte van Arcadis kan iedereen zich vinden. De aanbidding geldt voor de eerste fase. [REDACTED] mailt de volledige offerte nog na. Eventuele opmerkingen/bezwaren worden z.s.m. gedeeld.

6. Financiën preverkenning

- Kernteam is akkoord met budget van [REDACTED] en in memo vermelde bijdragen per partij
- PZH zal intern nog checken of akkoord kan worden gegeven. Hier worden geen bezwaren verwacht

7. Communicatie/persbericht LV

- Het persbericht van LV wordt niet verzonden. Daarvoor in de plaats maken opdrachtgevers een gezamenlijk persbericht met logo's enz. Den Haag/[REDACTED] maakt hiervoor een voorstel. Vaktermen als 'preverkenning' en 'kernteam' eruit.
- [REDACTED] stemt af met programmamanagers Gebiedsprogramma dat wij als preverkenning dit graag willen versturen buiten het MIRT circuit, en dat er geen specifieke info (routes, opties, vervoerstechnieken of kaartjes of wat dan) ook naar buiten gaat.
- [REDACTED] stemt af met alle collega communicatiemensen en/of voorlichters en het wordt afgetikt op het volgende kernteam (21 juni)

8. Volgend overleg

- Alle volgende overleggen duren 1,5 uur i.p.v. 1 uur



- Het overleg van 21 juni in het gebied plannen van 9.00 – 12.00 uur.
Vergaderen en feeling met de buurt krijgen (■■■■■).

9. Rondvraag/sluiting

- Ter kennisname; Leidschendam-Voorburg heeft een raadsbrief de deur uit gedaan en het is nu dus openbaar. Kernteam ziet daar geen probleem in.

Den Haag: 12 juni 2018

Dubbel document - zie batch 1 - pagina 688 t/m 730



Uitwerking arrangement ten behoeve van

Bekostiging, financiering en aanbesteding
Schaalsprong Regionale Mobiliteit, Central
Innovation District-Binckhorst

Themasessie

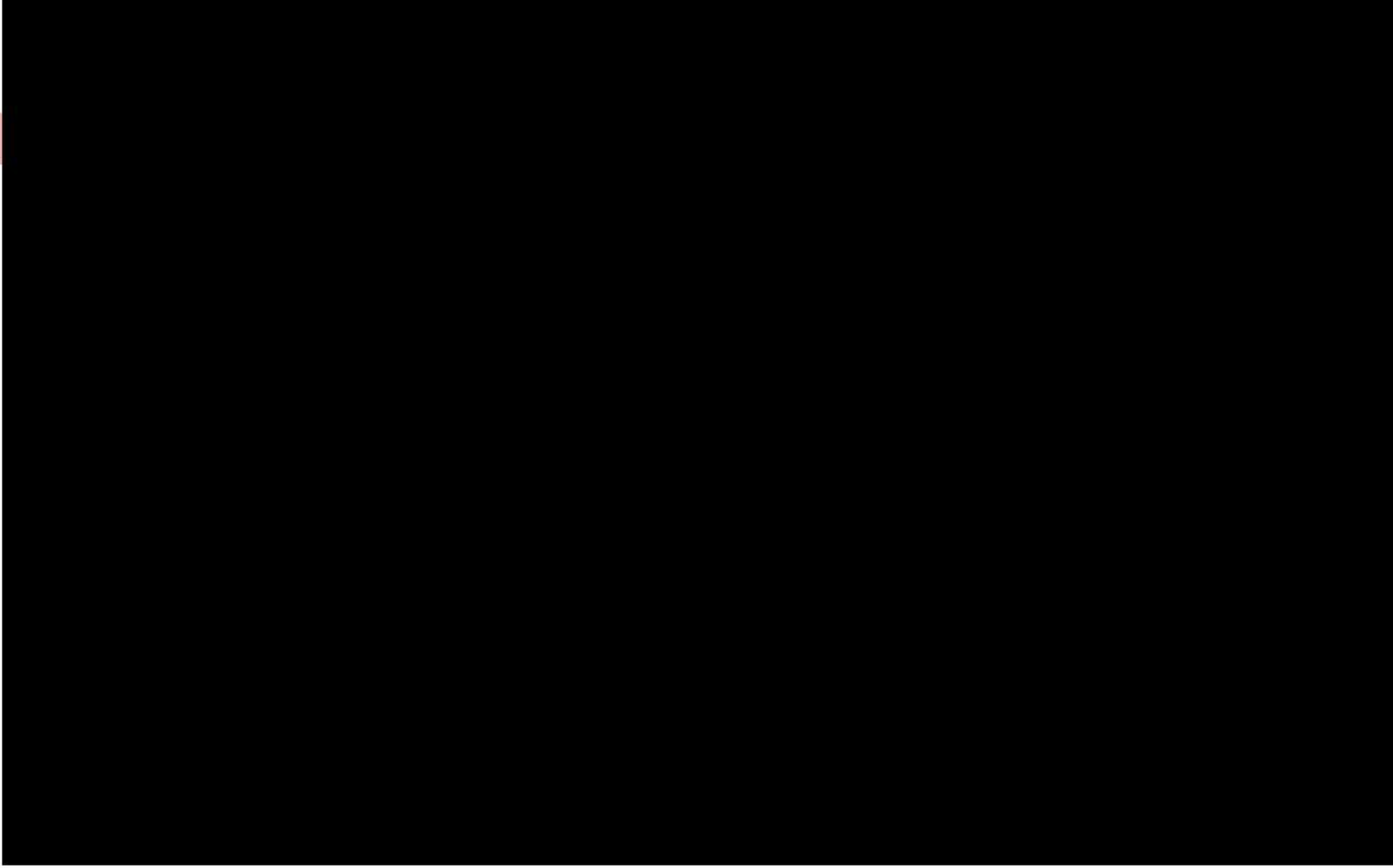
NO CHANGE WITHOUT A
AABEL















(illustratie rekenmodel dashboard, MRDH casus HOV Binckhorst)







Thei. .rangement dekostuging, ranciering en aanbesteding SKM-CID-1-1-icknorst



the. rangement dekostuging, ranciering en aanbesteding SKM-CID-14 ricknorst

Kernteamoverleg

d.d. 3 juli, 16.00-18.00, MRDH, Westersingel 12, Rotterdam

Aanwezig

■■■■■, gem. Den Haag	■■■■■, RebelGroup
■■■■■, Min BZK	■■■■■, RebelGroup
■■■■■, Provincie Zuid-Holland	■■■■■, Arcadis
■■■■■, Provincie Zuid-Holland	■■■■■, Communicatie
■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg	■■■■■, VINU
■■■■■, MRDH	■■■■■, gem. Den Haag
■■■■■, Min IenW DGMO	

1. Opening en mededelingen

Geen opmerkingen

2. Verslag vorige keer

Geen opmerkingen

3. Stakeholderevent

Het kernteam vindt het goed om een bureau te betrekken, mits dit uit het huidige budget betaald kan worden.

Het doel van het event is informeren over de pre-verkenning en ophalen van gegevens/meningen rond de uitdagingen in het gebied bij groei.

Voor het kernteam is het nog niet helemaal duidelijk wat er opgehaald gaat worden tijdens de stakeholderbijeenkomst.

Het moet geen bestuurdersconferentie worden, de bestuurders weten voldoende wat er speelt. Juist een podium geven aan gebruikers, zoals projectontwikkelaars. Het gaat om de volgende doelgroepen:

Gebruikers van het gebied: Bewoners, ondernemers

Ontwikkelaars

Belangengroepen, zoals VNO-NCW, fietsersbond en rover

Leden van de raden, provinciale staten en tweede kamer

September is wat vroeg voor de bijeenkomst, ook de timing in combinatie met de programmaraad is niet handig. Het event wordt tussen de programmaraad en het BO-mirt gehouden.

Ook belangrijk om het vervolgproces goed naar voren te laten komen tijdens de bijeenkomst.

Bestuurders van gemeente Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg en de MRDH.

■■■■■ past het voorstel aan voor het volgende kernteam en neemt daarin een voorstel voor opdrachtverlening in op.

4. Rapportages

Alleen de voortgangsrapportage en het ambitiedocument worden naar het DO gestuurd. Dit zodat er voldoende tijd is om de andere twee rapportages te perfectioneren. De hoofdelementen uit de rapportages van Rebel en Arcadis worden in de voortgangsrapportage opgenomen.

De kernteamleden hebben nog niet de tijd gehad om gedetailleerd in te gaan op de rapportages. Ingevulde reactietabellen volgen nog via de mail.

Ambitiedocument

Over het algemeen een goed doorlezend verhaal. Graag aandacht voor wat er gebeurt als je niets doet. Het beeld moet realistisch zijn en kloppen met de huidige ontwikkeling.

Arcadis

Over het algemeen ligt er veel aandacht op de perspectieven en dit roept veel discussie op. Perspectieven moeten wel in het proces benoemd worden maar mogen meer naar de achtergrond. Graag de schenktunnel duidelijker naar voren laten komen, welk effect heeft deze? De fiets en mobiliteitstransitie zijn even belangrijk als de HOV ontsluiting. Dit ook dusdanig belichten.

Rebel

De pakket zijn interessant. Graag nog een variant toevoegen waarbij de pakketten zijn gecombineerd en een inschatting wat de maximaal haalbare alternatieve financiering is.

5. Stukken DO

Het ambitie document en de voortgangsrapportage worden gemaïld als stukken voor het DO. [REDACTED] maïlt woensdagochtend een nieuwe variant van de voortgangsrapportage. [REDACTED] geeft een presentatie waarin drie vragen naar voren komen:

- Is dit de goede weg?
- Wat is volgens het DO het meest voor de hand liggende alternatief?
- Is het DO het eens met het vervolgproces?

Voorstel voor het meest voor de hand liggende alternatief is een adaptieve variant waarbij in 2020 wordt besloten voor een vrije baan en aanpassing van de spoorviaducten. Medio 2022 wordt het type openbaarvervoer gekozen. Medio 2030 wordt besloten of regionale doorkoppeling noodzakelijk is. Voor de kostenraming wordt uitgegaan van een HOV tram.

De effecten van de Schenktunnel worden wel genoemd maar het bedrag wordt niet in de raming mee genomen.

6. WVTTK

Bekostiging zicht op 75%

[REDACTED] heeft een memo gestuurd met een bekostigingsvoorstel. Voor nu een goede vingeroefening om de bekostiging beter in de vingers te krijgen. In een volgend kernteam hier dieper op in gaan.

7. Rondvraag

Leidschendam-Voorburg heeft technische vragen ontvangen van de Raad over de pre-verkenning. Daarnaast vraagt Leidschendam-Voorburg zich af hoe en wanneer de raden worden geïnformeerd. Dit is aan de partijen zelf hoe dit wordt aangepakt. Voorstel vanuit het kernteam zou zijn om voor het BO Mirt het college te informeren en na het BO Mirt de raad te informeren.

Kernteamoverleg

d.d. 12 juli, 09.30-11.00, Gemeente Den Haag, Spui 70, Den Haag,

Genodigden

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag

■■■■■■■■■■ Min BZK

■■■■■■■■■■, Provincie Zuid-Holland

■■■■■■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg

■■■■■■■■■■, MRDH

■■■■■■■■■■, Min IenW DGMO

■■■■■■■■■■, Communicatie

■■■■■■■■■■, VINU

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag

1. Opening en mededelingen

2. Verslag vorige keer

3. Terugkoppeling DO 10 juli

4. Stakeholderevent (bespreken aangepast voorstel)

5. Vervolgproces tot BO Mirt

6. Opdrachtverlening adviesbureaus 2^{de} fase

7. Rondvraag

8. Sluiting

Kernteamoverleg

d.d. 12 juli, 09.30-11.00, Humanity hub, Fluwelenburgwal 58, Den Haag

Aanwezig

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag
■■■■■■■■■■, Provincie Zuid-Holland
■■■■■■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■■■■■■ MRDH
■■■■■■■■■■, Min IenW DGMO
■■■■■■■■■■, Communicatie
■■■■■■■■■■ VINU
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag

1. Opening en mededelingen

■■■■■■■■■■ vervangt ■■■■■■■■■■ tijdens deze vergadering. ■■■■■■■■■■ van BZK kon helaas niet aanwezig zijn, ■■■■■■■■■■ neemt contact op met ■■■■■■■■■■ van BZK.

2. Verslag vorige keer

Geen opmerkingen

3. Terugkoppeling DO 10 juli

Preverkenning schaalsprong mobiliteit CID Binckhorst

- Tussenresultaten

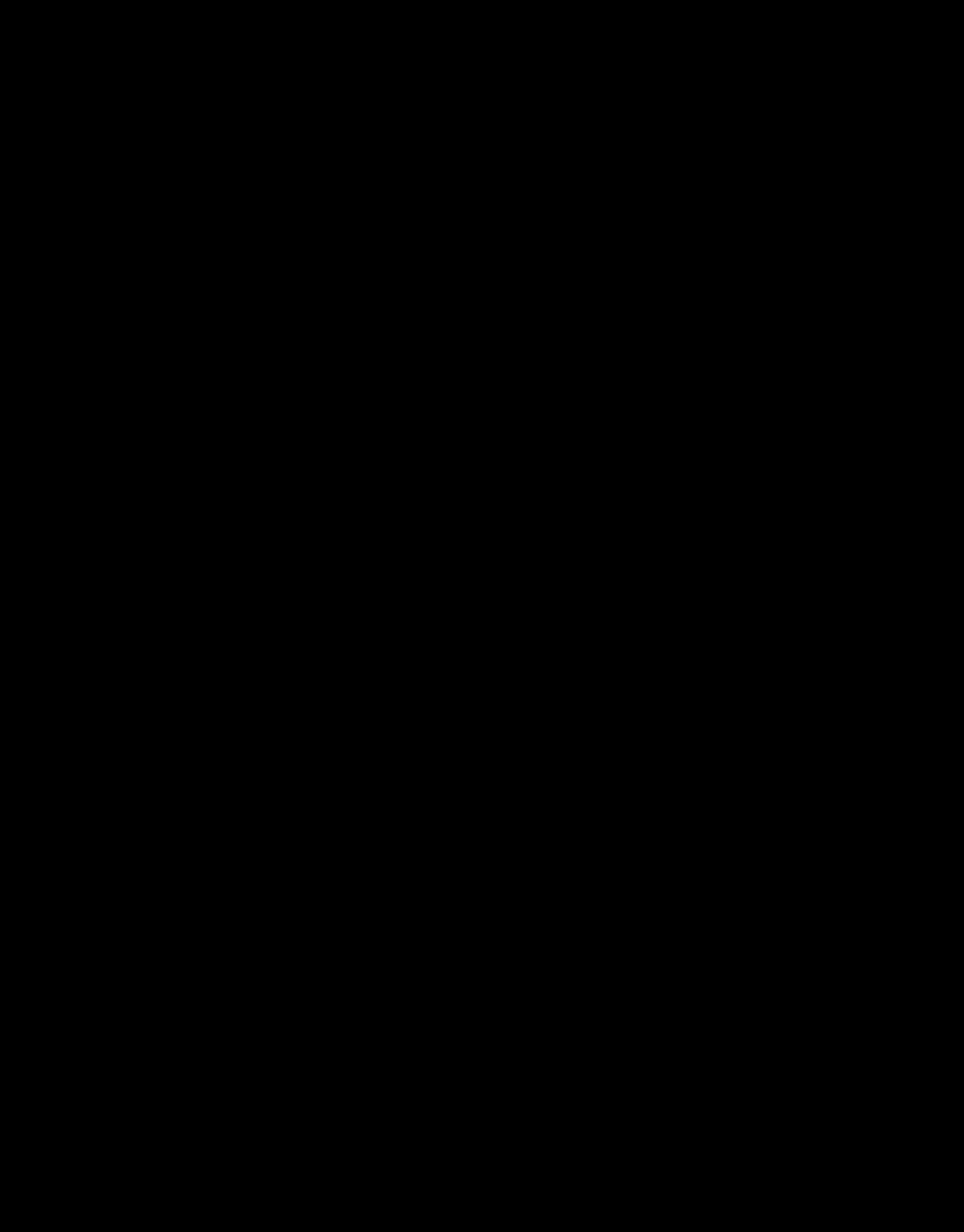
1) Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob 2) Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

- Vervolgproces
Geen opmerkingen en daarmee is het vervolgproces, inclusief organiseren van een stakeholderevent in oktober, vastgesteld.

Bekostiging en financiering

- De vraag is wat voor- en nadelen van opties 1 en 2 zijn. Volgens ■■■■■■■■■■
 - o Optie 1: voordeel: past bij programmatisch werken in plaats van

1) Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob 2) Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob. 3) Persoonlijke Beleidsopvattingen



4. Vervolgproces tot BO Mirt

Wie

Op vakantie

valt buiten de scope van het Wob-verzoek



In september volgt de programmaraad en in november het BO MIRT. Zowel voor het BO als voor de programmaraad wordt een DO georganiseerd om de stukken te bespreken.

Bij het DO voor de programmaraad gaat dit om het bespreken van het startdocument, de hoofdlijnen van de vervolgaanpak en de afsprakenlijst voor zicht op 75%.

Bij het DO voor het BO MIRT gaat dit om het projectplan en de afsprakenlijst ZO75.

Om hier te komen zijn er de volgende werksessies met het kernteam nodig:

- 30 augustus: Bekostiging.
- 6 september: hoofdlijnen vervolgaanpak.

Onderstaande tabel is een startpunt voor de ZO75% afspraken.

	Den Haag	FINANCIEEL
investering excl. BTW		
75% van investering		
alternatieve bekostiging 20% van totale investering		
resterend/traditioneel te bekostigen		
verdeelsleutel optie 1	1/3-2/3	
bijdrage regio		
bijdrage Rijk		
verdeelsleutel optie 2	1/2-1/2	
bijdrage regio		
bijdrage Rijk		

5. Opdrachtverlening adviesbureaus 2^{de} fase

Voor de 2^{de} fase van de preverkenning moet er door de adviesbureaus nog het volgende gedaan worden:

- Arcadis rond het rapport af, hierbij voornamelijk aandacht voor completere beschrijving van de alternatieven en wordt er ingegaan op het oplossende vermogen van de alternatieven. Voornamelijk fiets en mobiliteitstransitie moeten hierin beter naar voren komen.
- Rebel past het rapport aan zodat het beter aansluit bij de alternatieven.
- Goudappel krijgt een opdracht om inzicht in vervoerstromen te geven en wat informatie over exploitatie te geven. In deze opdracht wordt gekeken of mobiliteitsprofielen kunnen worden meegenomen.
- Piraat (i.p.v. EMMA) organiseert het stakeholdersevent.

De offertes worden doorgemailed. Bij grote bezwaren graag zo snel mogelijk reageren, anders gaan de offertes gewoon door.

VINU geeft aan dat het budget sneller opgaat dan vooraf voorzien, door extra werkzaamheden. Op basis van een inschatting van het vervolg koppelt VINU in augustus terug rond de financiën.

6. Stakeholderevent (bespreken aangepast voorstel)

Voorstel is akkoord met de volgende opmerkingen:

- Inzetten op verbinden
- Dubbele doelstelling, informeren naar gebruikers en noodzaak naar politici.
- Aandacht bewoners Voorburg.

Vraag aan het kernteam te inventariseren wie op de gastenlijst moet.

7. Rondvraag

geen vragen

Kernteamoverleg

d.d. 16 augustus, 09.00-10.30, Gemeente Den Haag, Spui 70, Den Haag, A04.30

Genodigden

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag
■■■■■■■■■■, Provincie Zuid-Holland
■■■■■■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■■■■■■, MRDH
■■■■■■■■■■, Min IenW DGMO
■■■■■■■■■■, Communicatie
■■■■■■■■■■, VINU
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag

- 1. Opening**
- 2. Verslag vorige keer**
- 3. Stand van zaken werkzaamheden**
- 4. Planning komende periode: beoordeling rapportages, werksessies, DO's/BO's**
- 5. Stakeholdersevent**
- 6. Financiën**
- 7. Rondvraag**
- 8. Sluiting**

Mee te sturen stukken:

- Verslag DO
- Verslag Kernteam 12 juli
- Planning komende periode
- Financieel overzicht

Kernteamoverleg

d.d. 30 augustus, 09.00-12.00, Spui 70, Den Haag

Aanwezig

■■■■■■■■■■, gem. Den Haag
■■■■■■■■■■, Provincie Zuid-Holland
■■■■■■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■■■■■■, MRDH
■■■■■■■■■■ VINU
■■■■■■■■■■, gem. Den Haag

Afwezig

■■■■■■■■■■, Minl&W

1. Opening en mededelingen

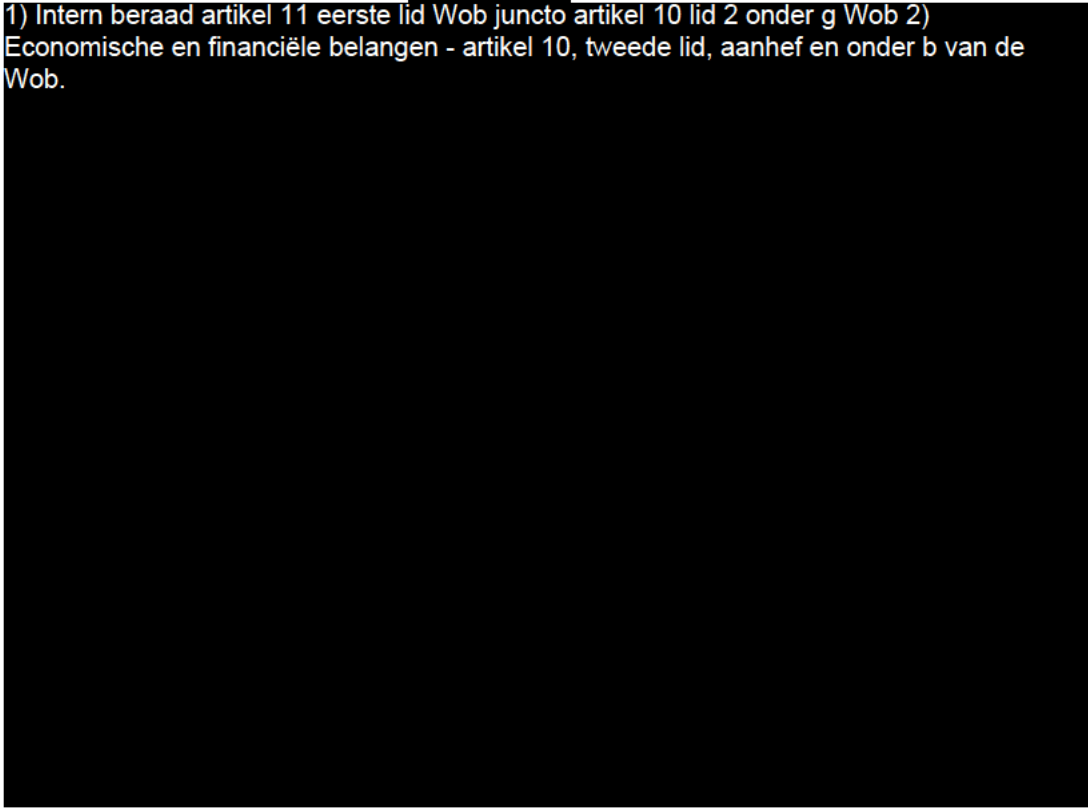
Graag aandacht voor de rapportages, nu kunnen er nog wijzigingen gemaakt worden.

2. Verslag vorige keer

Geen opmerkingen

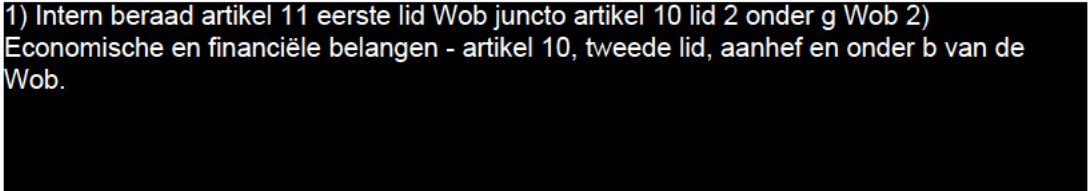
3. Terugkoppeling gesprek ■■■■■■■■■■

1) Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob 2)
Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.



4. Bekostiging

1) Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob 2)
Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.



Verdeelsleutel

Op basis van de verkregen inzichten tijdens de sessie komt [REDACTED] begin volgende week met een samenvattende memo waarin hij ook aangeeft wat volgens hem een goede verdeelsleutel zou zijn.

7. Rondvraag

geen vragen

Verslag Kernteamoverleg Preverkenning CID-Binckhorst

d.d. 6 september 2018, 9.00-12.30, The Hague Humanity Hub, Den Haag

Aanwezig:

- [REDACTED], gem. Den Haag
- [REDACTED], Gem. Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], Min I&W
- [REDACTED], VINU

- [REDACTED], Provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], VINU
- [REDACTED], Gem. Den Haag
- [REDACTED], Gem. Den Haag

Afwezig:

- [REDACTED], Min BZK

1. Opening en mededelingen

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob / Persoonlijke Beleidsopvatting [REDACTED]. [REDACTED] zal dit met [REDACTED] bespreken.

2. Verslag vorige keer

Geen opmerkingen. [REDACTED] merkt op dat de memo over de mogelijke verdeelsleutel er uiteindelijk niet is gekomen.

3. Afgerond onderzoek

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

In het startdocument zijn alle rapportages meegenomen. Aanvankelijk zou het startdocument worden opgestuurd voor het DO, maar er wordt momenteel nog nieuw onderzoek gedaan waarvan de resultaten maandag beschikbaar komen. Hierom stelt [REDACTED] voor het startdocument thans nog niet op te sturen. Iedereen staat achter de keuze om op een later moment een meer volledig startdocument te versturen.

[REDACTED] is bezig met nagaan hoe de bedragen in tabellen het beste kunnen worden weergegeven, incl of excl BTW omdat dit verschilt voor het rijk en de decentrale overheden.

4. Nieuw onderzoek

1) Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob 2) Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

5. Aanpak vervolg

█ heeft hiervoor een opzet gemaakt in Bijlage 2 van de voortgangsrapportage. █ geeft aan dat voor de duidelijkheid de MIRT-‘spelregels’ bij de hoofdlijnen moeten worden vermeld. █ stelt voor een gedelegeerde uitvoeringscoördinator aan te stellen voor het vervolg van de aanpak. De mogelijkheden zullen worden onderzocht. In de nieuwe versie wordt e.e.a. beschreven. Opgemerkt wordt dat zorgvuldigheid van belang is rond omgevingsmanagement en participatie (aansluitend op 3 oktober).

6. Bekostiging

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

7. Voorbereiden DO

Er zijn geen opmerkingen over het vergader voorstel van █. █ zal controleren of de directeurs van Gem. Leidschendam-Voorburg uitgenodigd zijn voor het DO.

De voortgangsrapportage wordt in grote lijnen vastgesteld, de wijzigingen die in dit kernteamoverleg zijn voorgesteld zullen door █ en █ worden verwerkt en de aangepaste versie wordt ter goedkeuring aan het kernteam gezonden voor verzending aan de directeurs.

8. Volgend overleg

█ geeft aan niet aanwezig te kunnen zijn bij het programmateam plus-overleg op woensdag 12 september. █ zal kijken of hij █ kan vervangen in het overleg. Het kernteamoverleg op 13 september blijft staan ondanks afwezigheid van █ en █. █ overlegt met █ of zij kan notuleren.

Kernteamoverleg

d.d. 14 september 2018, 09.00-10.30, Spui 70, Den Haag

Aanwezig:

■■■■■, Gem. Den Haag
■■■■■, Gem. Den Haag (Communicatie)
■■■■■, Gem. Leidschendam-Voorburg
■■■■■, MRDH
■■■■■, Min IenW
■■■■■, Provincie Zuid-Holland
■■■■■, VINU
■■■■■, Gem. Den Haag

Afwezig:

■■■■■ VINU
■■■■■, Gem. Den Haag

1. Opening en mededelingen

■■■■■ en ■■■■■ kunnen helaas niet aanwezig zijn vandaag. ■■■■■ heeft ■■■■■ gevraagd dit kernteam voor te zitten. ■■■■■ is aangeschoven om samen met ■■■■■ het stakeholderevent met het kernteam te bespreken.

■■■■■ heeft een andere baan binnen het Min BZK en heeft verzocht uit de mailing gehaald te worden. Er is een nieuwe connectie met het Min BZK nodig, wellicht via ■■■■■ of ■■■■■

2. Verslag vorige keer

Geen opmerkingen. De acties die bij ■■■■■ belegd zijn lopen nog.

3. Terugkoppeling DO

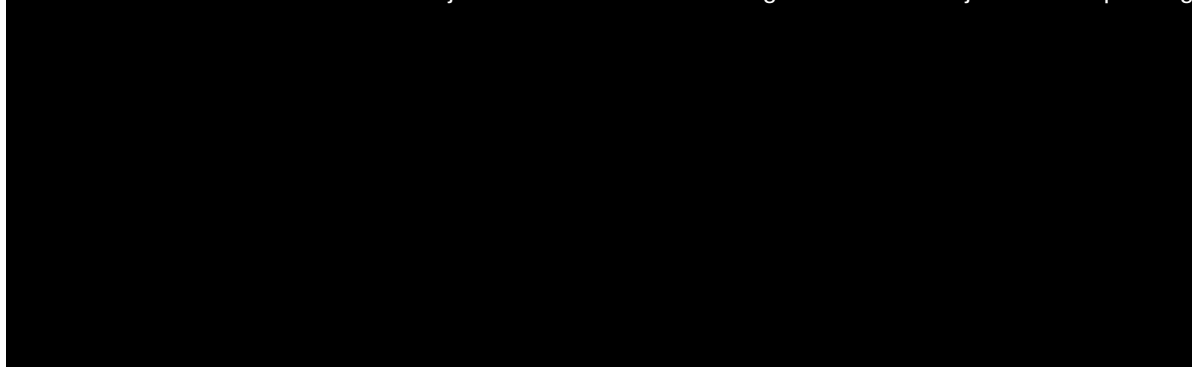
■■■■■ heeft afgelopen week een terugkoppeling gestuurd van het DO. In grote lijnen komt deze overeen met de terugkoppeling van anderen die aanwezig waren. In de details zitten echter wat verschillen. Het verslag dat volgt uit het DO is leidend.

Ter voorbereiding op de programmaraad komt een regionaal overleg, het is nog onduidelijk welke lijn de regio hier gaat kiezen.

Vanuit het kernteam is behoefte aan een toelichting op de resultaten vanuit Goudappel Coffeng. Ook wil het kernteam graag meer weten over het Mobiliteitsfonds. Adriaan vraagt Goudappel Coffeng om in het volgende kernteam een toelichting te geven en achterhaalt een presentatie over het mobiliteitsfonds.

4. Stakeholderevent

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 / Persoonlijke Beleidsopvatting

5. Voortgangsrapportage

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

6. Rondvraag

Geen vragen

Actie	Eigenaar
Vertegenwoordiging vanuit Min. BZK	
Goudappel Coffeng uitnodigen voor toelichting resultaten	
Presentatie over mobiliteitsfonds achterhalen en verspreiden	
uitnodigen voor volgende kernteam i.v.m. verhaal 3 oktober	
Aanpassen voortgangsrapportage	

Verslag Kernteamoverleg Preverkenning CID-Binckhorst

d.d. 27 september 2018, 9.00-10.30, The Hague Humanity Hub, Den Haag

Aanwezig:

- [REDACTED], Gem. Den Haag
- [REDACTED], Gem. Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], Min IenW
- [REDACTED] VINU
- [REDACTED], Provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], Goudappel Coffeng
- [REDACTED], Gem. Den Haag
- [REDACTED], VINU
- [REDACTED], Gem. Den Haag

1. Opening en mededelingen

Vandaag zijn naast de kernteamleden twee gasten aanwezig, [REDACTED] zal zijn presentatie voor het stakeholdersevent toelichten en [REDACTED] presenteert namens Goudappel Coffeng de resultaten van de Quick Scan. [REDACTED] is iets later, de brug stond open.

2. Verslag vorig kernteamoverleg

In het actielijstje van het vorige verslag stond dat [REDACTED] vertegenwoordiging zou regelen vanuit Min. BZK, in deze fase van de preverkenning wordt aanhaken van Min. BZK door [REDACTED] niet meer nuttig geacht, deze actie vervalt hierom. De overige acties zijn uitgevoerd. Het verslag is vastgesteld.

3. Planning

Tijdens het kernteamoverleg is de volgende planning vastgesteld:

MIRT	Preverkenning
3/10 Verzending stukken t.b.v. DO Rijk/Regio	10/10 Verzending stukken t.b.v. programmaraad
10/10 DO Rijk/Regio	18/10 Programmaraad
1/11 Concept dossier af	19/10 Verzending stukken naar het kernteam (startdocument en projectplan)
7/11 Dossier af	25/10 Bespreken stukken in het kernteam
12/11 Bestuurlijk del. overleg	1/11 Verzending stukken t.b.v. DO
14/11 Dossier in tas minister	Ca. 5/11 (moet nog worden ingepland) DO

Voor de te maken MIRT-besluiten presenteren we de volgende vier opties voor het DO van 10 oktober a.s.:

Optie 1 (Regio):

- Start MIRT-verkenning als onderdeel van het Mobiliteitsfonds

[REDACTED]

Optie 2 (Rijk)

- Preverkenning gaat door.
- Startbesluit MIRT-verkenning (als onderdeel van Mobiliteitsfonds) wordt genomen bij strategisch BO MIRT in voorjaar 2019.
- Financiële afspraken worden gemaakt over korte termijn aanpak.

Optie 3

- Start 'Verkenning Nieuwe Stijl' als onderdeel van het Mobiliteitsfonds
- Startbesluit MIRT-verkenning (als onderdeel van Mobiliteitsfonds) wordt genomen bij strategisch BO MIRT in voorjaar 2019

Optie 0

- Stoppen

4. Presentatie [REDACTED] (Goudappel Coffeng)

[REDACTED] merkt op dat de slide met de scenario's een verkeerd getal vermeldt, 30.000 moet zijn 23.300. [REDACTED] vraagt zich af of de fiets voldoende is meegenomen in de Quick Scan. [REDACTED] past het memo aan aan de hand van de input van het kernteam.

5. Presentatie L [REDACTED]

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

6. Stakeholdersevent

De aankondiging van de reeks verdere bijeenkomsten moet worden beperkt tot een intentieverklaring, omdat nog niet vaststaat hoe de reeks uiteindelijk ingevuld zal worden. Het kernteam is van mening dat beter eerst afgewacht kan worden hoe het bevalt op 3 oktober.

Persoonlijke Beleidsopvatting

7. Rebel en Arcadis rapporten

Geen opmerkingen.

8. Kernteamoverleg 25 oktober

Iedereen gaat na of zij op 25 oktober bij het kernteamoverleg aanwezig kunnen zijn en geeft dit aan [REDACTED] door. Dit omdat dan de stukken besproken moeten worden voor het DO van begin november. [REDACTED] nodigt [REDACTED] uit voor dit overleg.

Verslag Kernteamoverleg Preverkenning CID-Binckhorst

d.d. 6 december 2018, 9.00-10.30, Mercure Hotel, Den Haag

Aanwezig:

- [REDACTED], Gem. Den Haag
- [REDACTED], Gem. Leidschendam-Voorburg
- [REDACTED], MRDH
- [REDACTED], Min. IenW
- [REDACTED] VINU
- [REDACTED], Provincie Zuid-Holland
- [REDACTED], Min. BZK
- [REDACTED], Gem. Den Haag

1. Opening

[REDACTED] is er voortaan bij vanuit de Provincie. [REDACTED] en [REDACTED] wisselen elkaar voorlopig af al naar gelang het onderwerp van het kernteamoverleg.

2. Verslag vorige keer

Stand van zaken acties uit het vorige verslag:

- Alle kernteamleden zijn in eigen huis nagegaan of we door kunnen en willen gaan met VINU zonder nieuwe aanbesteding. **Persoonlijke Beleidsopvatting**
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]. [REDACTED] geeft aan hier later in dit overleg op terug te komen.
- Het overleg met RWS en Goudappel is gepland op 18 december.
- Zoals [REDACTED] al aangekondigd had, komt het aangepast projectplan volgende week wanneer [REDACTED] terug is.

3. Ter info: Besluitvorming rond Binckhorst/Den Haag

Afgelopen donderdag is het omgevingsplan Binckhorst in de raad vastgesteld. Het omgevingsplan en notie zijn online te vinden, maar worden ook nog opgestuurd aan de kernteamleden. Het omgevingsplan gaat uit van 5000 woningen. Als de inschattingen kloppen zou dit betekenen dat na ongeveer vier jaar een nieuw omgevingsplan moet worden vastgesteld om 10.000 of meer woningen mogelijk te maken. Het is de kernteamleden niet duidelijk of het omgevingsplan gaandeweg aangepast kan worden naar 10.000 woningen.

Er is een motie ingediend door D66 en aangenomen door de raad voor een gebiedsgericht bereikbaarheidsfonds. **Persoonlijke Beleidsopvatting**
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED] Hier komt [REDACTED] op terug tijdens de bespreking van het plan van aanpak.

[REDACTED] nodigt [REDACTED] uit in het volgende kernteam zodat zij e.e.a. kan toelichten over het omgevingsplan en de gebiedsontwikkelingen in de Binckhorst.

4. Plan van Aanpak no regret (zie ook bijgevoegd plan)

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

5. Opstart Verkenning

Het no-regretpakket is niet los te zien van de verkenning zelf. We moeten nu zo snel mogelijk lijnen uitzetten en bureaus inhuren om de volgende stappen te kunnen zetten in de verkenning. In ieder geval moet gewerkt worden aan het maatregelenpakket. ■■■ gaat volgende week al met Den Haag aan de slag om dit op te starten. Er moeten verder dit jaar nog offerteaanvragen worden uitgezet zodat we er volgend jaar direct mee kunnen beginnen. Het budget voor de opdracht van VINU is bijna op, dus ■■■ moet groen licht hebben om hiermee door te kunnen gaan.

Het kernteam staat achter het doorzetten van de samenwerking met VINU, zoals gezegd heeft de MRDH wat voorwaarden gesteld. ■■■ maakt een offerte en dat bespreken we de volgende keer dat we bij elkaar komen. ■■■ communiceert met het kernteam over hoe de afspraken 'ordentelijk' afgestemd kunnen worden. ■■■ zoekt zo snel mogelijk uit of Den Haag VINU groen licht kan geven.

6. Governance/afstemming Gebiedsprogramma

Er is discussie over de governance van het Gebiedsprogramma en of het gebiedsprogramma in de huidige vorm vanwege de status van de afzonderlijke verkenningen gehandhaafd moet worden.

7. Rondvraag

Gemeente Rijswijk wil graag deelnemen aan de vervolgvragen CID-Binckhorst en het no-regretpakket. De rapportage van de verkenning en het no-regretpakket is toegestuurd. Rijswijk overweegt om net zoals Leidschendam-Voorburg toe te treden als opdrachtgever (incl. meebetalen en tijdsinzet voor deelname kernteam en stuurgroep), dan wel een lichtere vorm van betrokkenheid.

8. Afsluiting

Afgesproken wordt dat het volgende kernteam plaatsvindt op woensdag 19 december van 12.00 -13.00. ■■■ is uitgenodigd en heeft inmiddels de uitnodiging geaccepteerd.

Acties:

- ■■■ regelt zo snel mogelijk intern dat VINU groen licht hebben om door te gaan en communiceert met het kernteam over hoe dit 'ordentelijk' gedaan wordt.

- [REDACTED] stelt een gespecificeerde offerte op voor de voortzetting.
- [REDACTED] past het plan van aanpak no-regret aan, aan de hand van de input van het kernteam.
- [REDACTED] levert het aangepaste plan van aanpak Verkenning aan.

Kernteamoverleg

d.d. 21 juni 2018, 09.00-12.00, Werkgeversservicepunt Binckhorst, Binckhorstlaan 119, Den Haag

Aanwezig

██████████, gem. Den Haag
██████████, Provincie Zuid-Holland
██████████, Gem. Leidschendam-Voorburg
██████████, MRDH
██████████, MinlenW DGMO
██████████, VINU
██████████, gem. Den Haag

1. Opening en mededelingen

Kernteam is akkoord met de offerte van Arcadis.

Gemeente Den Haag moet een verzoek doen tot betaling bij de partners in briefvorm(██████████).

2. Verslag vorige keer

Geen opmerkingen

3. Voortgang werkzaamheden

Op weg naar 10 juli komen er drie rapportages, een ambitiedocument, een rapportage met alternatieven van Arcadis en een rapportage van Rebel over bekostiging. Volgende week gaan deze in conceptversie naar het Kernteam.

Periode augustus en september wordt gebruikt om de verschillende analyses die er al zijn qua bereikbaarheidsproblematiek inzichtelijk te krijgen.

Voor het rijk belangrijk om inzichtelijk te maken wat het voor nationale problematiek doet.

4. Voorbereiding DO preverkenning 10 juli (memo)

Voorlopig is het DO voor de preverkenning van Den Haag van 12.00-12.45. Dit moet nog bevestigd worden door ██████████.

Tijdens het DO staan de volgende vragen centraal: is dit het juiste detail niveau? Voldoet dit aan de afspraken van het BO mirt in maart? Wat is er nodig om te starten met de verkenning?

Onderwerpen tijdens het DO:

- Presentatie preverkenning tot nu toe
- Bekostiging Den Haag specifiek
- Plan voor de komende maanden

Planning:

- 26 juni themasessie
- 29 juni eerste versie rapportage naar kernteam

- 3 juli kernteam
- 5 juli stukken naar directeuren.

5. Programma Korte Termijn Aanpak (memo)

Maatregelen die zich lenen voor deze aanpak en binnen de pre-verkenning als 'no regret' worden gezien kunnen hierin worden mee genomen. Eventueel met een opmerking erbij dat deze goed binnen de pre-verkenning passen.

6. Communicatie (memo)

Niet alle partijen zien op dit moment meerwaarde in een nieuwsbericht. Gemeente Leidschendam-Voorburg mag een nieuwsbericht over de samenwerking plaatsten. Wel wordt de inhoud afgestemd met de andere partijen.

Het communicatie plan moet nog verder worden afgestemd binnen de partijen (actie voor [REDACTED]).
Volgende vergadering door praten over het stakeholder event.

7. Volgend overleg

3 juli van 16.00-18.00 bij de MRDH in Rotterdam. [REDACTED] regelt een ruimte.

8. Rondvraag/sluiting

-

MEMO

Betreft Opzet diner pensant stakeholders préverkenning MIRT CID Binkhorst
Aan Kernteam CID Binkhorst
Van [REDACTED]
Plaats/Datum 10 september 2018

Op 3 oktober organiseert het kernteam, dat zich bezig houdt met de préverkenning MIRT CID Binkhorst, een 'diner pensant' voor stakeholders, die een rol kunnen spelen bij het realiseren van de integrale verstedelijkingsopgave voor dit gebied. In deze notitie is het doel en de opzet van het diner pensant uitgewerkt, als basis voor het draaiboek en de organisatie van dit event.

Doel en resultaat van de stakeholders event tijdens de préverkenning MIRT

Door in een vroeg stadium deze bijeenkomst te organiseren wil het kernteam de gezamenlijke opgaven benadrukken en de volgende doelen bereiken:

- Het gericht informeren van de belangrijkste stakeholders over de omvang van de verstedelijkingsopgave in dit gebied, en het belang van de mobiliteitstransitie in het algemeen, en hoogwaardig OV in het bijzonder hierbij.
- Het benadrukken van de urgentie van de integrale aanpak van de gebiedsontwikkeling en de mobiliteitstransitie, vanuit de kaders van kwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. Ophalen of de urgentie van de mobiliteitstransitie, inclusief HOV, voldoende wordt onderkend.
- Het benadrukken van de noodzaak van 'samen optrekken', tussen overheden onderling en met marktpartijen en belangenorganisaties en het ophalen van de wensen rondom betrokkenheid in de verkenningfase.

De bijeenkomst is bedoeld om een fundament te leggen onder de samenwerking in de volgende fase, de verkenningfase MIRT. De stakeholders krijgen een beeld van de kansen, die de verstedelijking en mobiliteitstransitie bieden en van hun (mogelijke) rol binnen de samenwerking. Het resultaat is kennis en draagvlak bij de stakeholders voor de ontwikkelingen binnen CID Binkhorst.

De opzet van de bijeenkomst: diner pensant

Het kernteam heeft gekozen voor een diner pensant, als vorm voor deze bijeenkomst. Zo kunnen partijen op een aangename en informele manier met elkaar kennismaken, de opgaven bespreken en de mogelijke rolverdeling verkennen.

Bij de organisatie van het diner gaan we uit van de volgende uitgangspunten:

- Datum en tijd: 3 oktober van 17 tot 20 uur
- Locatie: Caballerofabriek, Den Haag (catering is geregeld)
- Deelnemers: 40 tot 60 personen, verdeeld over 7 ronde tafels van 6 tot 9 personen. Per tafel één 'vragensteller' en één tafeldame of -heer (ivm de grondige kennis van het proces en de materie is het belangrijk dat er aan elke tafel iemand van het kernteam zit)

- Gastvrouw en –heer: wethouder Astrid van Eekelen (Leidschendam-Voorburg) en wethouder Robert van Asten (Den Haag)
- Moderator: [REDACTED]
- Organisatie namens het kernteam: [REDACTED] en [REDACTED]

De opzet van de avond is als volgt:

17.00	binnenkomst en eerste glas
17.15	opening door Astrid van Eekelen en Robert van Asten: welkom, dank en doel/opzet van het diner pensant. Hun vraag 'voor aan tafel'
17.25	15 minuten presentatie door [REDACTED] van 'het grote verhaal': de verstedelijkingsopgave en mobiliteitstransitie in beeld: de kwantitatieve opgaven voor wonen en economie, de kwaliteit van de plek en de noodzaak om te investeren in duurzame mobiliteit. Zijn vraag 'voor aan tafel'
17.45	4 keer 2 minuten pitches namens relevante stakeholders (moderator [REDACTED]), bijvoorbeeld: - [REDACTED]: Economic Board Zuid-Holland - [REDACTED]: Amvest - [REDACTED]: min lenW - [REDACTED]: HTM Pitches gaan over twee punten, bijvoorbeeld: - Wat zie ik als grootste kans voor de integrale opgaven en mobiliteitstransitie van CID Binckhorst? - Wat ga ik / gaat mijn organisatie zich de komende periode hard voor maken (in het kader van de modal shift) Hun vraag 'voor aan tafel'
18.00	aan tafel, 1 ^e ronde (voorgerecht en hoofdgerecht) - per tafel 1 vragensteller met zijn of haar vraag - deelnemers: reflecteren op de vraag, formuleren antwoord/advies aan vragensteller en geven aan hoe zij in het vervolg betrokken willen worden (ten eerste bij de MIRT-verkenning) - tafelheer/ -dame vat samen
19.00	aan tafel, 2 ^e ronde (dessert en koffie) - wisseling van plaats, vrije keuze - vragensteller en tafelheer/-dame blijven zitten en vatten de 'oogst' van de eerste ronde samen - discussie en aanvulling door de nieuwe disgenoten
19.45	- tijdens de koffie geven de 7 vragenstellers in één zin hun belangrijkste inzicht van het diner pensant weer (moderator [REDACTED] met microfoon door de zaal). [REDACTED] sluit het formele gedeelte af
20.00	begin van het einde

20.30	afsluiting
Aandachtspunten	tafelschikking eerste ronde, 'fotografie/beeldverslag, uitwisseling gegevens deelnemers (privacy).
Nazorg	Kort na de bijeenkomst ontvangen zowel deelnemers als de overige genodigden een sprekend verslag met mooie beelden. Doel van dit verslag is de doelgroep betrekken bij het onderwerp en proces.

Vragen aan het kernteam

Er worden enkele communicatiemiddelen meegestuurd met deze notitie: om deze nog op tijd af te ronden voor het event is het van belang dat er in de bijeenkomst donderdag 13 september een besluit over valt. ██████████ bespreken deze met jullie tijdens het overleg.

- Zijn alle kernteamleden akkoord met deze opzet voor het diner pensant? Zijn alle kernteamleden akkoord met de voorgestelde sprekers?
- Welke stakeholders moeten absoluut aanwezig zijn bij het event? (vanuit de eigen organisatie, vanuit andere overheden, marktpartijen en belangengroeperingen)? Welke ontbreken er nu nog op de meegestuurde lijst?
- Wat is de kernboodschap voor deze avond? (zie voorstel in uitnodiging)
- Op welke wijze willen de kernteamleden worden betrokken bij de voorbereiding en uitwerking van het draaiboek:
 - o Communicatie: teksten uitnodiging en selectie sprekers vanuit de verschillende organisaties;
 - o Ontwerp van diverse communicatiemiddelen, waaronder enkele banners en andere afbeeldingen gerelateerd aan het onderwerp;
 - o Voorbereiding presentatie over de integrale opgaven door ██████████
 - o Voorbereiding met de gastvrouw en gastheer en de 'pitchers' (ook over de 'vragen voor aan tafel')
 - o Praktische zaken omtrent het diner

MEMO

Betreft Voorbereiding 'diner pensant' CID-Binckhorst
Aan Kernteam CID-Binckhorst
Van [REDACTED]
Plaats/Datum Leiden, 22 september 2018

Op 3 oktober vindt het 'diner pensant' plaats, waarin stakeholders met elkaar van gedachten gaan wisselen over de opgaven en mogelijke samenwerkingsvormen voor CID-Binckhorst. Tijdens die avond stelt een aantal personen, als vertegenwoordigers van overheden en marktpartijen, vragen, als input voor de discussies aan tafel. In deze notitie zijn de verschillende onderwerpen en vragen voor aan tafel in samenhang met elkaar uitgewerkt. Zodra akkoord dan gaat Vinu de vragenstellers brieven en met hen de sessie voorbereiden.

Opening: welkom en doel van het diner pensant door Astrid van Eekelen en Robert van Asten

- Opening en introductie: [REDACTED]
- Welkom door beide wethouders (rolverdeling onderling te bepalen)
 - o Dank voor de aanwezigheid en de denkkraft tijdens het diner
 - o Uitleg van de opzet en het programma van de avond
- Korte 'duiding' van de gezamenlijke uitdaging: mobiliteitstransitie en verdichting in centraal Den Haag.
 - o Het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst ontwikkelen zich tot (inter)nationale toplocatie van nationaal economisch belang. Het wordt de Hotspot op het gebied van vrede, recht en veiligheid. De ambities zijn hoog en de urgentie om te starten met de transformatie ook.
 - o Investeren in verstedelijking en bereikbaarheid van CID-Binckhorst is efficiënt. Alternatief zou zijn het bouwen in de groene gebieden aan de stadsranden. De kosten voor het bereikbaar maken van deze gebieden, de extra verkeersbewegingen die dit zou opleveren en het verlies aan waardevol groen zijn vele malen hoger. Binnenstedelijke oplossingen zijn verreweg de beste.
 - o Concreet betekent dit de komende decennia een grote verdichtingsopgave met 25.000 nieuwe woningen en 30.000 nieuwe arbeidsplaatsen in bestaand, hoogstedelijk gebied. Om het gebied leefbaar en bereikbaar te houden is een mobiliteitstransitie noodzakelijk: daarbij staan voetganger, fiets, OV en innovatieve mobiliteitsoplossingen centraal en neemt de rol van de auto sterk af.
 - o Op dit moment onderzoeken de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), provincie Zuid Holland en de ministeries van IenW en BZK, hoe deze verstedelijkingsopgave

en mobiliteitstransitie het beste gerealiseerd kan worden. Duidelijk is dat wij, als overheidspartijen, dit niet alleen kunnen; we moeten dit gezamenlijk oppakken met marktpartijen, belangenorganisaties en bewoners, waarbij iedereen vanuit zijn eigen rol en kracht een bijdrage levert.

- (dilemma sharing): Om dit voor elkaar te krijgen moeten we samen optrekken
 - o We hebben een droom en die kunnen we met elkaar waarmaken. De ontwikkeling van CID- Binckhorst lukt alleen als we 'samen optrekken', overheden onderling en met marktpartijen en belangenorganisaties. Dit diner pensant is bedoeld om een eerste fundament te leggen onder de langjarige samenwerking tussen partijen, ieder vanuit de eigen rol en kracht.
- De 'rode draad' bij dit eerste event is de vraag:
 - o Welke rol ziet u voor uzelf weggelegd en hoe wilt u in het vervolg worden betrokken bij het uitwerken van de inrichtingsplannen en het opzetten van de ontwikkelstrategie?
 - o Ook belangrijk: wie missen we? wie hadden bij deze avond absoluut aanwezig moeten zijn en moeten we voor het vervolg zeker benaderen?
- Persoonlijke noot (interview door [REDACTED]):
 - o Zeg wat de CID-Binckhorst voor jou persoonlijk betekent. Waar zitten jouw ambities en wat ga jij er aan doen om dit gebied tot een 'pareltje' te laten uitgroeien.

Presentatie: Context, ambities en opgaven voor CID-Binckhorst

Het 'diner pensant' start met een duopresentatie door [REDACTED], namens de zes partners van de pré-Mirtverkenning (presentatie nog in ontwikkeling). Zij gaan in op:

- De context en opgaven vanuit verschillende schaalniveaus, het 'wenkend perspectief'
- Het ambitieniveau is hoog: CID-Binckhorst heeft alle mogelijkheden om te transformeren naar een economische en culturele 'hotspot' in de Randstad.
- De hoge urgentie: de druk op de woningmarkt en de economie vragen om een voortvarende aanpak van de transformatie van CID-Binckhorst.
- De randvoorwaarden: verstedelijking en verdichting kunnen alleen plaatsvinden onder randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid. Een integrale aanpak is noodzakelijk
- De ontwikkeling van CID-Binckhorst biedt kansen om een aantal transitieën realiseren:
 - o *circulair bouwen, circulaire gebiedsontwikkeling, circulair beheer en onderhoud*
 - o mobiliteit: maximale bewegingsvrijheid,
 - ruimte voor fiets – voetganger, fietsprogramma, fietsparkeren
 - OV: van ontsluitend naar hoogwaardig verbindend, ns-stations en OV-haltes als knooppunten
 - auto in de stad terugdringen: van autobezit naar autogebruik/maas, elektrisch rijden parkeren als sturingsmiddel (normen, vergunningen, betalen)
 - o *energie: lokale opwekking, duurzame bronnen*

- (Bouwlogistiek en bouwproces vormen een aparte opgave; hoe houden we het gebied bereikbaar en leefbaar tijdens het transitieproces?)
- Transities komen niet tot stand binnen bestaande samenwerkingen, structuren, regels en gewoontes: er is ook een 'transitie in sturing en samenwerking' nodig.
- 'Samen' is daarbij het devies:
 - o Samenhang: integraal en gebiedsgericht, ontwerp-inrichting-beheer-exploitatie, adaptief en toekomstvast
 - o Samenspel: rolverdeling, financiering, risico's, regels
 - o Samenspraak: benutten bestaande kwaliteiten en sociaal-maatschappelijke structuren, participatie door stakeholders, belangenafweging door bestuurders
- *Afwisselend: presentatie en 'elkaar interviewen'. Ook hier weer ingaan op de persoonlijke ambities voor CID-Binckhorst*

Het diner: ronde tafel dialogen aan de hand van de volgende vragen

Leidschendam Voorburg: Astrid van Eekelen (gastvrouw):

Hoe kunnen we de verdichting inbedden in bestaand stedelijk gebied en met versterking van sociaal – economische en maatschappelijke structuren?

- De ontwikkelambities moeten we inbedden in het bestaande stedelijke gebied en in bestaande economische en sociaal-maatschappelijke structuren. Daarbij moeten we goed omgaan met bestaande kwaliteiten, zoals aanwezig in het Huygenskwartier en Voorburg-Noord. Alleen dan ontstaan kansen om deze kwaliteiten te versterken, complementaire milieus (oud en nieuw) voor wonen en werken te creëren en optimale verbindingen te maken: zowel fysiek als tussen alle betrokken organisaties en partijen. De inbreiding en inbedding moet bovendien 'met de winkel open' worden gerealiseerd. Waar liggen de belangrijkste aanknopingspunten vanuit de bestaande kwaliteiten en hoe gaan partijen dit goed organiseren?

Den Haag: Robert van Asten (gastheer)

Hoe gaan we CID-Binckhorst leefbaar en bereikbaar houden?

- In de stad van de toekomst zie de mobiliteit er anders uit dan nu. Om CID-Binckhorst leefbaar en bereikbaar te houden is een mobiliteitstransitie noodzakelijk: voetganger, fiets, OV en nieuwe mobiliteitsoplossingen staan centraal en de rol van de auto gaat sterk afnemen. Dit gebied moet een OV- en fietsgebied worden! Op dit moment is nog sprake van een bovengemiddeld autobezit en –gebruik en een benedengemiddeld OV-gebruik. Fietsers ervaren de Binckhorst nu als muur in plaats van poort naar Den Haag. Er is een gamechanger nodig. Hoe gaan we de fiets en het OV een centrale plek geven in de bereikbaarheid van de stad? Hoe beperken we het autobezit en zorgen we voor een efficiënt autogebruik, met zo weinig mogelijk ruimtebeslag door parkeren?

HTM [REDACTED] (pitch)

Hoe gaan we een nieuw OV-systeem, als drager voor de gebiedsontwikkeling, realiseren en exploiteren?

- Het Openbaar Vervoer is een belangrijke drager van de bereikbare CID-Binckhorst. Hiervoor is een kwaliteitssprong nodig, om te komen tot een systeem dat:

- De sterke stijging van het aantal gereisde kilometers aan kan op de grote stromen verbindend OV: hoogfrequent, snel, comfortabel, compacte overstap, betrouwbaar
- Een optimale kostendekkingsgraad kent
- Seamless connections biedt: voor- en natransport zijn optimaal geregeld en de haltes 'van de toekomst' bieden voorzieningen, geven informatie, gerealiseerd vanuit de waarden duurzaamheid/circulariteit, zijn veilig en hufterbestendig, hebben comfort en uitstraling.
- Een aanvullend ontsluiten OV-netwerk biedt, inclusief vraaggestuurd OV en maatwerkoplossingen
- Hoe kunnen alle partijen gezamenlijk ervoor zorgen dat we het OV-systeem, als 'drager van de gebiedsontwikkeling', kunnen realiseren en exploiteren?

Amvest: [REDACTED]

Wat moet er gebeuren zodat projectontwikkelaars en marktpartijen hun rol pakken in de mobiliteitstransitie?

- De integrale realisatie van de verstedelijking in CID-Binckhorst komt niet vanzelf. Overheid en marktpartijen moeten nu zich uitspreken over hun mogelijke inzet de opgave, iedere partij vanuit zijn eigen rol, kracht en mogelijkheden. Integraal-gebiedsgericht-adaptief ontwikkelen vraagt van de markt dat zij 'over de grenzen' gaan kijken en een bijdrage gaan leveren aan de realisatie en financiering van onder andere de bereikbaarheidsopgaven. Wat moet er gebeuren zodat de projectontwikkelaars en marktpartijen om hun rol pakken bij de mobiliteitstransitie en welke zekerheden hebben zij daarbij nodig?

Economic Board Zuid-Holland: [REDACTED] (presentatie)

Hoe gaan we 'talent binden aan de Binckhorst'?

- Bij ontwikkeling van CID Binckhorst maken we een sprong in de lokale economie. De banen van vandaag zijn niet de banen van morgen. Het stimuleren van werkgelegenheid en versterken van de aantrekkingskracht vereist economische en technologische vernieuwing. Talent is key, die moeten we binden: goed wonen, goede voorzieningen en optimale mobiliteit en bereikbaarheid. Hoe kunnen we de sprong in de lokale economie faciliteren en stimuleren en welke fysieke voorzieningen vraagt dit? Hoe maken we van de Binckhorst een testcase voor samen optrekken tussen overheid-bedrijfsleven-onderwijs-burgers en maatschappelijke organisaties (quadruple helix), ook voor creatieve vormen van financiering?

Mirt-Partners: [REDACTED] (pitch)

Hoe gaan we de hick-ups, als gevolg van bestaande regels, normen, gewoontes en procedures, doorbreken om de transities op het gebied van mobiliteit, circulair inrichten en energie ook echt voor elkaar te krijgen?

- De ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied in CID-Binckhorst biedt alle kansen om 'het meest duurzame gebied van Nederland' te worden. De technieken zijn er maar de toepassing ervan stagneert. De praktijk leert dat bij het toepassen van de transitie-principes bij grondontwikkeling- en uitgifte zich een aantal hick-ups voordoet. Deze hick-ups zijn het gevolg van bestaande regels, normen, gewoontes en procedures. Hoe

kunnen we in CID-Binckhorst de mogelijkheden op het gebied van mobiliteitstransitie, circulair bouwen en gebiedsinrichting en energietransitie maximaal faciliteren? Welke barrières moeten we doorbreken en hoe gaan we dat doen?

De oogst: terugkoppeling van de avond en aanzet tot het vervolg

- Per tafel: de belangrijkste notitie-inzicht-opmerking uitgesproken door de vragensteller (plenair, [REDACTED] haalt deze op).
- De 'opbrengst op de tafelkleden', waarbij de tafelheren en –dames desgewenst op een later tijdstip nog toelichting kunnen geven.
- Afsluiting door Astrid van Eekelen en Robert van Asten, waarbij zij aangeven dat zij, mede op basis van de opbrengst en het enthousiasme van deze eerste avond, uitnodigen tot het vervolg:
 - o Rond een aantal thema's / opgaven een serie van zes bijeenkomsten organiseren waarin we gezamenlijk
 - De opgaven en problemen verkennen
 - De verbondenheid benadrukken en de samenwerkingsmogelijkheden verkennen
 - De oplossingsrichtingen oogsten
 - De procesaanpak voor de volgende stap uitwerken
 - o De eerste sessie vindt nog zeker dit jaar plaats; de deelnemers ontvangen een uitnodiging.

MEMO

Betreft Praktische uitwerking 'diner pensant' stakeholders CID Binkhorst
Aan Kernteam CID Binkhorst
Van [REDACTED]
Plaats/Datum 22 september 2018

Op 3 oktober organiseert het kernteam, dat zich bezig houdt met de préverkenning MIRT CID Binckhorst, een 'diner pensant' met stakeholders, die een rol kunnen spelen bij het realiseren van de integrale verstedelijkingsopgave voor dit gebied. In deze notitie is het doel en de opzet van het diner pensant uitgewerkt, als basis voor het draaiboek en de organisatie van dit event.

Doel en resultaat van de stakeholders event tijdens de préverkenning MIRT

Door in een vroeg stadium deze bijeenkomst te organiseren wil het kernteam de gezamenlijke opgaven benadrukken en de volgende doelen bereiken:

- Het gericht informeren van de belangrijkste stakeholders over de omvang van de verstedelijkingsopgave in dit gebied, en het belang van de mobiliteitstransitie in het algemeen, en hoogwaardig OV in het bijzonder hierbij.
- Het benadrukken van de urgentie van de integrale aanpak van de gebiedsontwikkeling en de mobiliteitstransitie, vanuit de kaders van kwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. Ophalen of de urgentie van de mobiliteitstransitie, inclusief HOV, voldoende wordt onderkend.
- Het benadrukken van de noodzaak van 'samen optrekken', tussen overheden onderling en met marktpartijen en belangenorganisaties en het ophalen van de wensen rondom betrokkenheid in de volgende fase.

De bijeenkomst is bedoeld om een fundament te leggen onder de samenwerking in de volgende fase. De stakeholders krijgen een beeld van de kansen, die de verstedelijking en mobiliteitstransitie bieden en van hun (mogelijke) rol binnen de samenwerking. Het resultaat is kennis en draagvlak bij de stakeholders voor de ontwikkelingen binnen CID Binckhorst.

De opzet van de bijeenkomst: diner pensant

Het kernteam heeft gekozen voor een diner pensant, als vorm voor deze bijeenkomst. Zo kunnen partijen op een aangename en informele manier met elkaar kennismaken, de opgaven bespreken en de mogelijke samenwerking en rolverdeling verkennen.

Bij de organisatie van het diner gaan we uit van de volgende uitgangspunten:

- Datum en tijd: 3 oktober van 17 tot 20 uur
- Locatie: Caballerofabriek, Den Haag

- Deelnemers: 40 tot 55 personen, verdeeld over 6 ronde tafels van 7 tot 9 personen. Per tafel één 'vragensteller' en één tafeldame of -heer (gespreksleider, lid van het kernteam)
- Gastvrouw en -heer: wethouder Astrid van Eekelen (Leidschendam-Voorburg) en wethouder Robert van Asten (Den Haag)
- Moderator: [REDACTED]

De opzet van de avond is als volgt:

17.00	Binnenkomst en eerste glas Filmpje 'uitspraken' draait (continu, 15 minuten)
17.15	Opening door Astrid van Eekelen en Robert van Asten:
17.25	15 minuten presentatie door [REDACTED] en [REDACTED] over 'het grote verhaal'
17.45	[REDACTED] nodigt uit om aan tafel te gaan, conform tafelschikking Tafelheren en -dames leggen alvast de bedoeling en de 'spelregels' uit
17.55	Filmpje: enquête in de Binckhorst draait op grote scherm
18.00	Plenair uitspreken van de vragen door de 'vragenstellers' (moderator [REDACTED] [REDACTED], met een loopmicrofoon door de zaal),
18.00	1 ^e ronde (18.10 voorgerecht en 18.30 hoofdgerecht) - per tafel één vragensteller met zijn of haar vraag - deelnemers: reflecteren op de vraag, formuleren antwoord/advies aan vragensteller en geven aan hoe zij in het vervolg betrokken willen worden. Ook geven zij aan welke stakeholder / personen in het vervolg absoluut moeten worden uitgenodigd. - tafelheer/ -dame vat samen en bewaakt de dialoog. Zorgt voor verslaglegging op het tafelkleed
19.00	aan tafel, 2 ^e ronde (19.15 dessert) - wisseling van plaats, vrije plaatskeuze - vragensteller en tafelheer/-dame blijven zitten en vatten de 'oogst' van de eerste ronde samen - discussie en aanvulling door de nieuwe disgenoten
19.45	- oogst: de 6 vragenstellers in één zin hun belangrijkste inzicht van het diner pensant weer (moderator [REDACTED] met microfoon door de zaal). - Astrid van Eekelen en Robert van Asten sluiten het formele gedeelte af en nodigen uit tot deelname aan het vervolg
20.00	koffie of laatste drankje aan de bar
20.30	begin van het einde
21.00	afsluiting, zaal is leeg

Aftersales twee weken na diner pensant: korte bedankmail aan de deelnemers vanuit de gastvrouw en gastheer, met een inhoudelijk noot en een paar leuke foto's.
Uitnodiging tot deelname aan de vervolgssessies per thema.

Organisatie

De opstelling aan de zes tafels is als volgt:

De vragenstellers	Tafelheer of -dame	Kern van de vraag
Astrid van Eekelen – wethouder Leidschendam Voorburg		Hoe gaan we de bestaande kwaliteiten en structuren optimaal benutten?
Robert van Asten – wethouder Den Haag		Hoe gaan we CID-Binckhorst optimaal bereikbaar houden?
– HTM		Hoe gaan we een nieuw OV-systeem realiseren en exploiteren?
– Amvest		Wat heeft de markt nodig om haar rol te pakken in de mobiliteitstransitie?
– Mirt-partners		Hoe gaan we 'hick-ups' doorbreken en transitie ook daadwerkelijk voor elkaar krijgen?
Economic Board Zuid-Holland		Hoe gaan we 'talent binden aan de Binckhorst'?

De tafelheren en – dames bewaken de spelregels voor de gesprekken aan tafel. Belangrijke uitgangspunten voor een goed gesprek zijn:

- Centrale rol van de tafelheren en dames: de discussie voeden, luisteren en verbanden leggen tussen de ideeën, samenvatten en daarop voortborduren.
- De vragensteller is de inhoudelijke gespreksleider.
- Het is een dialoog en geen discussie (en zeker geen monoloog).
- Zorg voor focus op het belangrijkste: 'Hoe kunnen we samen optrekken bij de opgaven voor CID-Binckhorst'?
- Grijp in bij discussies over wel-niet wenselijkheid van fysieke maatregelen. Als de gasten het niet met elkaar eens zijn zoek dan naar een 'gemeenschappelijk punt' en ga hier verder op door.
- Grijp in bij 'dwingende uitspraken over de rol van een andere partij'?
- Vraag om hoofd en hart te laten spreken: maak het persoonlijk voor de deelnemers

- Breng dynamiek in de discussie en stimuleer out of the box denken: zoek binnen de dialoog naar de verschillende invalshoeken. Uitkomsten hoeven niet realistisch te zijn.
- Zorg voor notities op het tafelkleed, als oogst van de avond.
- Vergeet niet de extra vraag over de 'niet aanwezige stakeholders' te stellen.
- 'het gaat niet de hele avond over de inhoud'; social talk en gezelligheid aan tafel is net zo belangrijk

Verantwoordelijk voor de organisatie op 3 oktober

- [REDACTED] moderator
- [REDACTED] verantwoordelijke organisatie en faciliteiten – aanspreekpunt catering en leveranciers
- [REDACTED]: gastvrouw
- [REDACTED] verantwoordelijke inhoud – aanspreekpunt voor sprekers en tafelheren en -dames

[REDACTED]

Van: [REDACTED]vinu.nl>
Verzonden: dinsdag 22 mei 2018 09:46
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]
[REDACTED]; [REDACTED] [REDACTED]@leidschendam-voorborg.nl'
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Aangepaste offerte van Rebel

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob / Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: vrijdag 18 mei 2018 08:28

Aan: [REDACTED]

[REDACTED]@leidschendam-voorborg.nl'

CC: [REDACTED]

Onderwerp: Re: Aangepaste offerte van Rebel

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

AGENDA

Overleg: Kernteam preverkenning schaa sprong regionale mobiliteit Binckhorst CID

Datum: 3 juli 2018

Tijd: 16.00 – 18.00 uur

Locatie: MRDH, Rotterdam

Genodigden: [REDACTED] (Den Haag)
[REDACTED] (IenW)
[REDACTED] (provincie ZH)
[REDACTED] (MRDH)
[REDACTED] (Leidschendam-Voorburg)
[REDACTED] (BZK)
[REDACTED] (verslag)
[REDACTED] voorzitter
[REDACTED] (Rebel)
[REDACTED] Hotic (Arcadis)
[REDACTED] (communicatie)

-
- | | |
|----------------------------|---------|
| 1. Opening en mededelingen | 16.00 u |
| 2. Verslag vorige keer | 16.01 u |
| 3. Stakeholdersevent | 16.05 u |
| 4. Ambitiedocument | 16.20 u |
| 5. Rapportage Arcadis | 16.45 u |
| 6. Rapportage Rebel | 17.10 u |
| 7. Stukken DO | 17.35 u |
| • Agenda | |
| • Voortgangsrapportage | |
| • Presentatie | |
| 8. WVTTK | 17.55 u |
| 9. Rondvraag/sluiting | 18.00 u |
-

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: agenda kernteam 6 september 9.00-13.30 u
Datum: maandag 3 september 2018 18:00:30
Bijlagen: [image001.png](#)

Hallo,

Aankomende donderdag zitten we in de Humanity Hub. We hebben ruim de tijd, maar moeten ook veel bespreken.

De volgende onderwerpen staan op de agenda:

- Aanvullend onderzoek (bespreken voortgang, financiën)
- Concept Startdocument (reeds in jullie bezit)
- Memo vervolgaanpak (ontvangen jullie morgen of woensdag)
- Bekostiging (voorstel voor input bij DO, wordt ter vergadering uitgedeeld)
- Agenda's DO en Programmaraad (ontvangen jullie morgen of woensdag)

Groet,

[REDACTED]

VINU.



Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 3 september 2018 08:32
Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Verslag kernteam 30 augustus

Beste leden van het kernteam,

Hierbij het verslag van afgelopen donderdag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Den Haag | Dienst Stedelijke Ontwikkeling | Verkeer

Postbus 12 655 | 2500 DP DEN HAAG | Bezoekadres: Spui 70



[REDACTED]
[REDACTED]@denhaag.nl

[REDACTED]



De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt u op:

<http://www.denhaag.nl/disclaimer>

MEMO

Overleg: Kernteam preverkenning schaa sprong regionale mobiliteit Binckhorst CID

Datum/tijd: 21 juni 2018, 9.00 – 10.30 uur

Locatie: Binckhorst, Binckhorstlaan 119, zaal Hofvijver-D04.14, Den Haag

Genodigden: [REDACTED] (Den Haag)
[REDACTED] (lenW)
[REDACTED] (provincie ZH)
[REDACTED] (MRDH)
[REDACTED] (Leidschendam-Voorburg)
[REDACTED] (BZK)
[REDACTED] (verslag)
[REDACTED] (voorzitter)

1. Opening en mededelingen
2. Verslag vorige keer
3. Voortgang werkzaamheden (mondeling)
 - Ambities/afweegkader (presentatie VINU)
 - Bekostiging (presentatie Rebel)
 - Onderzoekend ontwerpen: van perspectieven naar alternatieven (sheets Arcadis)
4. Voorbereiding DO preverkenning 10 juli (memo)
 - In te brengen documenten
 - Te nemen besluiten
 - Agenda
 - Planning tot 10 juli
5. Programma Korte Termijn Acties (memo)
 - Subsidieaanvraag/projectvoorstel vanuit preverkenning
6. Communicatie (memo)
 - Persbericht
 - Event eind augustus
7. Volgend overleg
8. Rondvraag/sluiting

Bijlagen:

- Verslag 31 mei
 - Presentatie VINU afweegkader, themasessie 5 juni 2018
 - Presentatie Rebel bekostiging tbv themasessie 12 juni 2018
 - Aangepaste sheets perspectieven Arcadis tbv themasessie 19 juni 2018
 - Memo voorbereiding DO preverkenning 10 juli
 - Memo KTA
 - Memo communicatie
-

AGENDA

Overleg: Kernteam preverkenning schaaalsprong regionale mobiliteit Binckhorst CID

Datum: 31 mei 2018

Tijd: 9.30 – 10.30 uur

Locatie: Den Haag

Genodigden: [REDACTED] (Den Haag)
[REDACTED] (IenW)
[REDACTED] (provincie ZH)
[REDACTED] (MRDH)
[REDACTED] (Leidschendam-Voorburg)
[REDACTED] (BZK)
[REDACTED] (voorzitter)

1. Opening en mededelingen
2. Afsprakenlijst vorige keer
3. Proces preverkenning
 - Aanpak/stappen
 - Besluitvorming
4. Onderzoeksopties Onderzoekend Ontwerpen
5. Programma Korte Termijn Acties
6. Offerte Arcadis
7. Financiën preverkenning
8. Communicatie/persbericht LV
9. Volgend overleg/excursie
10. Rondvraag/sluiting

Bijlagen:

- Verslag 3 mei
 - Schema Procesaanpak
 - Planning besluitvorming MIRT
 - Memo/sheets Onderzoeksopties (Arcadis)
 - Offerte Arcadis
 - Memo financiële bijdragen
 - Mail [REDACTED] toelichting financiën
 - Persbericht LV
-

Agenda Kernteamoverleg 19 december 2018

12.00-13.00, Spui 70, Den Haag, Kamer B07.02 - [REDACTED] zal het kernteam voor de Primera ophalen

1. Opening
2. Kennismaking [REDACTED]
3. Verslag vorig kernteam
4. Aangepast projectplan en PvA no-regret
5. Offerte VINU
6. Werkzaamheden die nu opgepakt moeten worden
7. Commissiesessie 21 januari
8. Rondvraag
9. Afsluiting

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 24 september 2018 17:21
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: Agenda kernteamoverleg 27 september
Bijlagen: 180913 Verslag Kernteamoverleg.pdf

Beste leden van het kernteam,

Donderdag a.s. zal wederom een kernteamoverleg plaatsvinden. Bij dezen zend ik jullie de agenda voor dat overleg en het verslag van het vorige kernteamoverleg.

Agenda:

1. Opening
2. Verslag/afspraken vorige keer
3. Planning/Vooruitblik
 - a. Programmaraad 18 oktober
 - b. DO eind oktober?
 - c. BO MIRT 21 november
4. Voortgang werkzaamheden/rapportages
5. Presentatie effectenonderzoek Goudappel
6. Presentatie [REDACTED] t.b.v. stakeholdersevent 3 oktober
7. Voorbereiding stakeholdersevent 3 oktober
8. Rondvraag
9. Sluiting

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Gemeente Den Haag | Dienst Stedelijke Ontwikkeling | Mobiliteit
Postbus 12 655 | 2500 DP DEN HAAG | Bezoekadres: Spui 70



[REDACTED]
[REDACTED]@denhaag.nl

AGENDAVOORSTEL

Overleg: Directeuren Overleg preverkenning schaalsprong mobiliteit CID Binckhorst
Datum: 10 juli 2018
Tijd: 12.30-13.00 uur

Genodigden: Peter Kievoet (Den Haag, voorzitter)
[REDACTED] (lenW)
[REDACTED] (lenW)
[REDACTED] (lenW)
[REDACTED] (MRDH)
[REDACTED] (MRDH)
[REDACTED] (PZH)
[REDACTED] (Leidschendam – Voorburg)
[REDACTED] (projectleider)
[REDACTED] (verslag)

1. Opening en mededelingen

2. Presentatie stand van zaken door [REDACTED]

3. Bespreekpunten

- Deelname BZK
- Tussenresultaten
- Keuze basisalternatief voor ZO 75% bekostiging
- Vervolgproces

Afspraken rond bekostiging worden verder op Programmaniveau besproken.

4. Rondvraag

5. Sluiting

Bijgevoegd:

Voortgangsrapportage met als bijlagen:

- Ambitiedocument (VINU/gemeente Den Haag)
- Rapportage bekostiging (Rebel)
- Rapportage onderzoekend ontwerpen (Arcadis)

AGENDAVOORSTEL

Overleg: Directeurenoverleg
Onderwerp: Preverkenning schaa sprong mobiliteit CID Binckhorst
Datum: 11 september 2018
Tijd: 12.00-13.30 uur (ongeveer een half uur benodigd)

1. Opening en mededelingen

2. Presentatie voortgang en resultaten aanvullend onderzoek (bespreken)

3. Voortgangsrapportage Programmaraad (vaststellen)

Met name:

- Hoofdpijnen vervolgaanpak MIRT-Verkenning (bijlage 2 voortgangsrapportage)
- Uitgangspunten afspraken bekostiging (bijlage 3 voortgangsrapportage)
- Afronding preverkenning voor BO MIRT (punt 7 voortgangsrapportage)
- Bespreekpunten Programmaraad (punt 8 voortgangsrapportage)

4. Rondvraag

5. Sluiting

Bijgevoegd:

Voortgangsrapportage Programmaraad

**PRE-VERKENNING
SCHAALSPRONG REGIONALE
BEREIKBAARHEID CENTRAL
INNOVATION DISTRICT -
BINCKHORST
AMBITIEDOCUMENT**

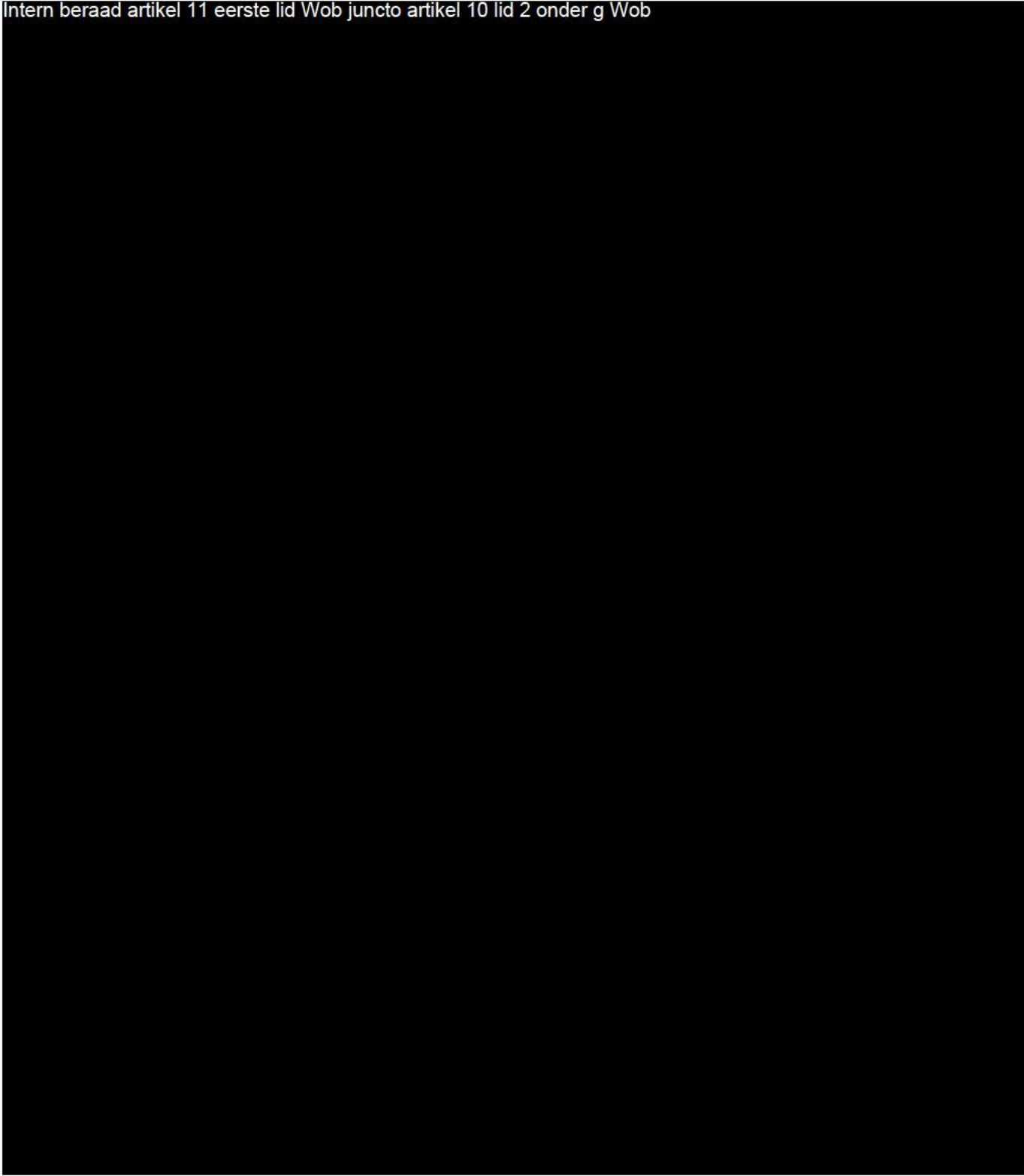
VINU.
van idee naar uitvoering

Versie Concept / 29 juni 2018

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



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



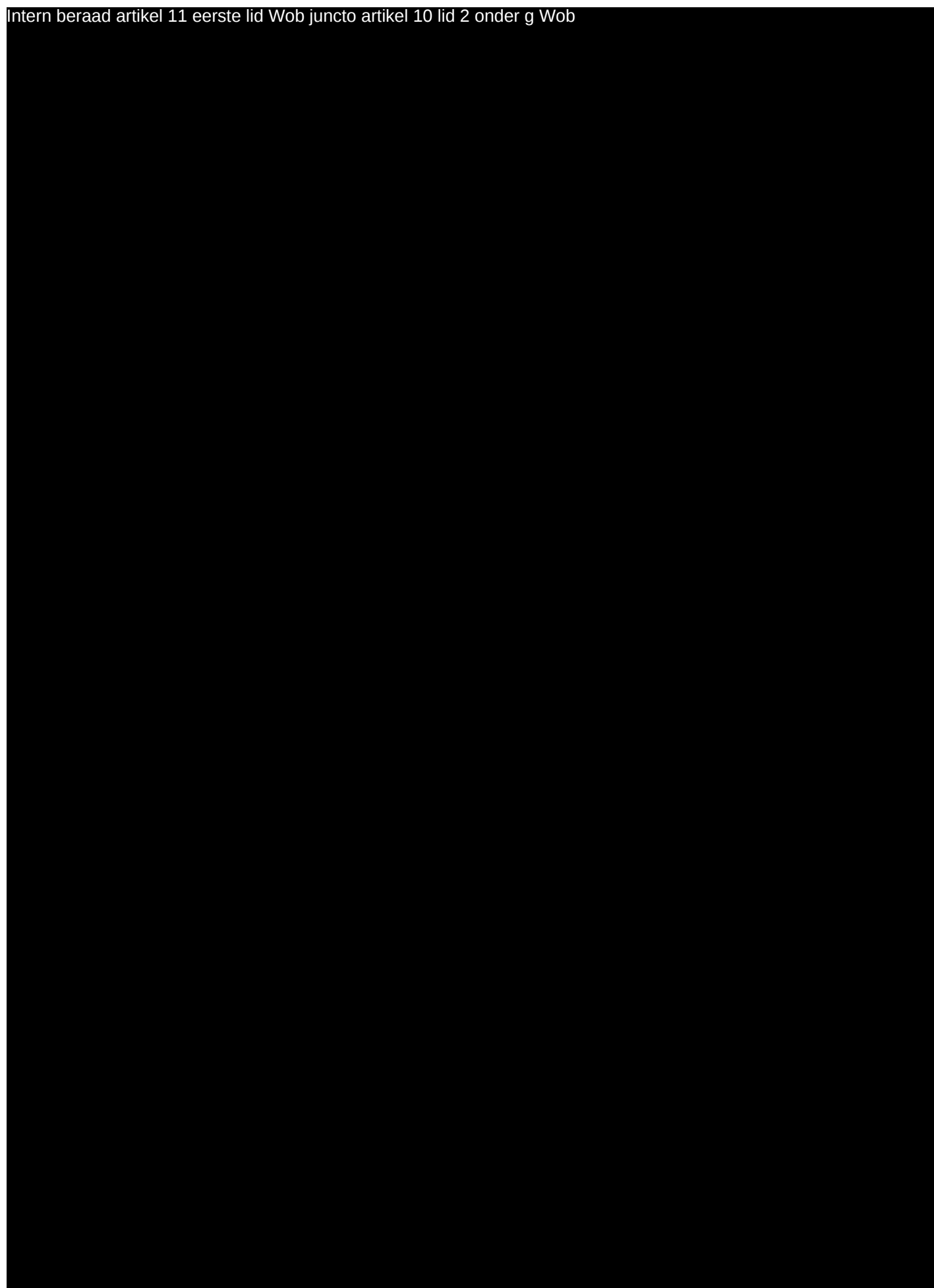
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

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

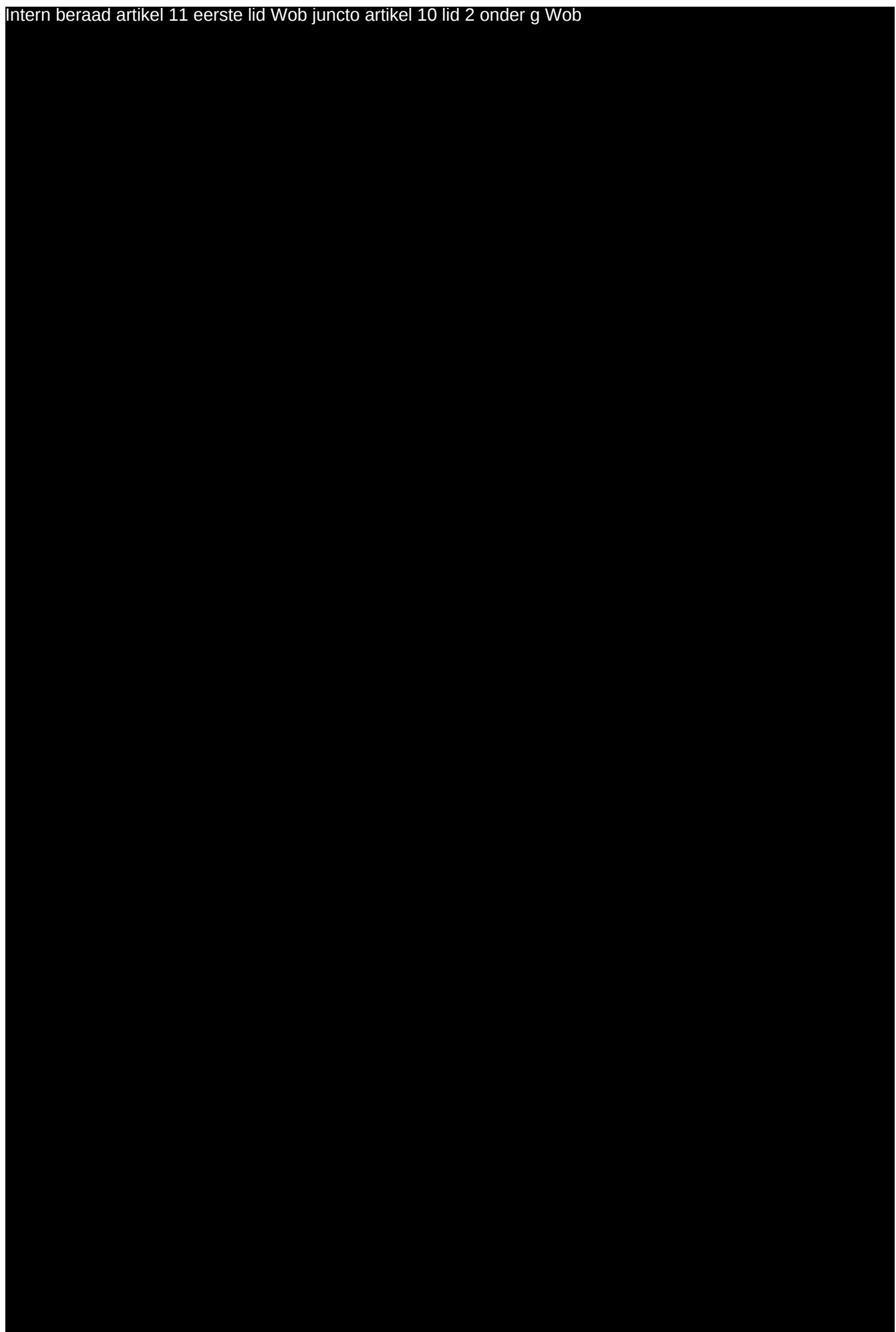


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

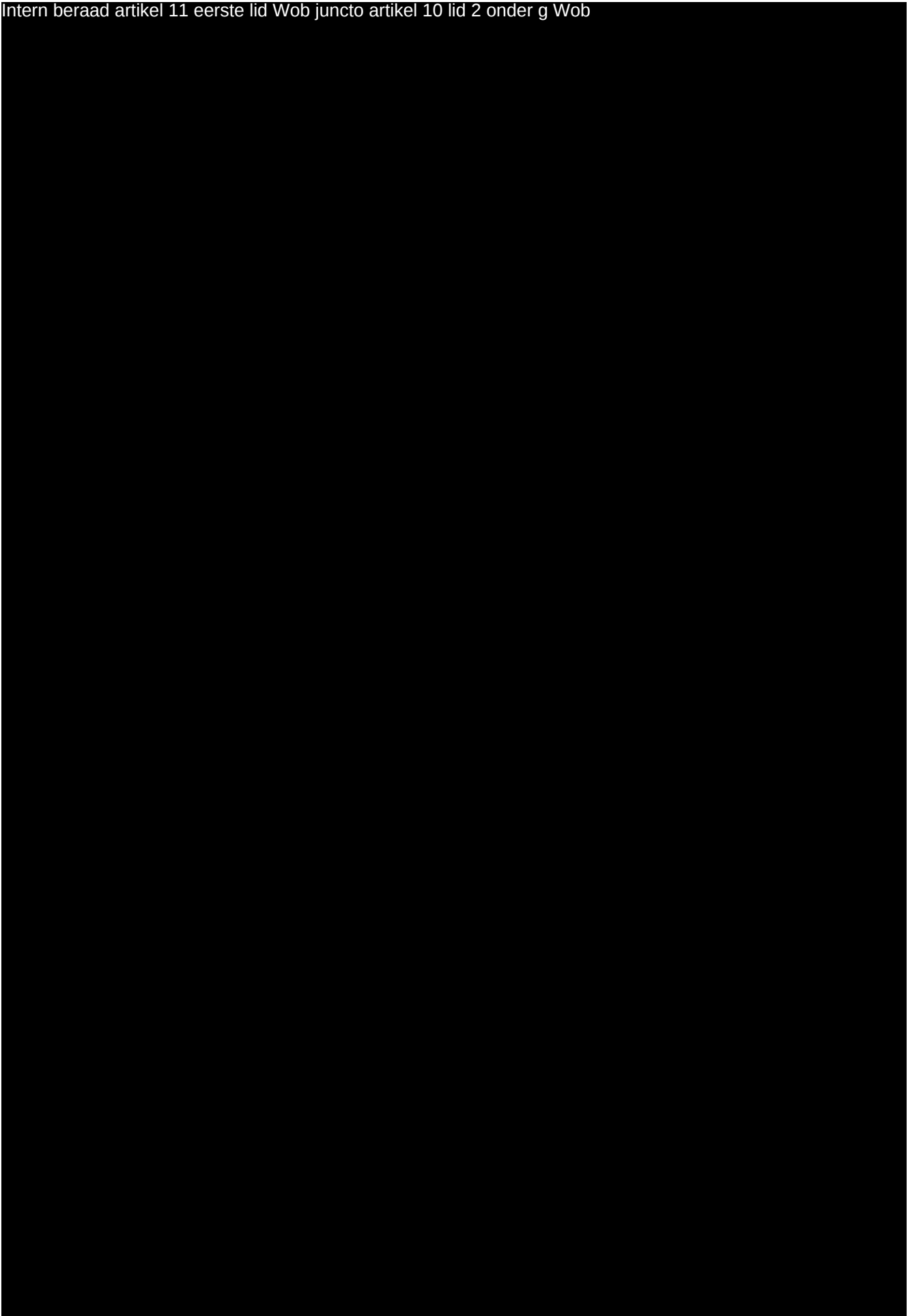


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

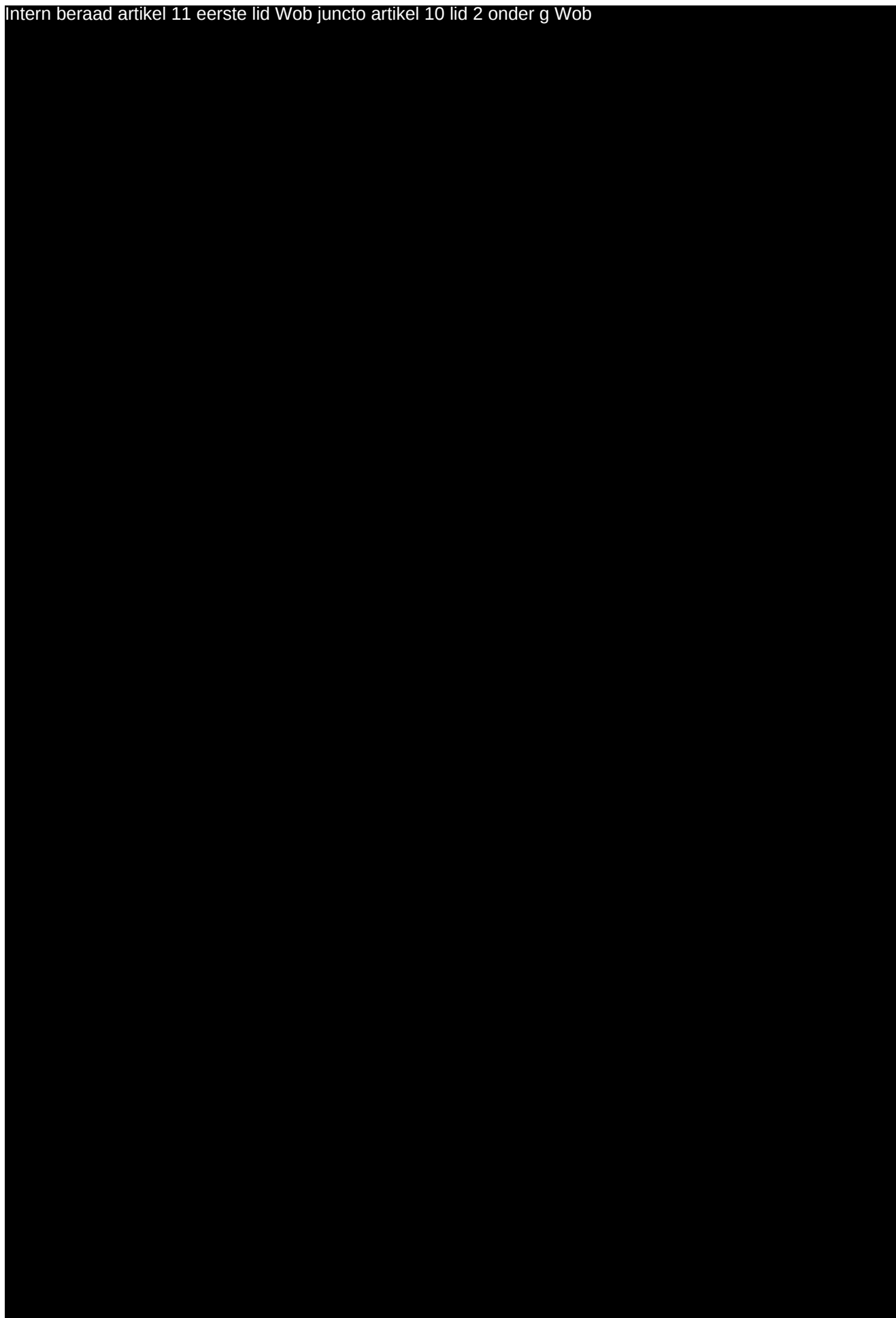
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



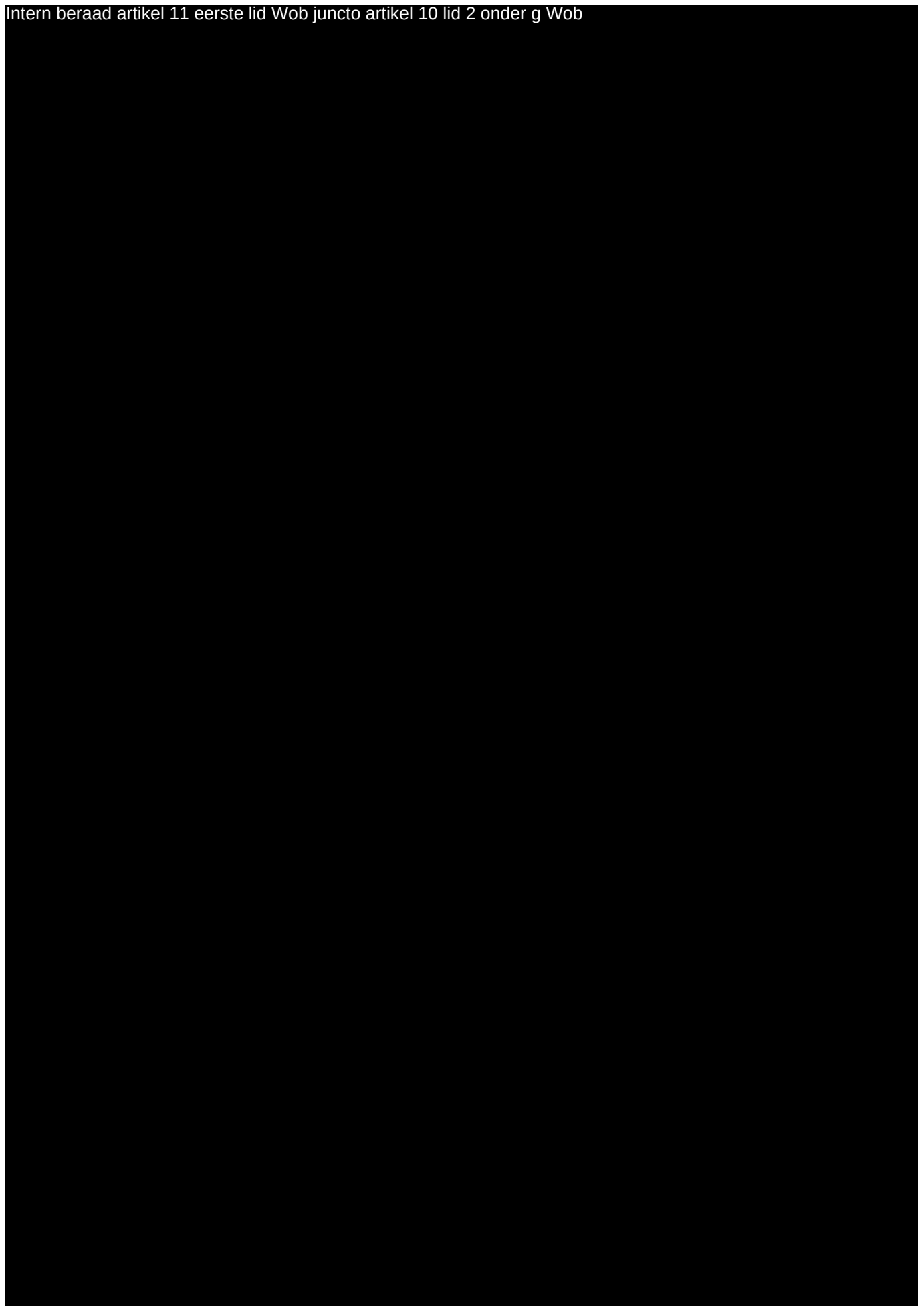
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



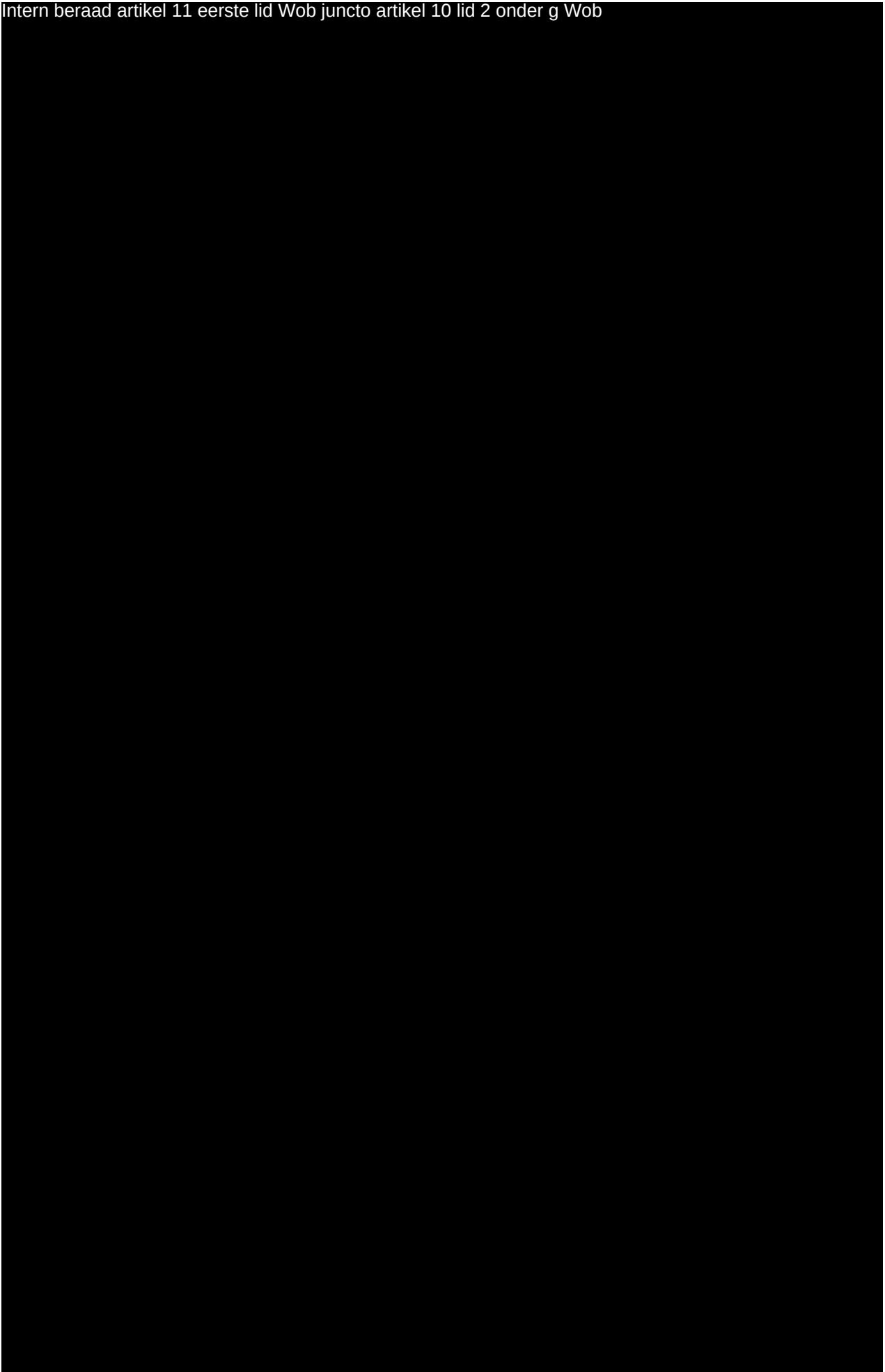
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



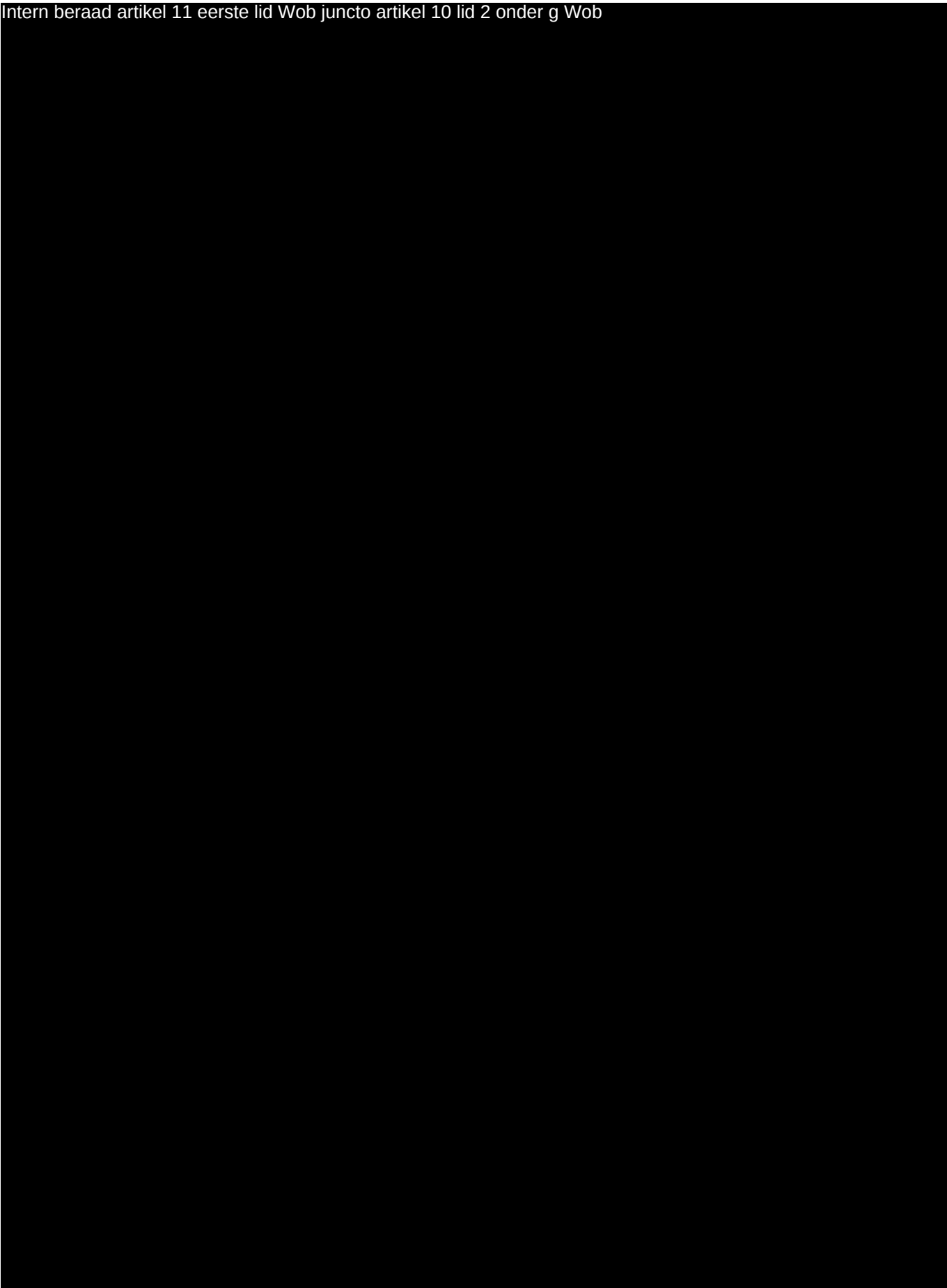
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



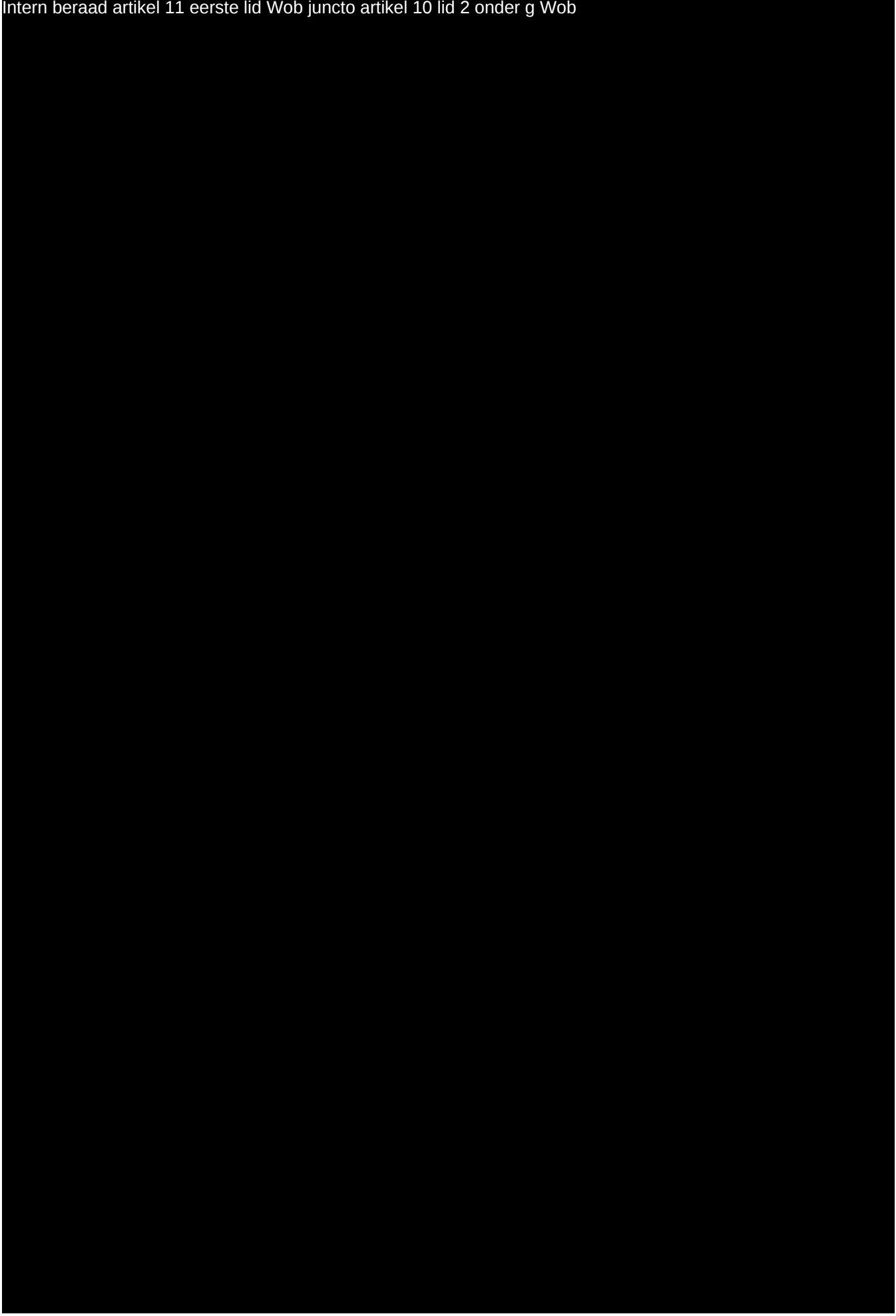
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



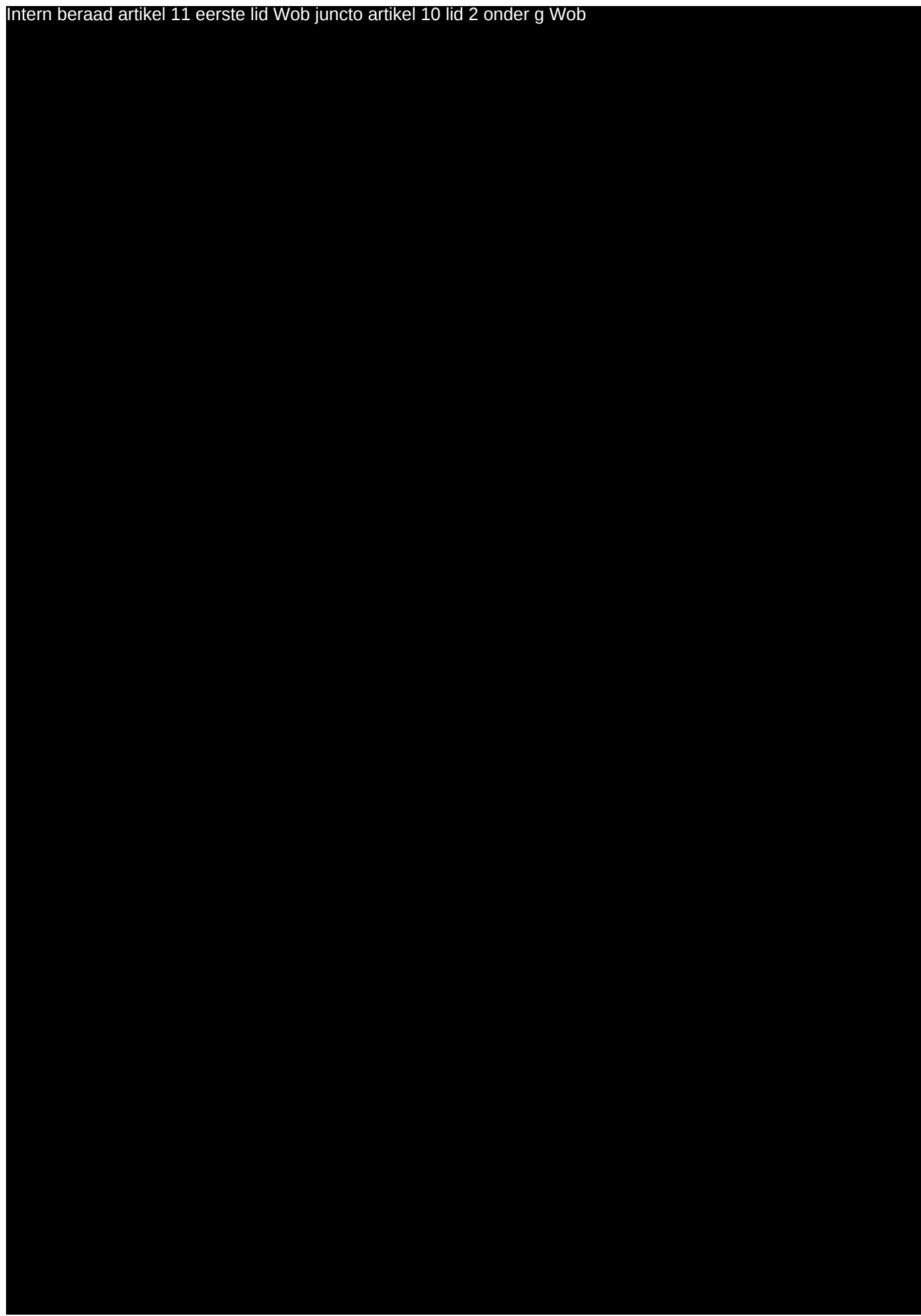
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

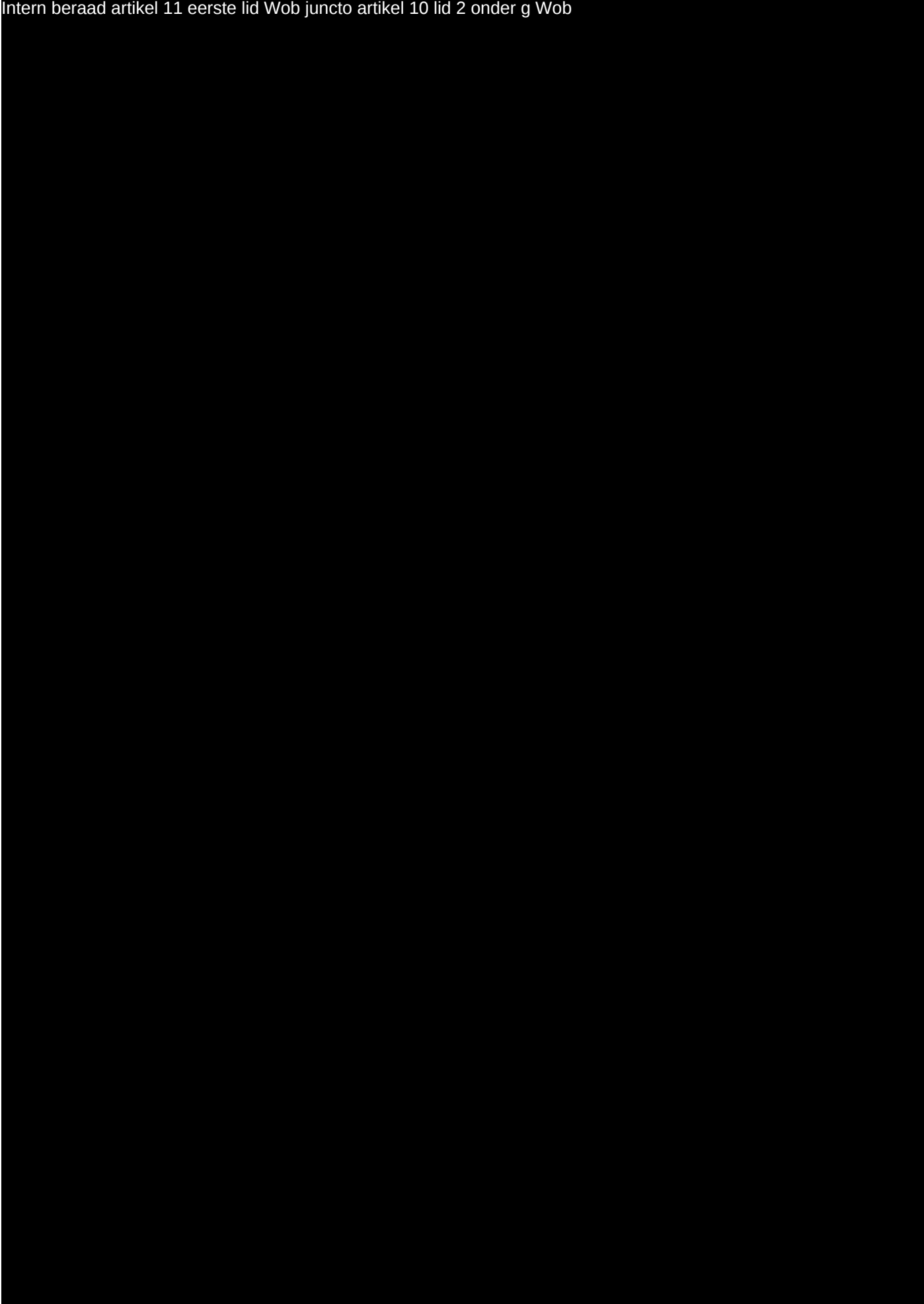
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



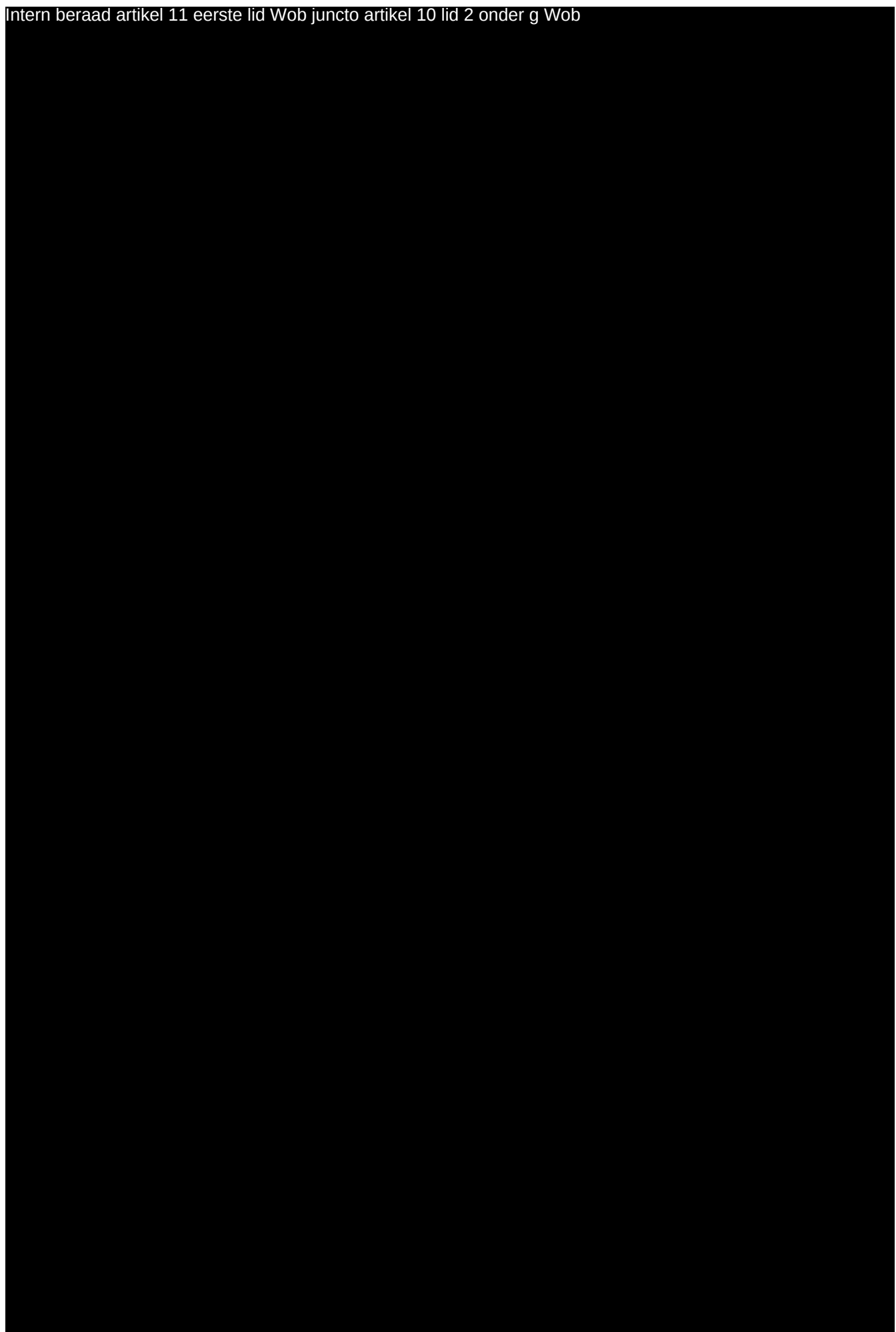
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



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

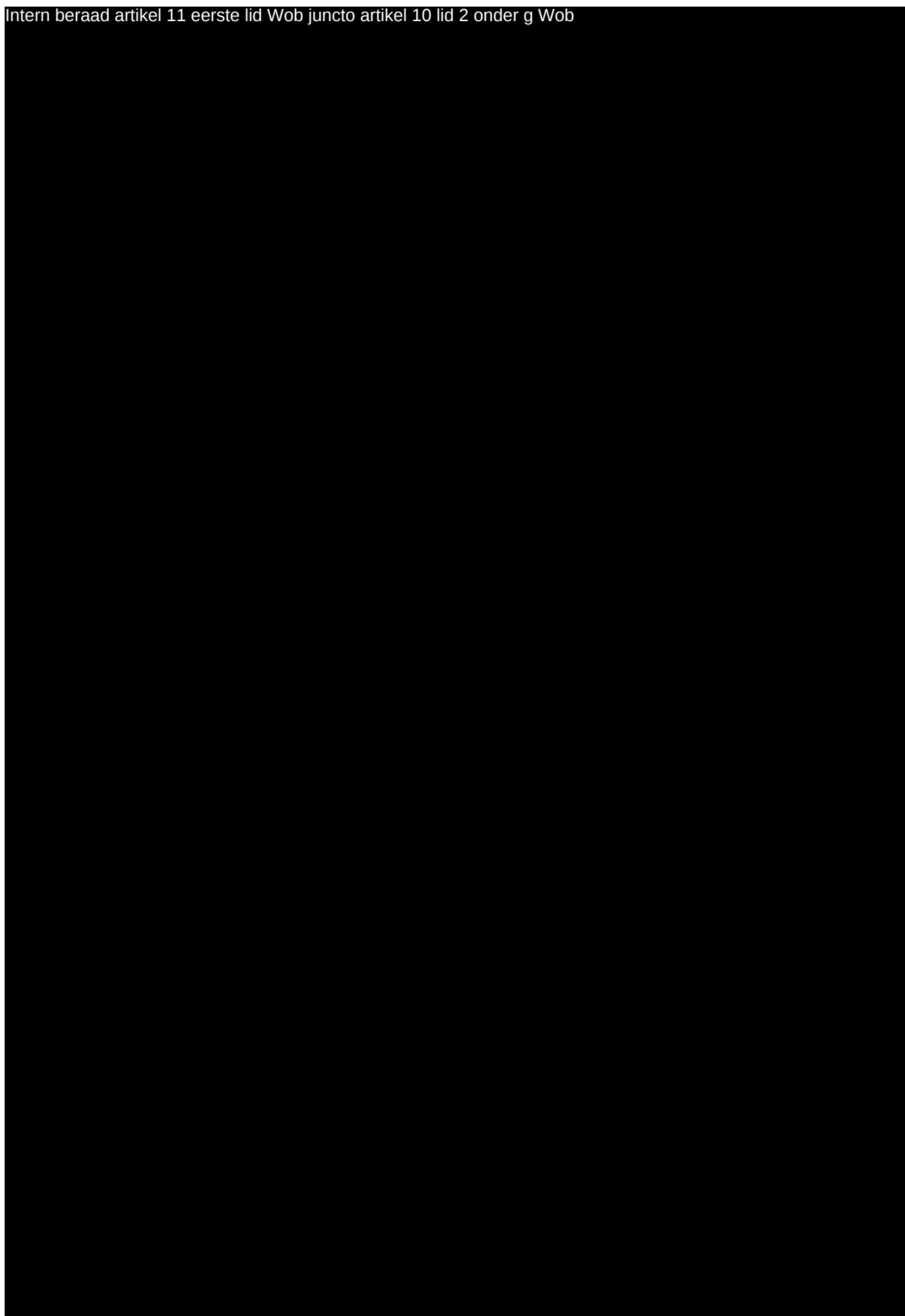


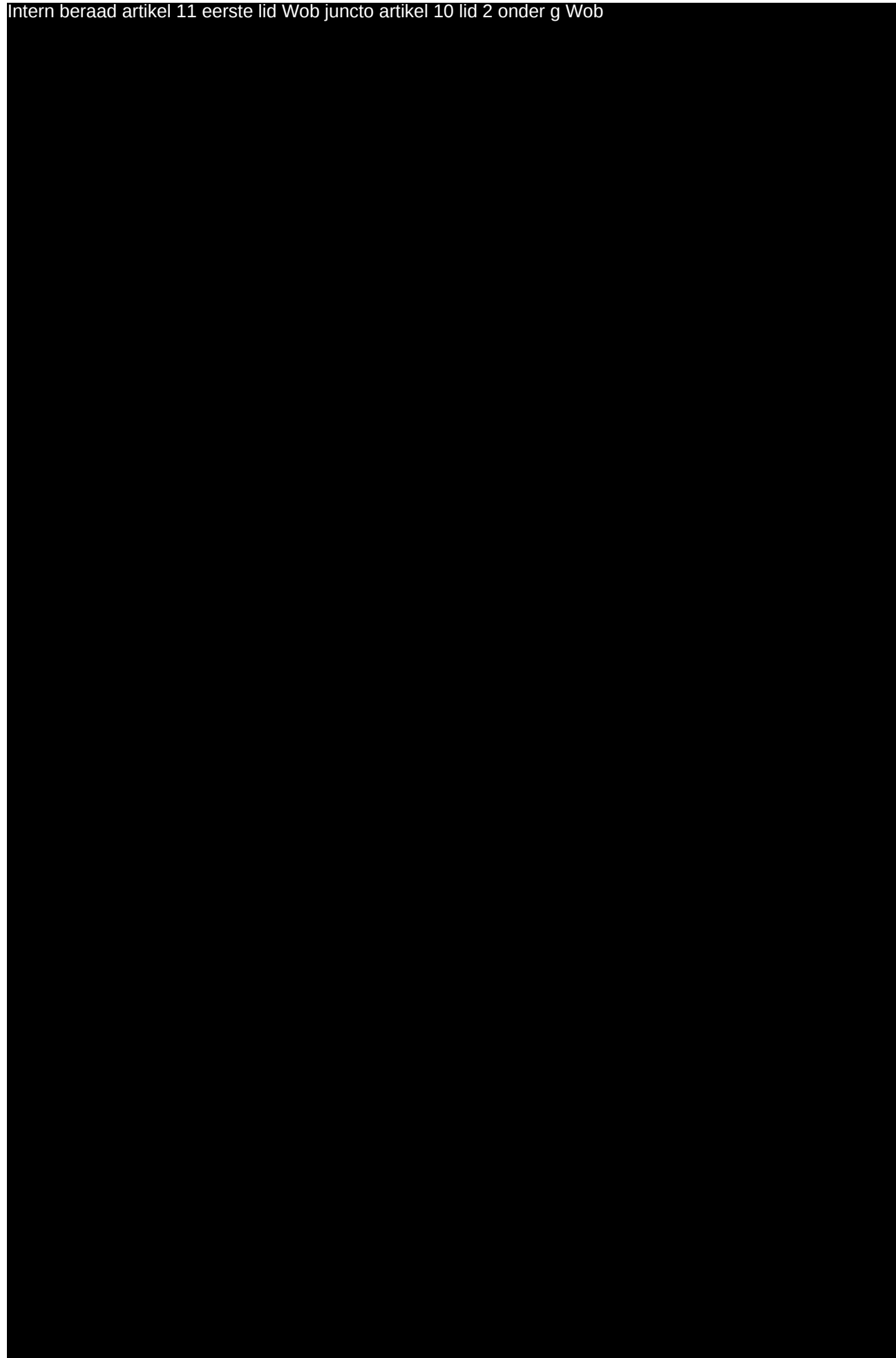
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

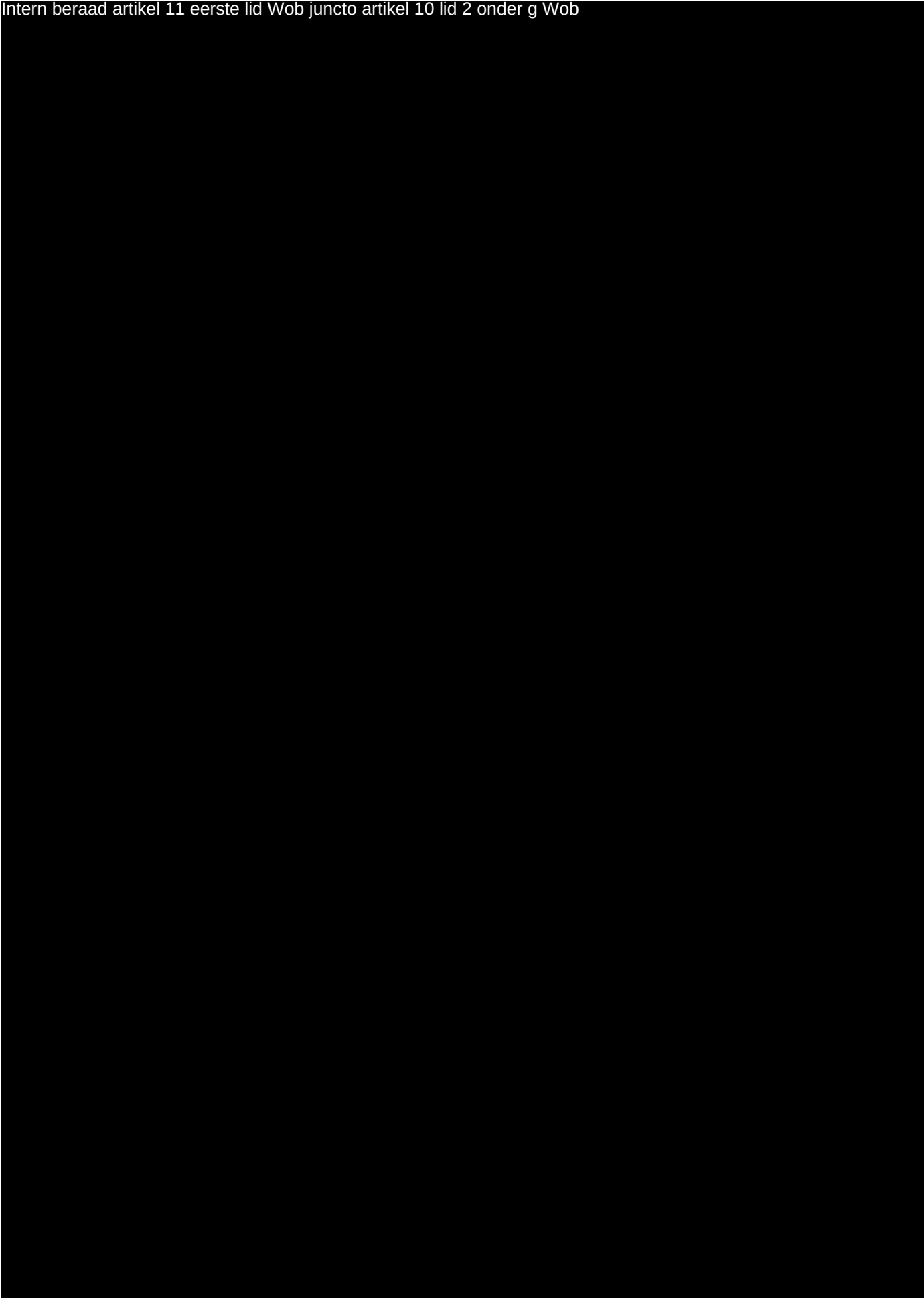
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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





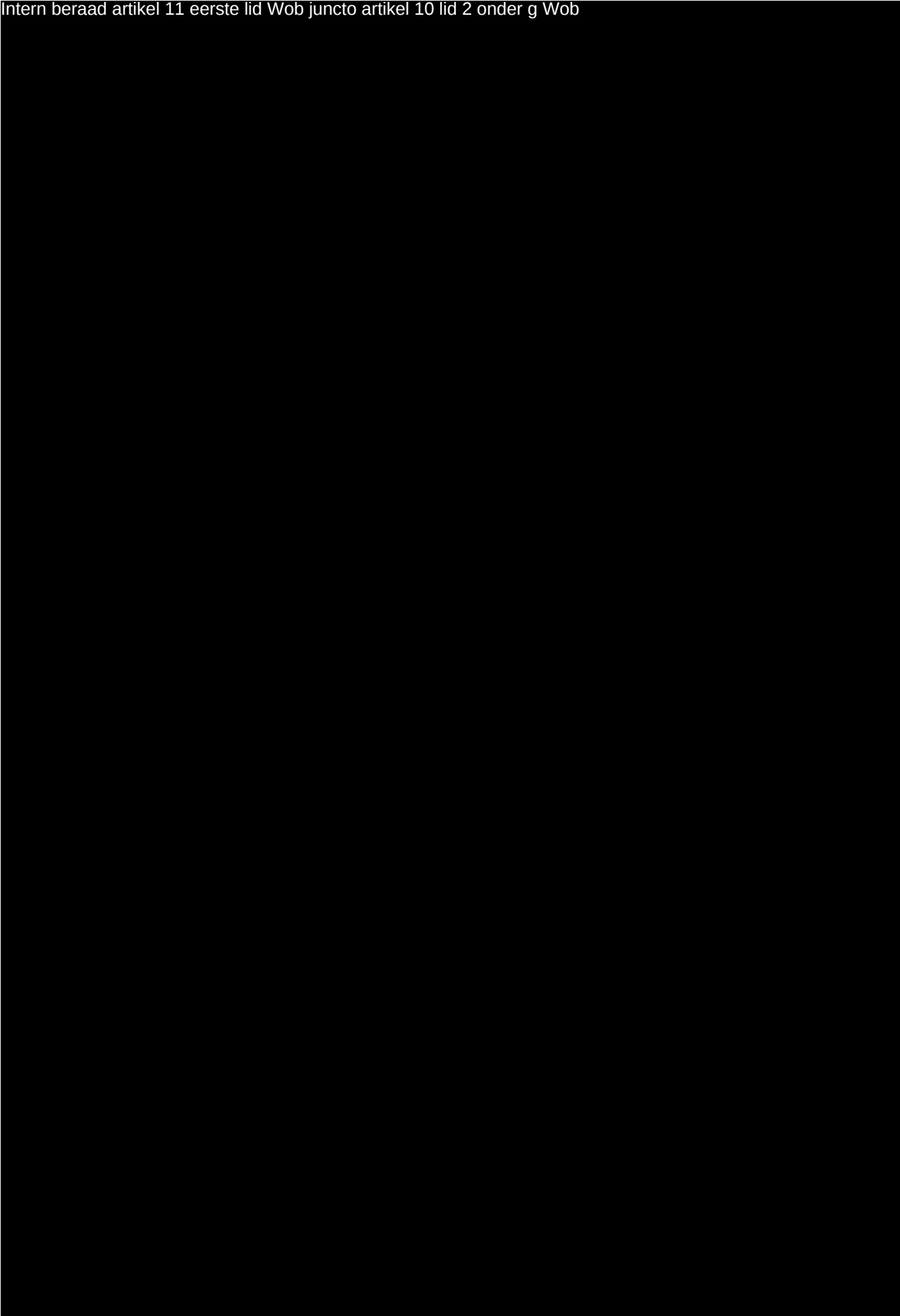
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



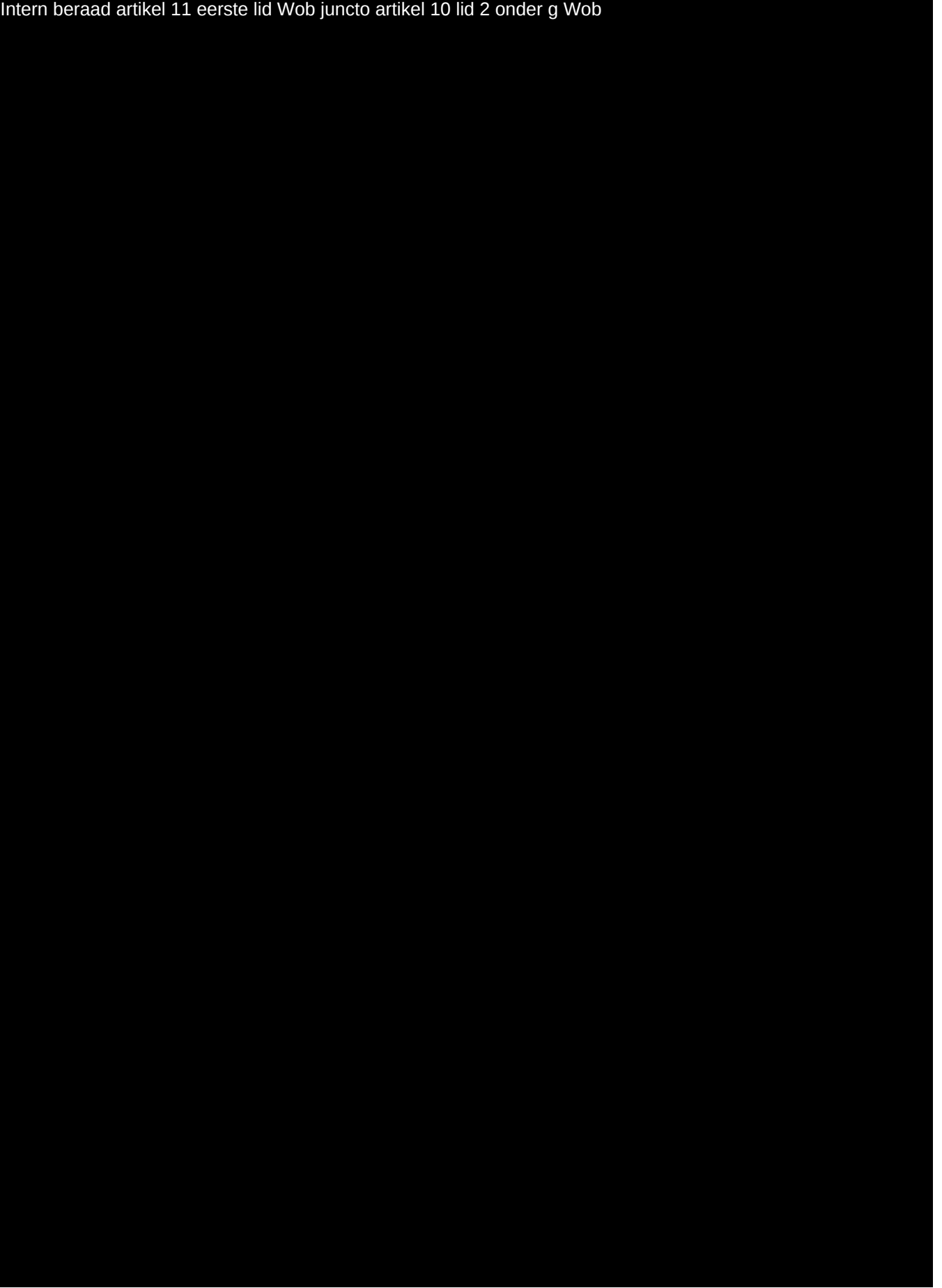
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



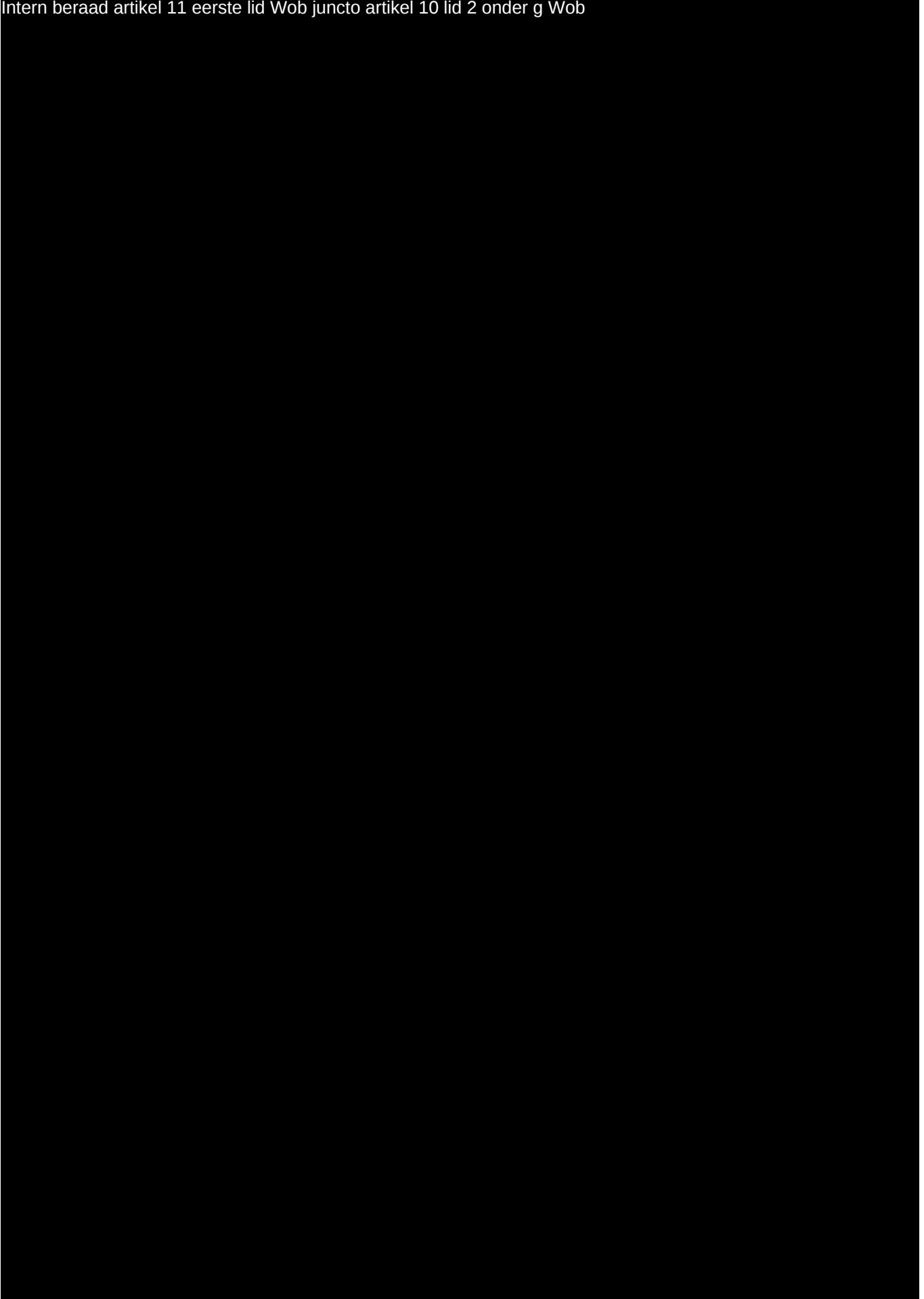
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



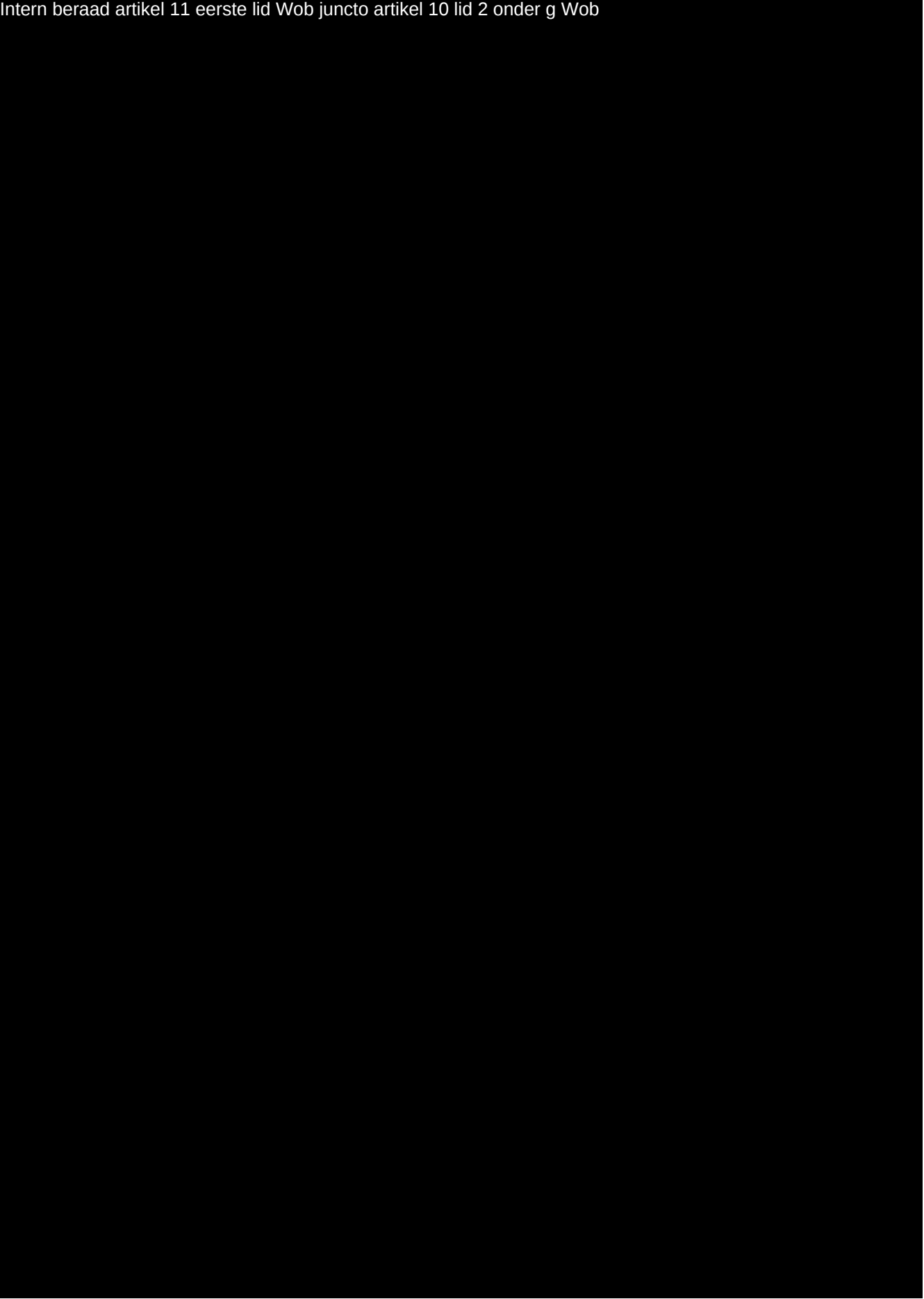
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



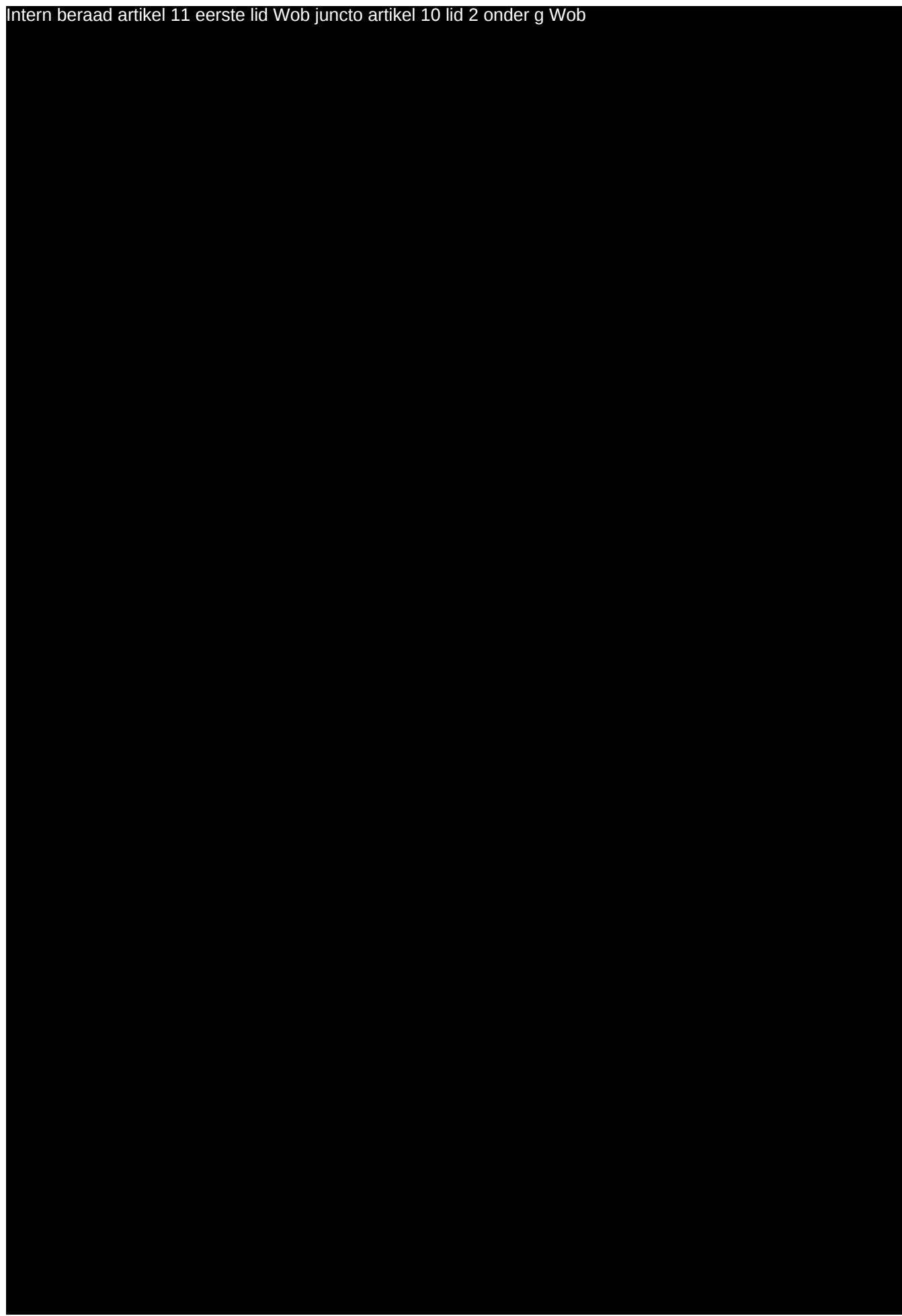
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



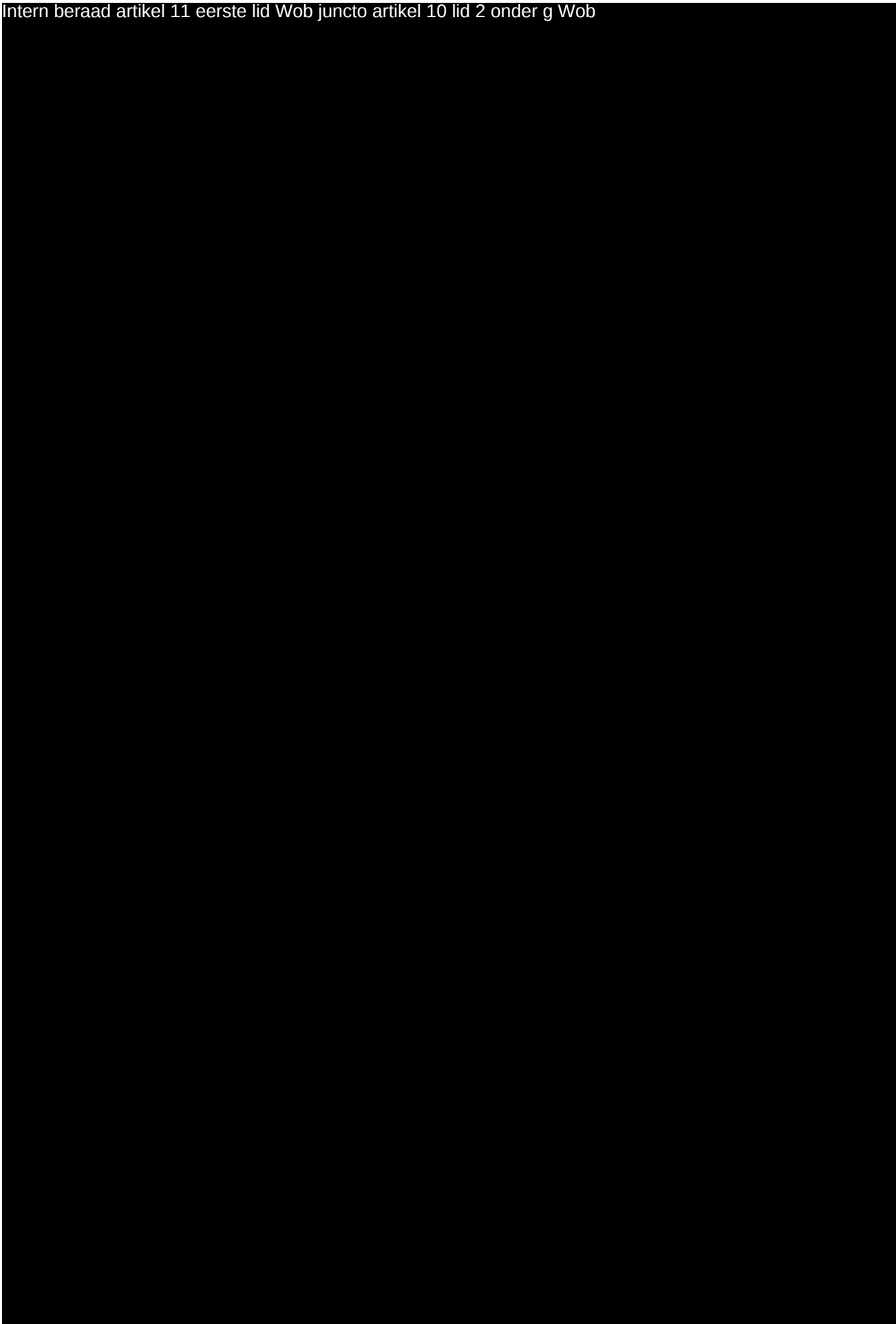
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



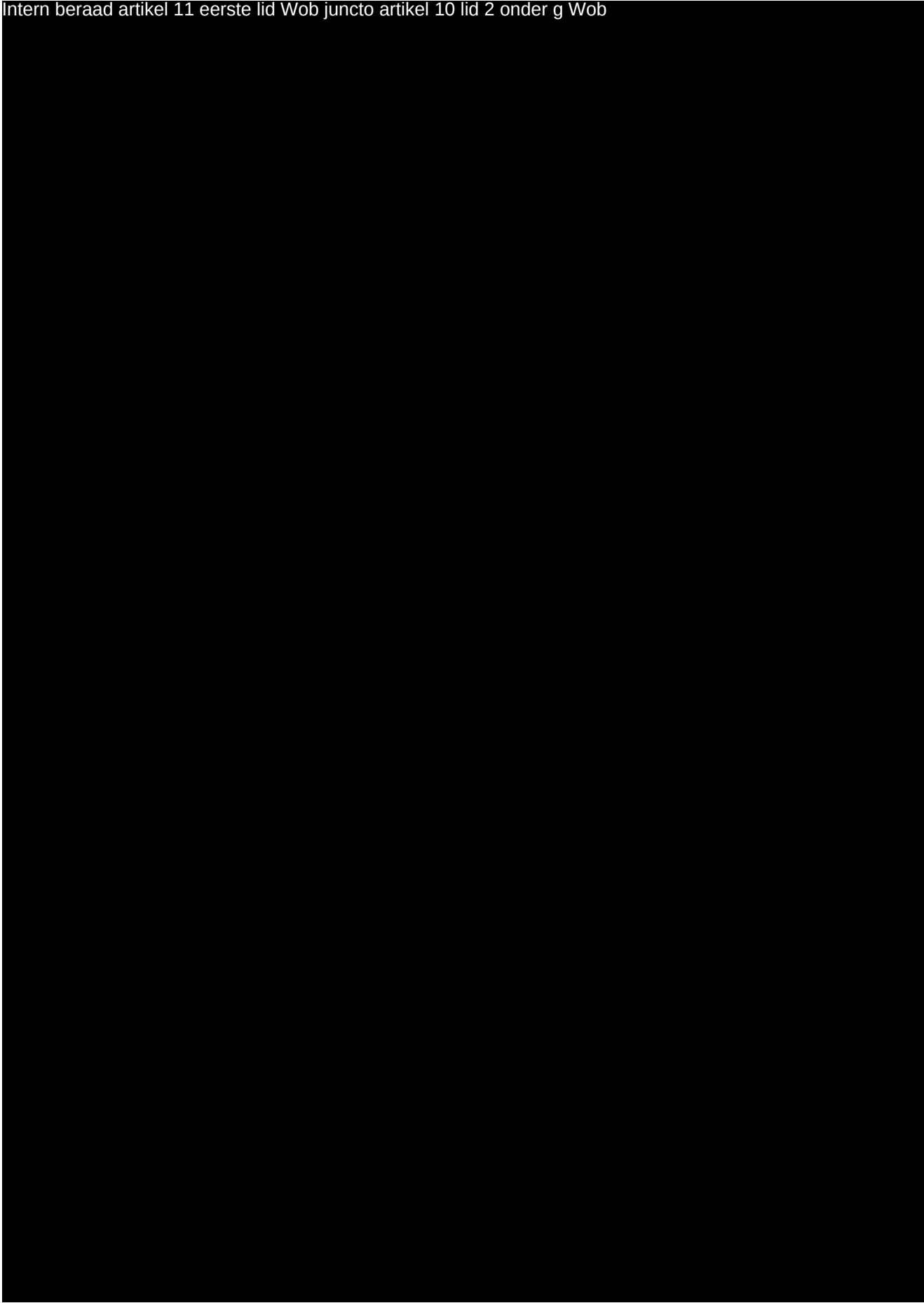
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



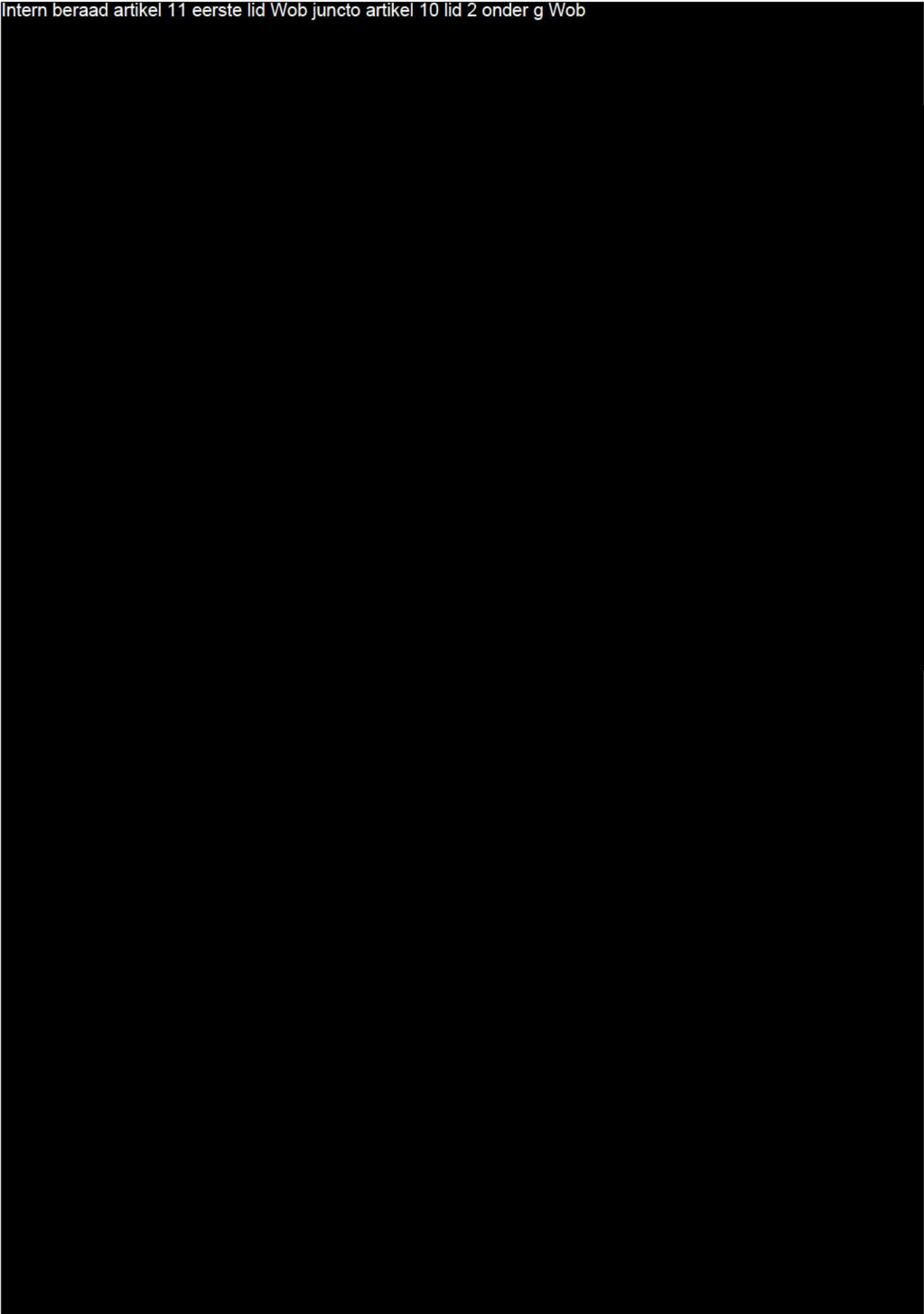
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



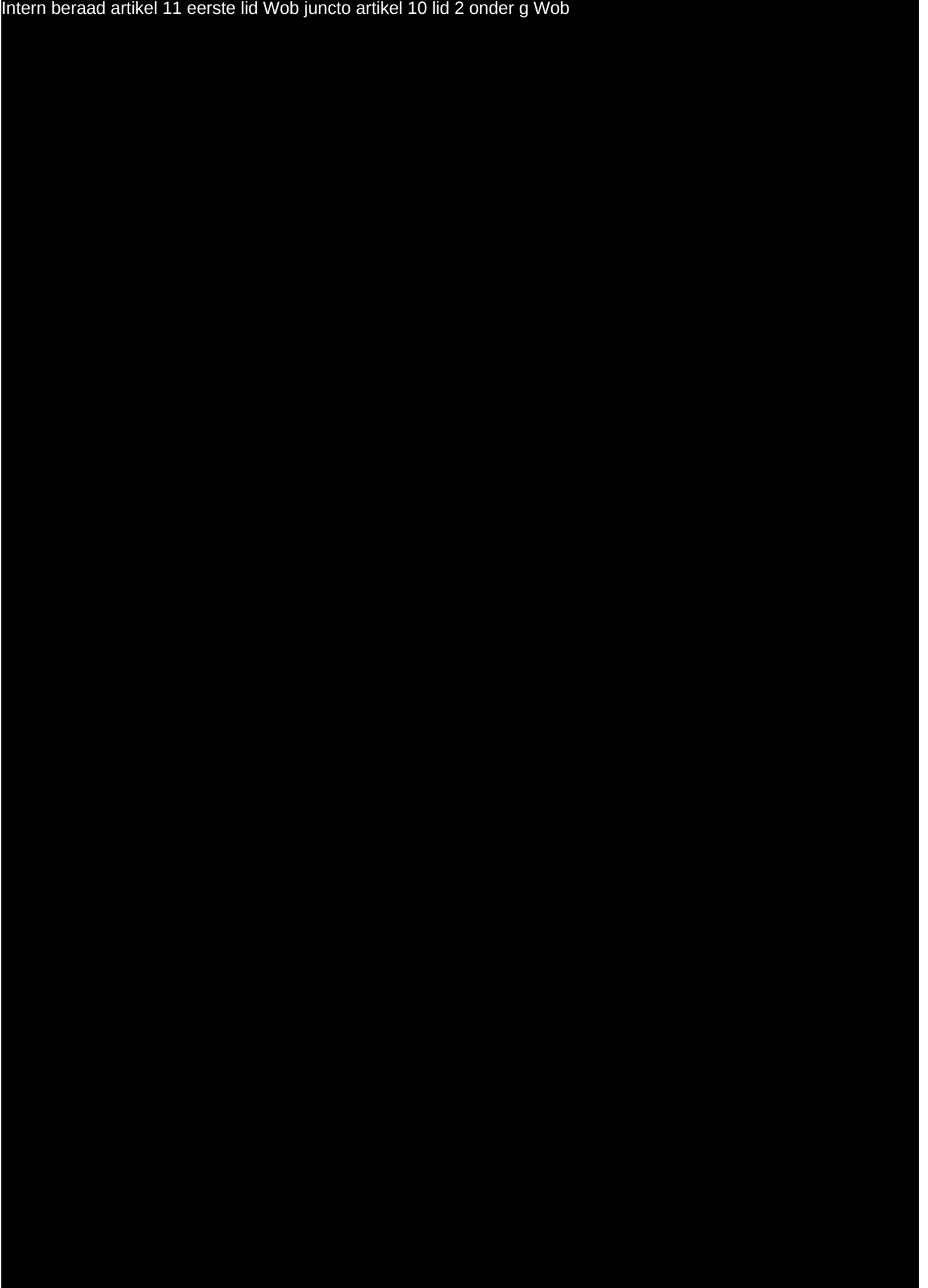
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



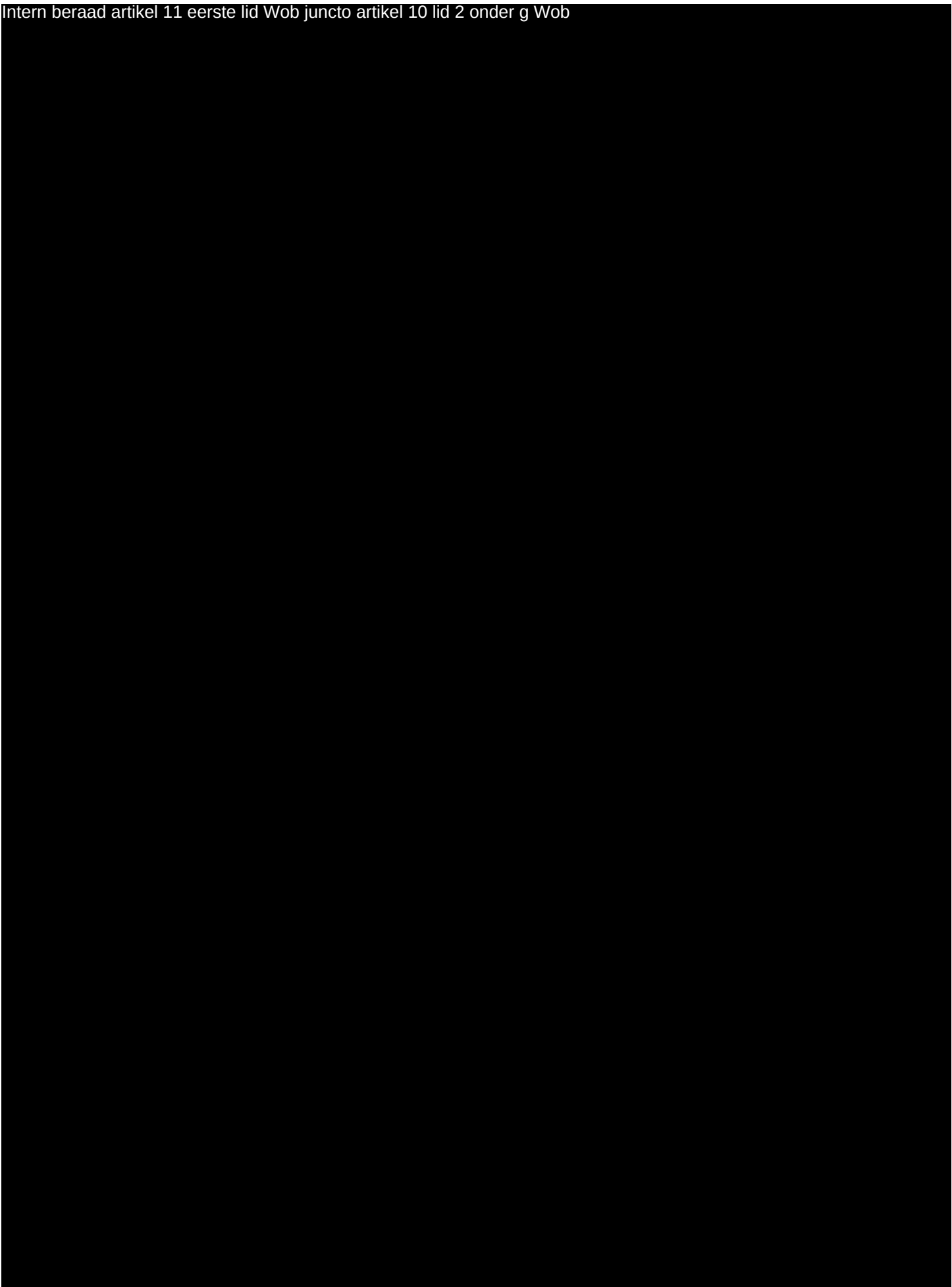
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



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



PREVERKENNING CID/ BINCKHORST

Perspectieven

19 juni 2018

Perspectief 0

Huidige situatie

Overzicht infrastructuur (OV)



Infra elementen

- Niets (t.o.v. huidige situatie)

Werk en woon ambitie

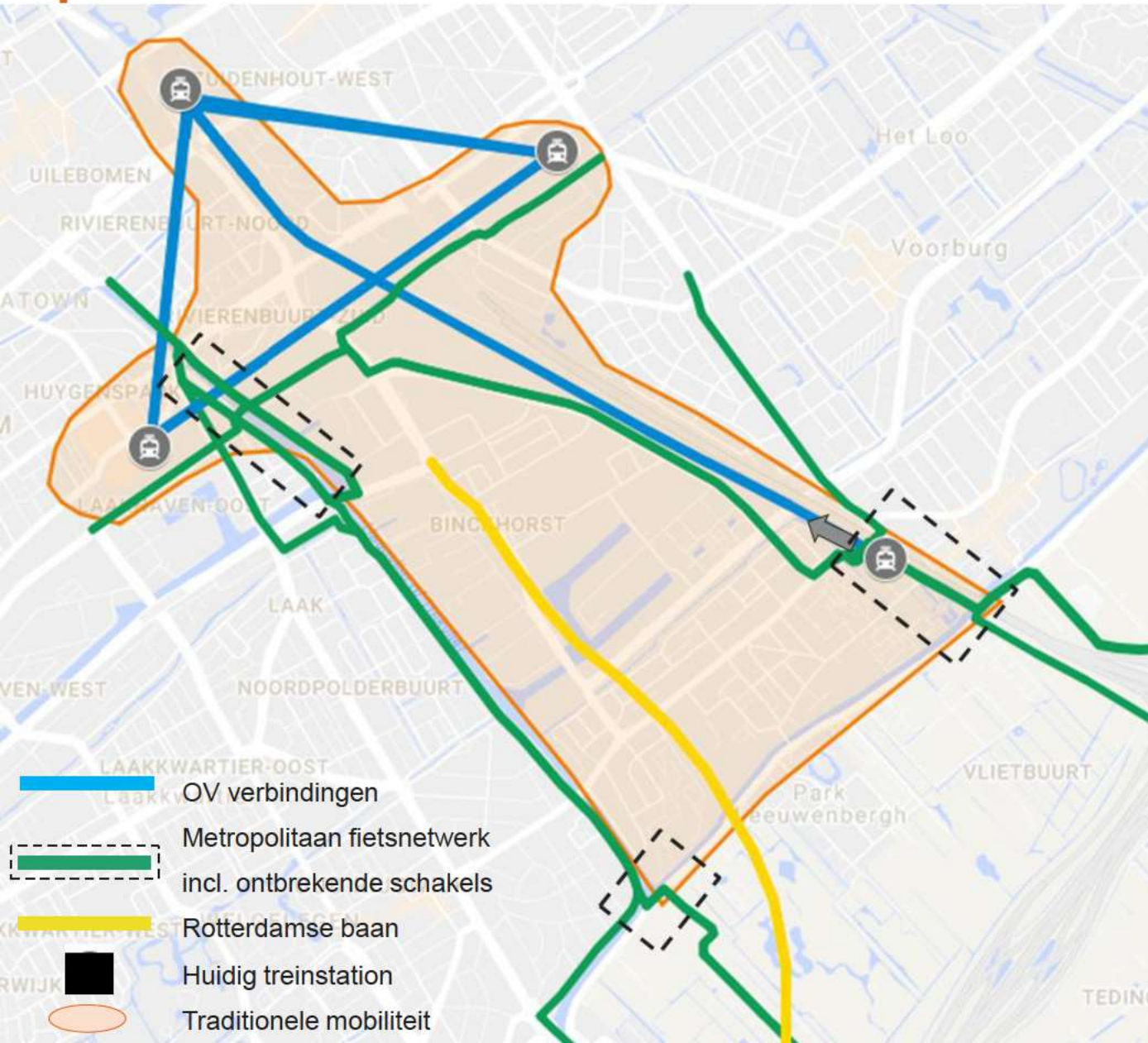
- 10.000 woningen en 8.500 arbeidsplaatsen

Parkeren

- 0% lage parkeernorm, 100% normale parkeernorm

Perspectief 1 eindbeeld

Optimaal benutten



Infra elementen

- OV verbinding CS - HS - NOI
- OV verbinding CS – Voorburg
- Verlenging station Voorburg richting Binckhorst (verbeteren toegang en last-mile bereikbaarheid)
- Velostrada:
 - Langs Trekvlizetzone
 - Langs A12 en Binckhorst
 - Langs Spoor HS – NOI

Werk en woon ambitie

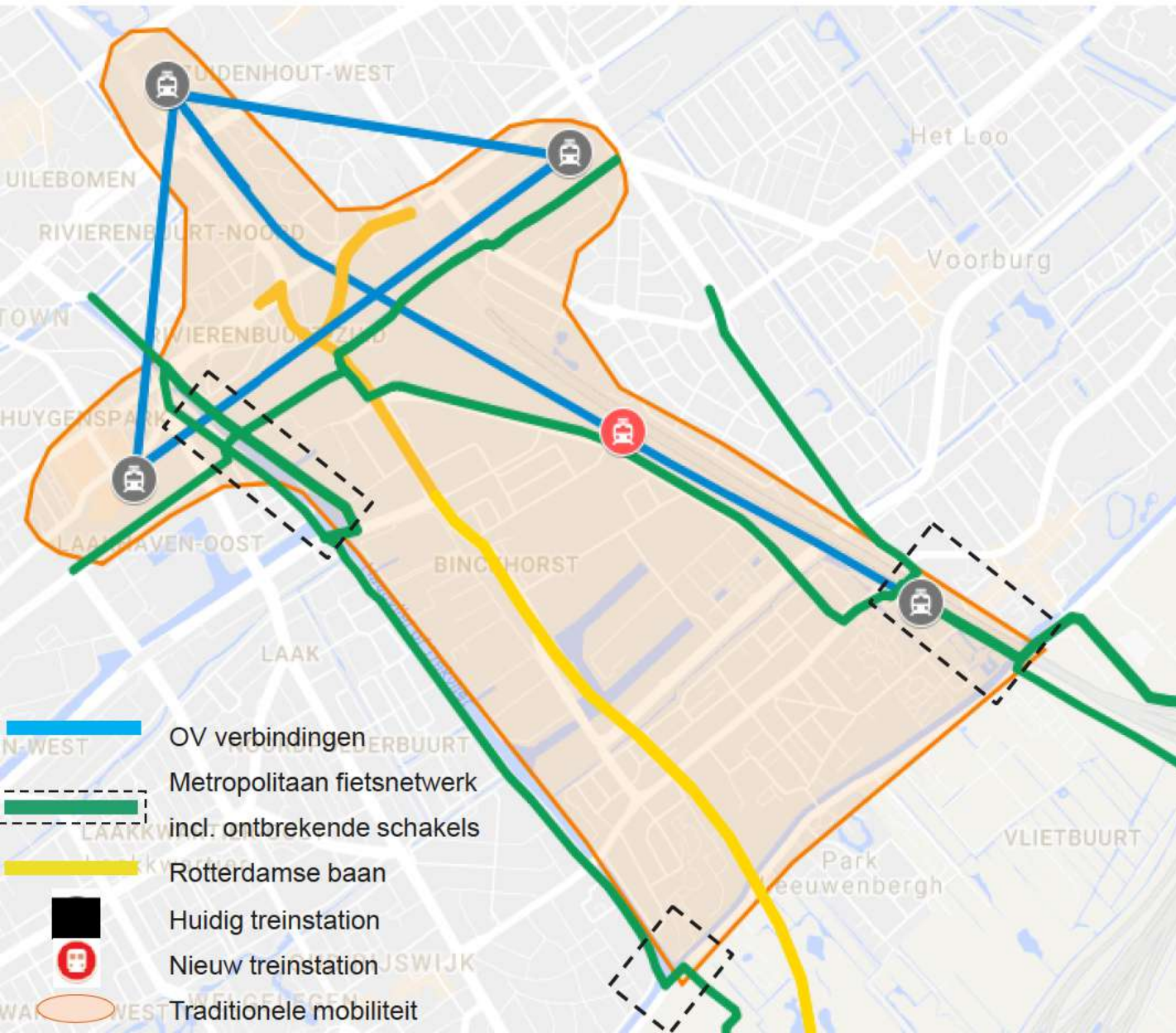
- 15.000 woningen en 12.500 arbeidsplaatsen

Parkeren

- 0% lage parkeernorm, 100% normale

Perspectief 2 eindbeeld

Investeren in auto en trein



Infra elementen

- Schenktunnel
- OV verbinding CS - HS - NOI
- OV verbinding CS – Voorburg
- Nieuw treinstation Binckhorst
- Velostrada:
 - Langs Trekvlizone
 - Langs A12 en Binckhorst
 - Langs Spoor HS – NOI

Woon en werk ambitie

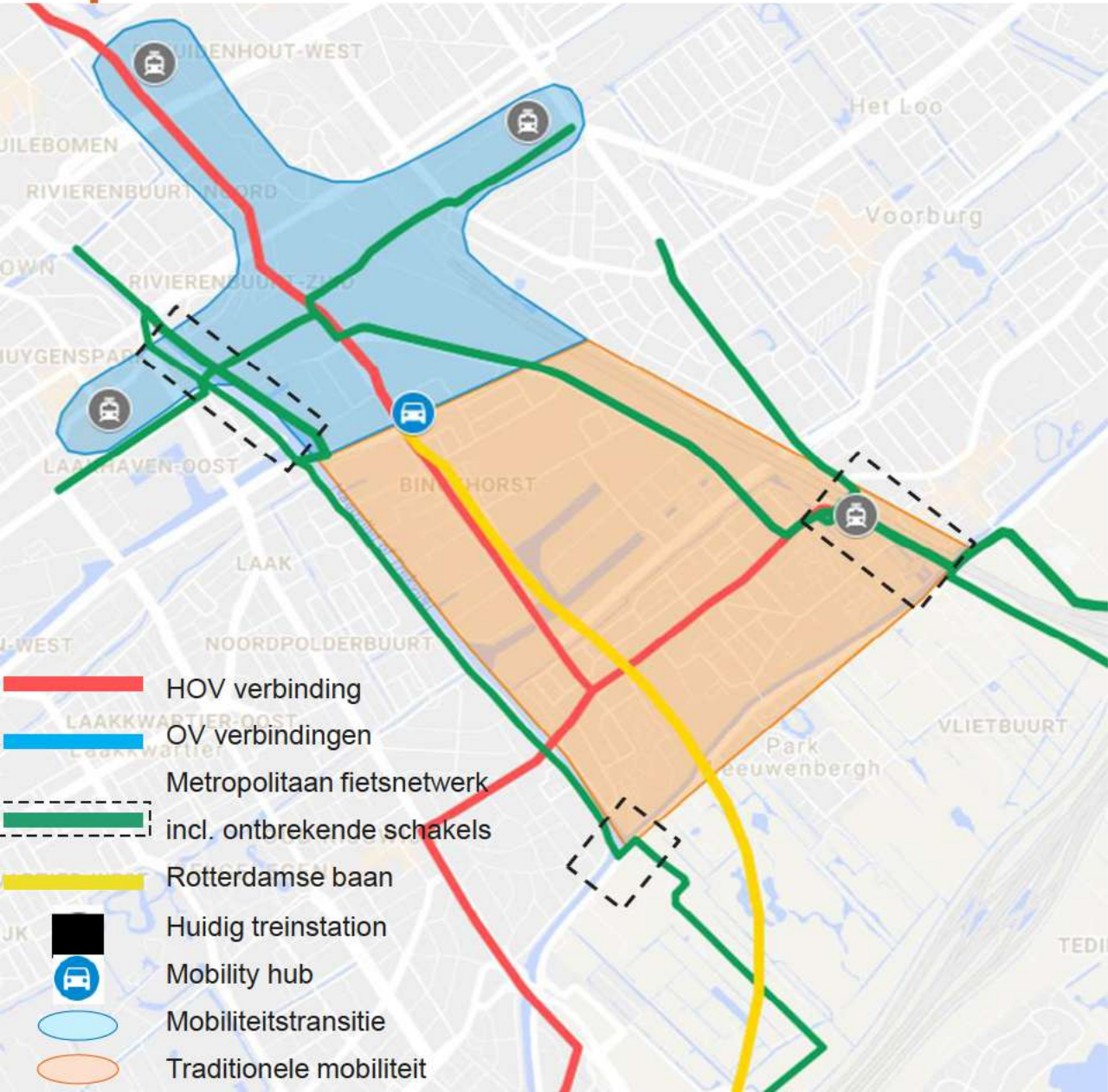
- 20.000 woningen en 19.000 arbeidsplaatsen

Parkeren

- 0% lage parkeernorm, 100% normale parkeernorm

Perspectief 3 eindbeeld

Beperkte mobiliteitstransitie



Infra elementen

- HOV (tram) verbinding CS – Voorburg – Delft (aanknoping op tram 1)
- Mobilityhub in Binckhorst
- Velostrada:
 - Langs Trekvlizone
 - Langs A12 en Binckhorst
 - Langs Spoor HS – NOI

Woon en werk ambitie

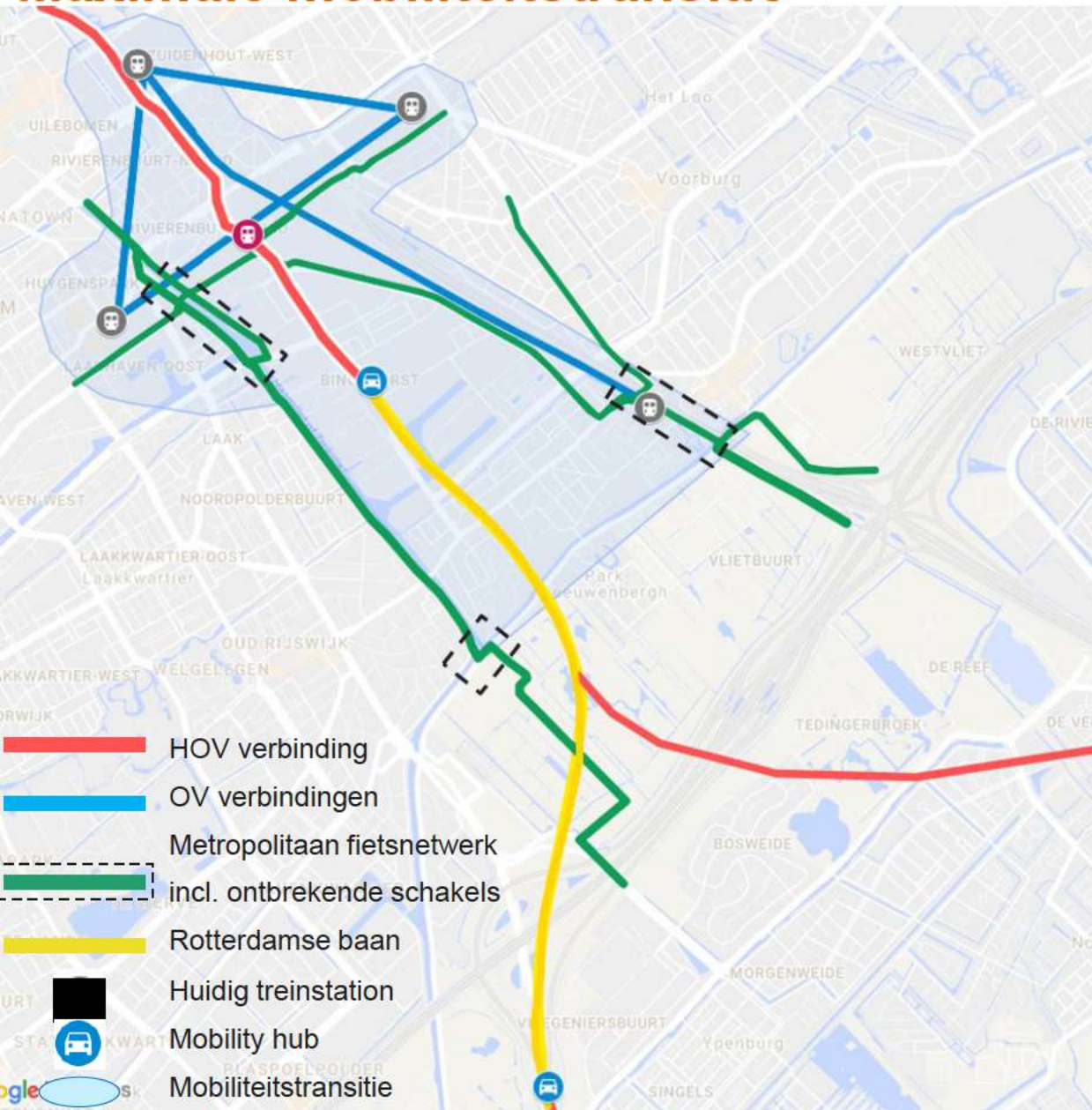
- 30.000 woningen en 25.000 arbeidsplaatsen

Parkeren

- 50% lage parkeernorm, 50% normale parkeernorm. Minimaal 50% van de woningen met lage parkeernorm

Perspectief 4 eindbeeld

Maximale mobiliteitstransitie



Infra elementen

- OV verbinding CS - HS - NOI
- OV verbinding CS – Voorburg
- Nieuw treinstation op kruising Binckhorst – spoor
- HOV (tram) verbinding CS - regio (Delft/ Rotterdam)
- HOV (tram) verbinding CS – regio (Zoetermeer)
- Mobilityhub in Binckhorst
- Mobilityhub A4
- Velostrada:
 - Langs Trekvlizetzone
 - Langs A12 en Binckhorst
 - Langs Spoor HS – NOI

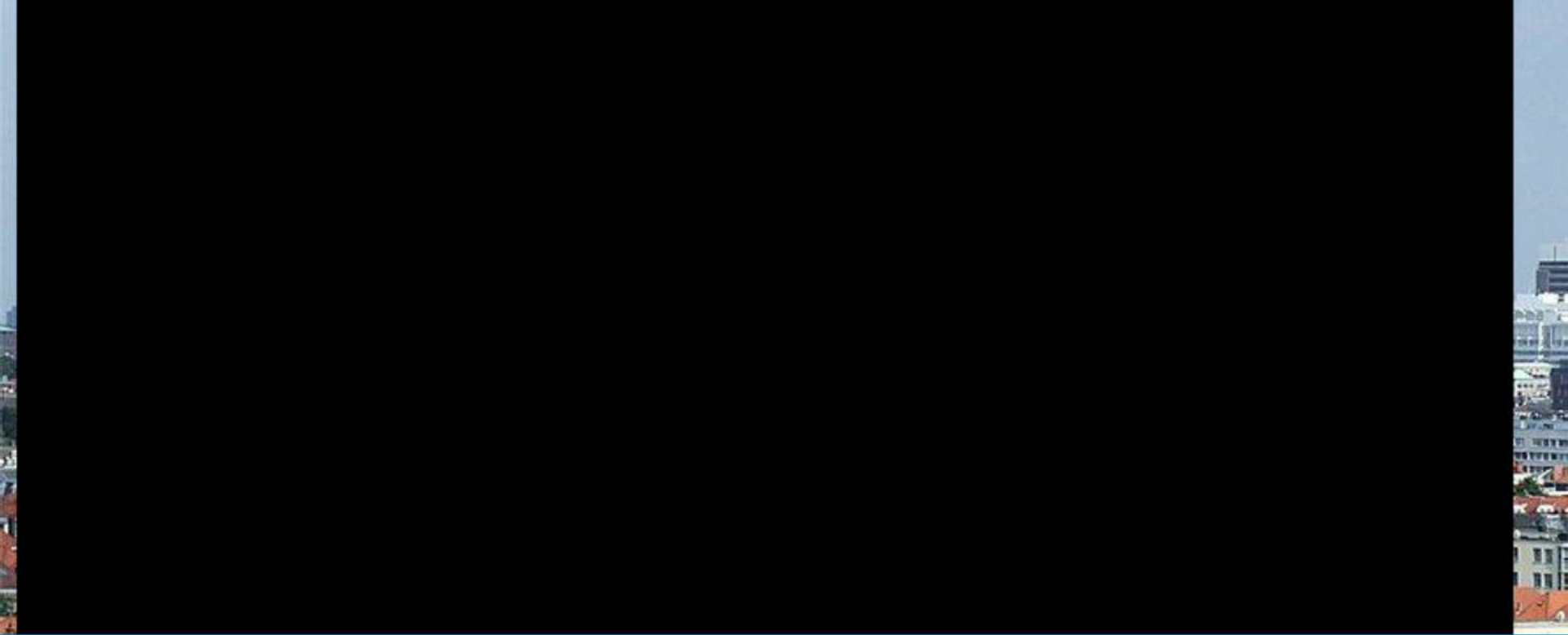
Woon en werk ambitie

- 30.000 woningen en 25.000 arbeidsplaatsen

Parkeren

- 100% lage parkeernorm, 0% normale parkeernorm. Alle woningen hebben een lage parkeernorm

Arcadis.
Improving quality of life.



Preverkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit Binckhorst/CID

5 juni 2018

Themasessie 2: Opzet afweegkader

Begeleiding: [REDACTED], VINU.

Doel en agenda van vandaag

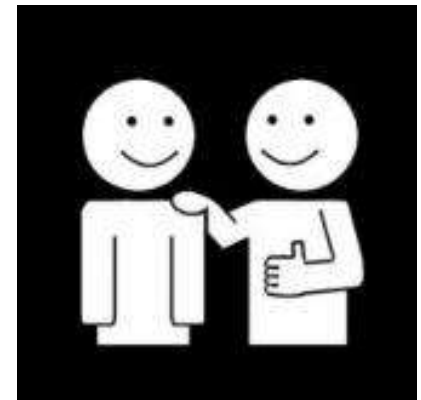
Doel van vandaag:

Basis leggen voor een afweegkader van de pakketten van mobiliteitsmaatregelen ('perspectieven').



Agenda van vandaag:

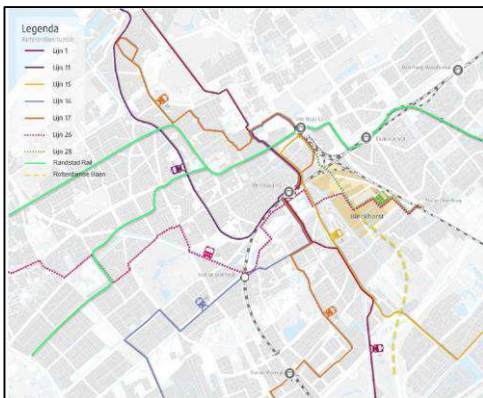
1. Terugblik op themasessie 1
2. Toelichting afweegkader
3. Uitwerken afweegkader in groepen
4. Terugkoppeling



Opbrengsten themasessie 1:

Perspectieven t.b.v. Ontwerpend Onderzoek

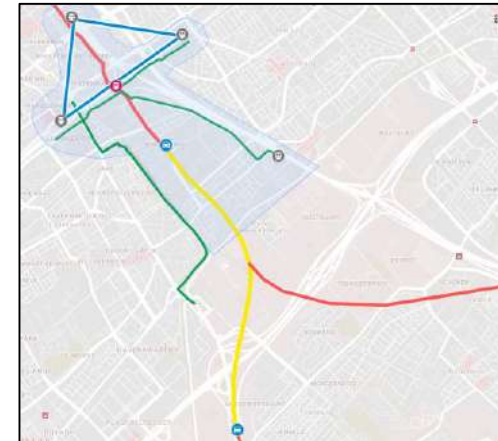
Perspectief 0
Referentie



Perspectief 2
Investeren in auto en trein



Perspectief 4
Max. mobiliteitstransitie



Perspectief 1
Optimaal benutten



Perspectief 3
Bepaalde mobiliteitstransitie



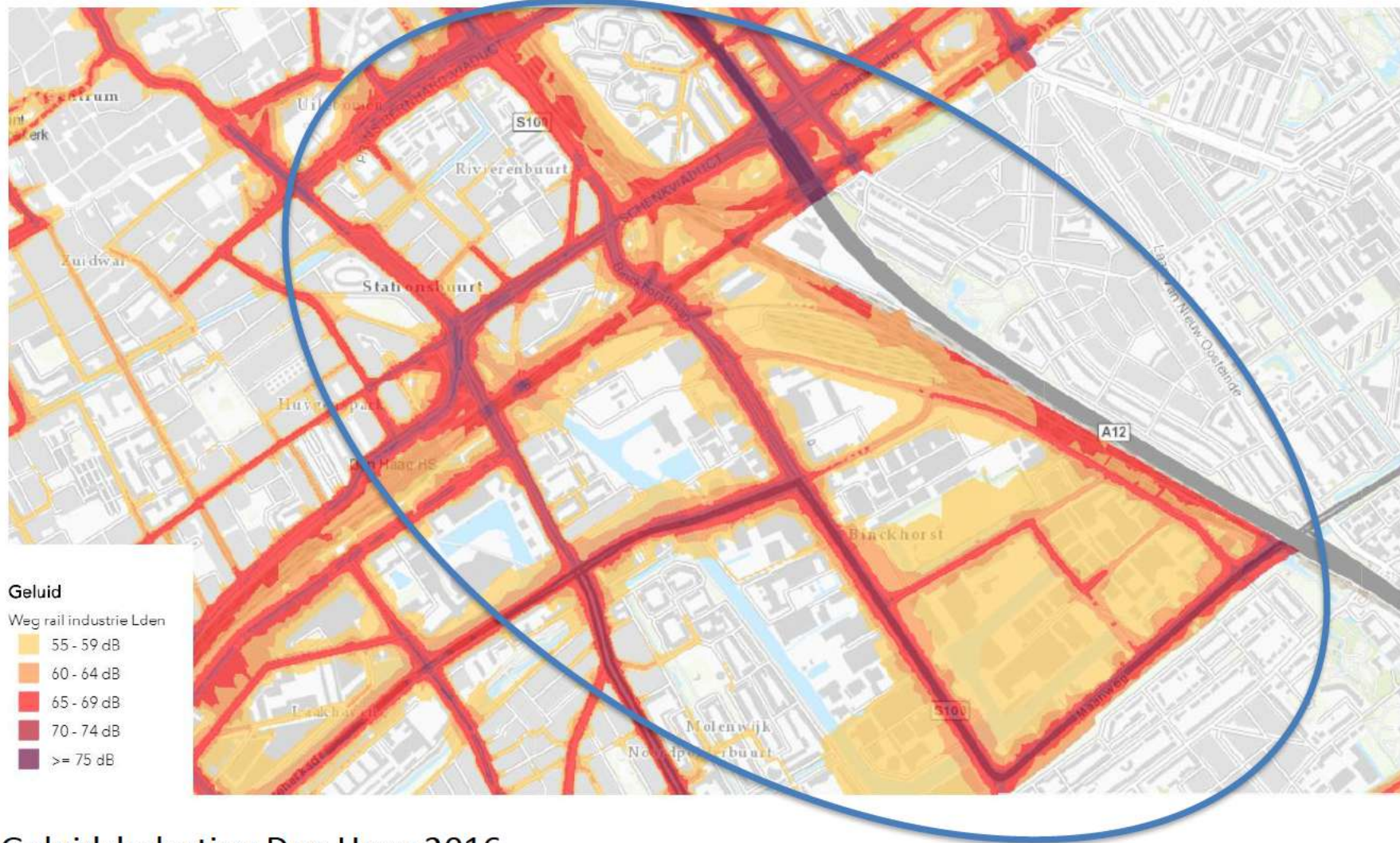
Ambities CID & De Binckhorst

	Nu	Extra in 2040	Realiseerbaar zonder maatregelen
Wonen (# woningen)	25.000	+25.000	+10.000 tot +15.000
Werken (# arbeidsplaatsen)	90.400	> +25.000	?
Bezoeken (# bezoekers)	200.000 reizigers per dag met het openbaar vervoer.	?	?

Knelpunten bereikbaarheid (NMCA)

	NMCA 2016	Referentiesituatie (2040)
Stand van zaken/ Ambitie	25.000 woningen 90.400 arbeidsplaatsen	+25.000 woningen > +25.000 arbeidsplaatsen
Nationaal	-	• A4 (ter hoogte van Ypenburg) • A12 (ter hoogte van afslagen Voorburg en Mariahoeve) • Spoor: stationsdriehoek HS, CS, NOI.
Regionaal/ lokaal	Rijswijkse Plein	Rijswijkse Plein

Knelpunten leefbaarheid (geluid)



Geluidsbelasting Den Haag 2016

Knelpunten leefbaarheid (fijnstof)



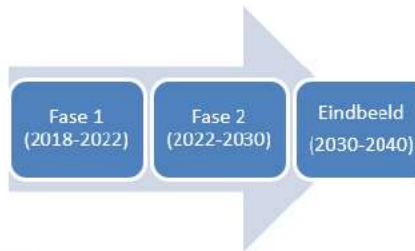
Luchtkwaliteit (NO2), Den Haag 2016

Wat is een perspectief of alternatief?

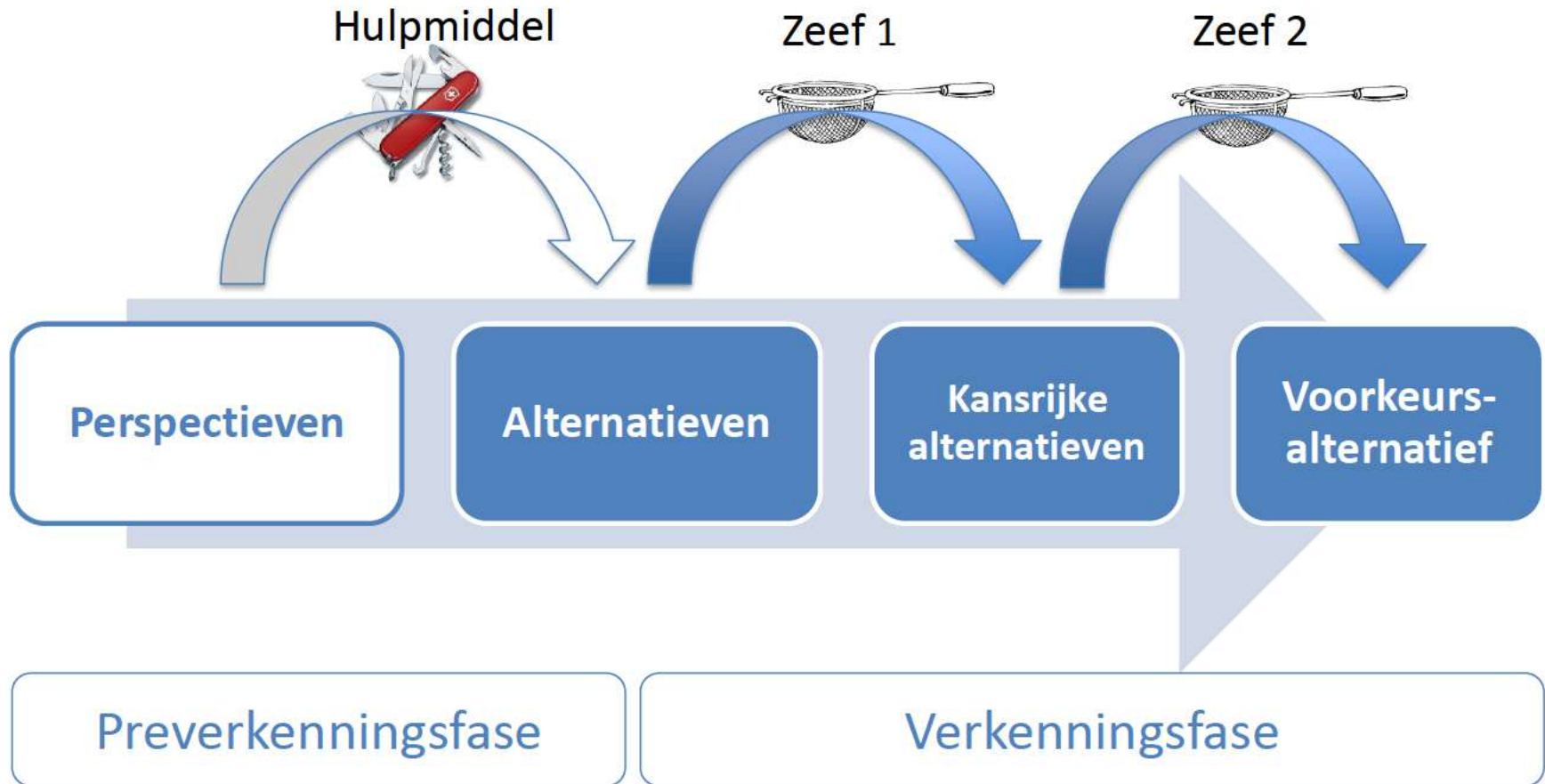
Een gefaseerd pakket van mobiliteitsmaatregelen.

Themasessie 1: Mobiliteitsmix

Modaliteit	Infra (traditioneel)	MAAS	Data	Voertuig-technologie	Slimme infra, zoals hub	Ruimtegebruik Openbare ruimte
Auto	Rotterdamse Baan ...	...	...	...	Mobility Hub ...	...
Openbaar Vervoer	...	...	...	...	Mobility Hub ...	...
Fiets en voetganger	VeloStrada ...	...	...	...	Mobility Hub ...	...



Toepassing afweegkader: hulpmiddel en zeef



Ter inspiratie: drie recente afweegkaders

**MIRT-onderzoek
Rotterdam – Den Haag**

Versterken vestigingsklimaat
Aantrekkelijk leefmilieu
Aantrekkelijk verkeerssysteem
Kansen voor mensen

**Preverkenning
Rotterdam**

NMCA-knelpunten
Verstedelijking
Leefkwaliteit
Kansen voor mensen

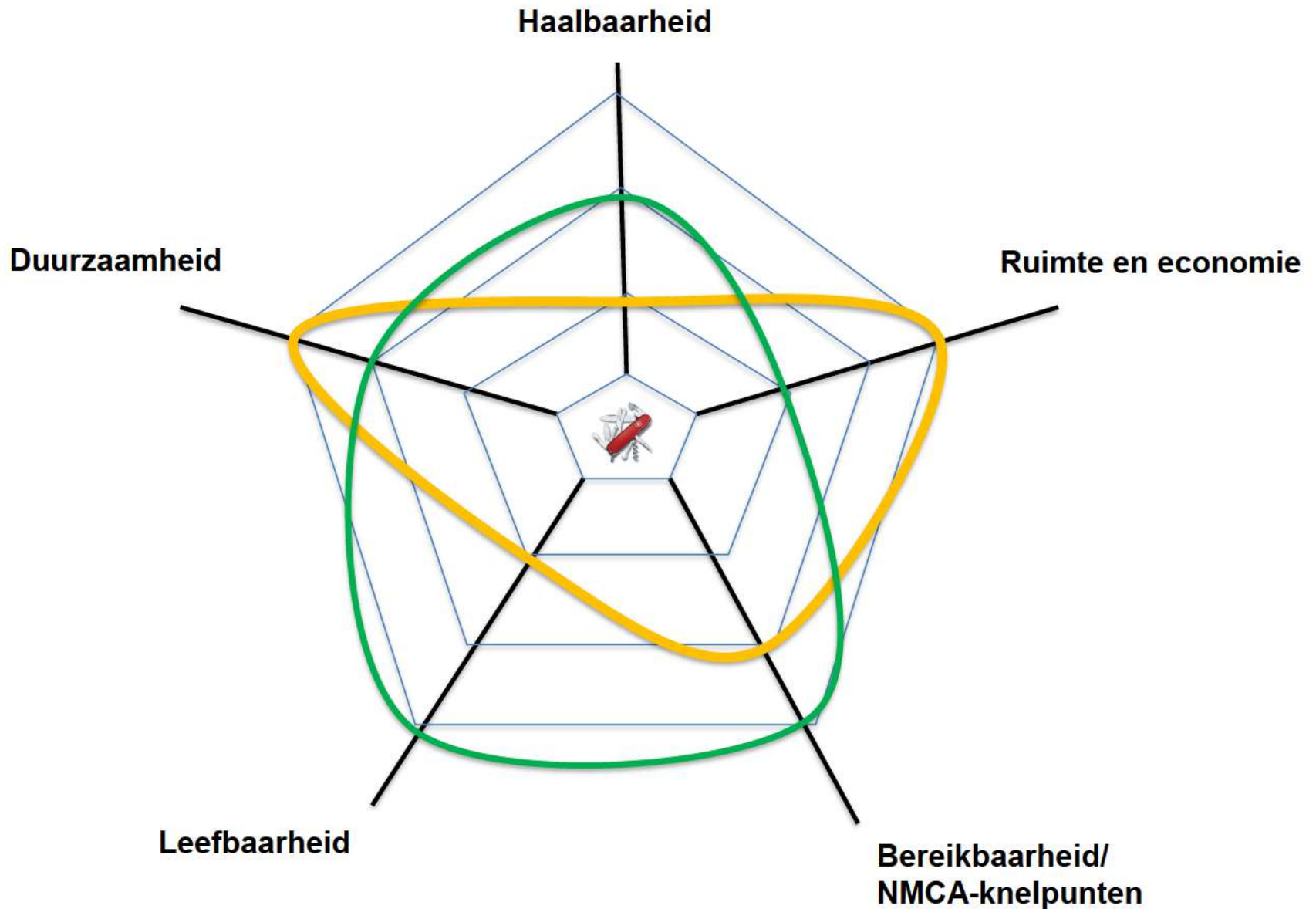
**LAB071 (omgeving
Leiden)**

Oplossend vermogen
Regionale impact
Business case
Integraal: MKBA

Afweegkader: opbouw en methodiek

Thema	Criterium	Indicator	Meetmethode
Ruimte en economie	Verstedelijkingsopgave (wonen)	Realisatie ambitie van +25.000 woningen in projectgebied.	Vergelijking % te realiseren woningen met totaalambitie.
	..	...	...
Bereikbaarheid en NMCA-knelpunten			
Leefbaarheid			
Duurzaamheid			
Haalbaarheid			

Afweegkader: hulpmiddel in preverkenning



Opdracht: uitwerken afweegkader

Thema	Criterium	Indicator	Meetmethode
1. Ruimte en economie 2. Bereikbaarheid en NMCA-knelpunten 3. Leefbaarheid 4. Duurzaamheid 5. Haalbaarheid			

Werkvorm:

Verdelen in 5 werkgroepen (één per thema).

Elke werkgroep stelt een afweegkader voor het thema op:

- Uit welke *criteria* bestaat dit onderdeel?
- Wat zijn de *indicatoren* van elk criterium?
- Met welke *meetmethode* meten we deze indicatoren?

Terugkoppeling op hoofdlijnen (5 minuten per groep).



⌚ Zorg dat je om 11.15 terug bent in de zaal!

Terugkoppeling uitwerkingen beoordelingskader

Op hoofdlijnen (5 minuten per groep).

Werkgroep 1
Ruimte en
Economie



Werkgroep 2
Bereikbaarheid en
NMCA-knelpunten



Werkgroep 3
Leefbaarheid



Werkgroep 4
Duurzaamheid



Werkgroep 5
Haalbaarheid





[REDACTED]

Van: Namens wethouders Robert van Asten [REDACTED]
[REDACTED]
Robert van Asten & [REDACTED] Intern [REDACTED]@den Haag.nl>
Verzonden: woensdag 5 september 2018 12:23
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: CID-Binckhorst 2040 volledig in de file of juist in de lift?

[View this email in your browser](#)

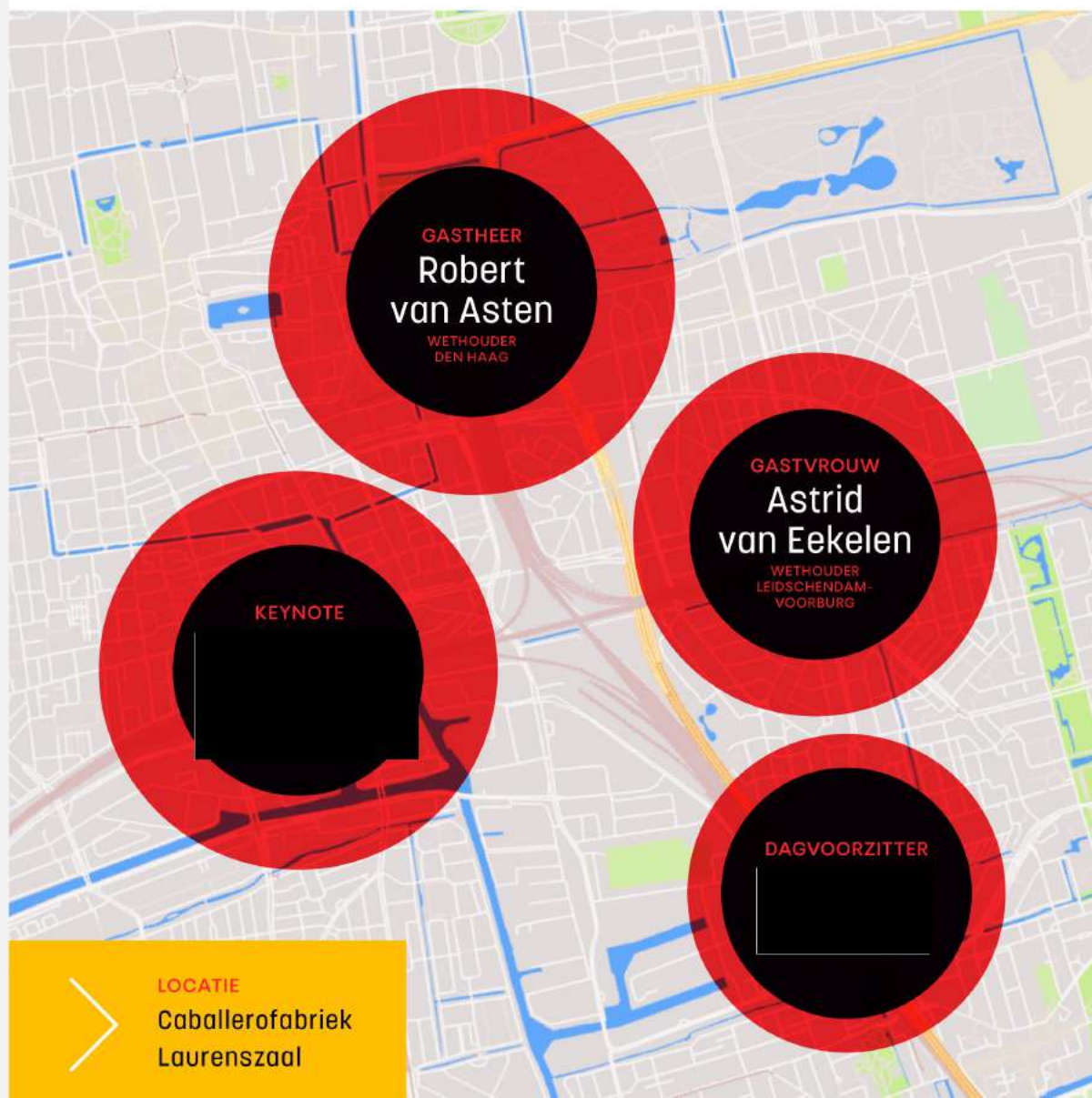
SAVE THE DATE
DINER PENSANT

3 OKTOBER
17:00-20:00

STAAT CID-BINCKHORST IN 2040 VOLLEDIG IN DE FILE OF JUIST IN DE LIFT?



CID en de Binckhorst zijn economische toplocaties van nationaal belang. Knooppunten waar vele kennisinstellingen, innovatie, cybersecurity, overheid en woningbouwplannen samenkomen. Hoe houden we deze gebieden bereikbaar? Daar hebben we u bij nodig. Graag praten we daar op 3 oktober samen over verder.



GASTHEER
**Robert
van Asten**
WETHOUDER
DEN HAAG

GASTVROUW
**Astrid
van Eekelen**
WETHOUDER
LEIDSCHENDAM-
VOORBURG

KEYNOTE

DAGVOORZITTER



LOCATIE
Caballerofabriek
Laurenszaal

This email was sent to [REDACTED]@denhaag.nl
[why did I get this?](#) [unsubscribe from this list](#) [update subscription preferences](#)
Gemeente Den Haag · Spui 70 · den haag, Den Haag 2511 BT · Netherlands



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

Preverkenning Schaalsprong Regionale Mobiliteit Binckhorst/CID Tussenstand

Directeuren Overleg 10 juli 2018



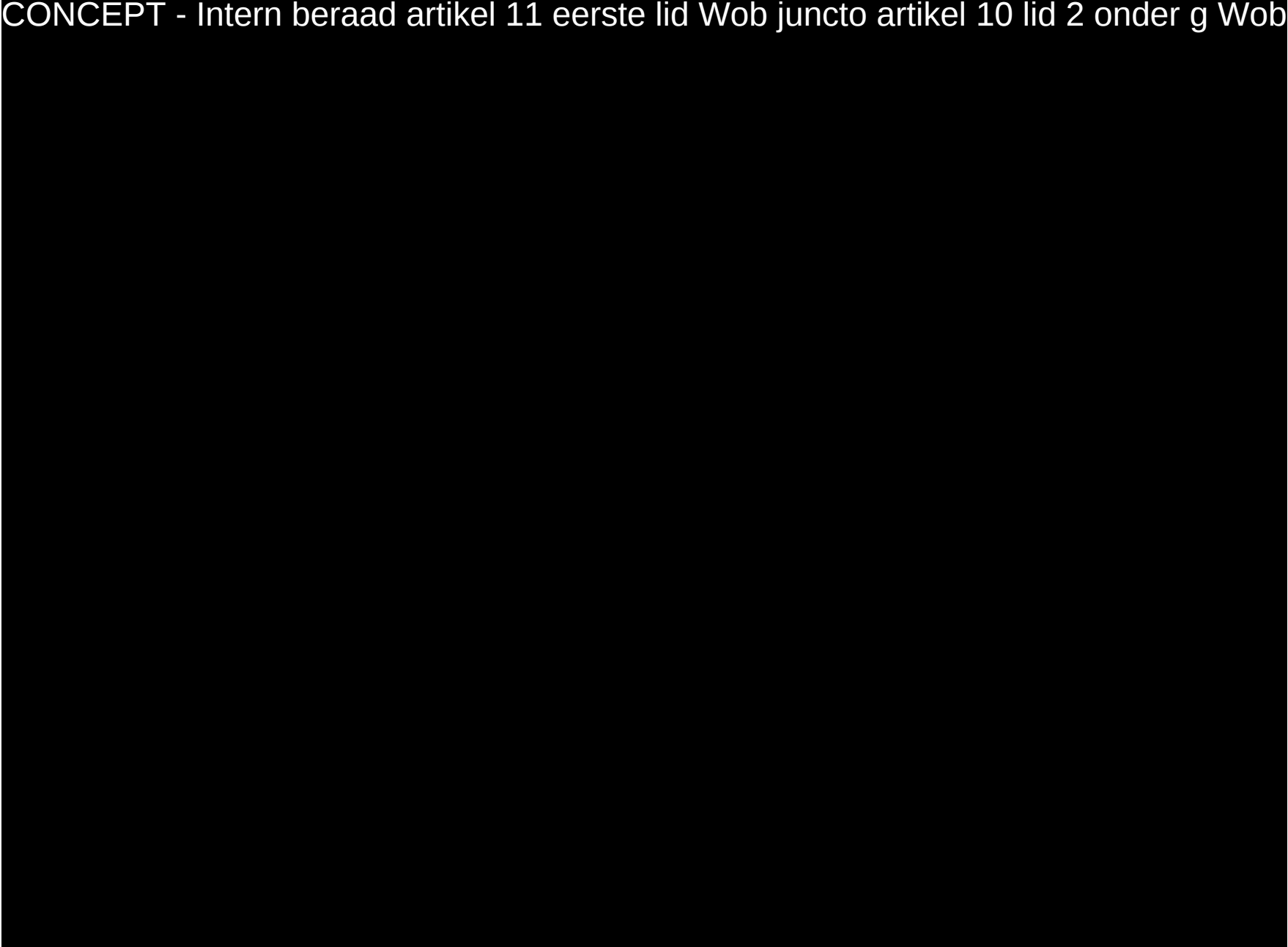
Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



n-



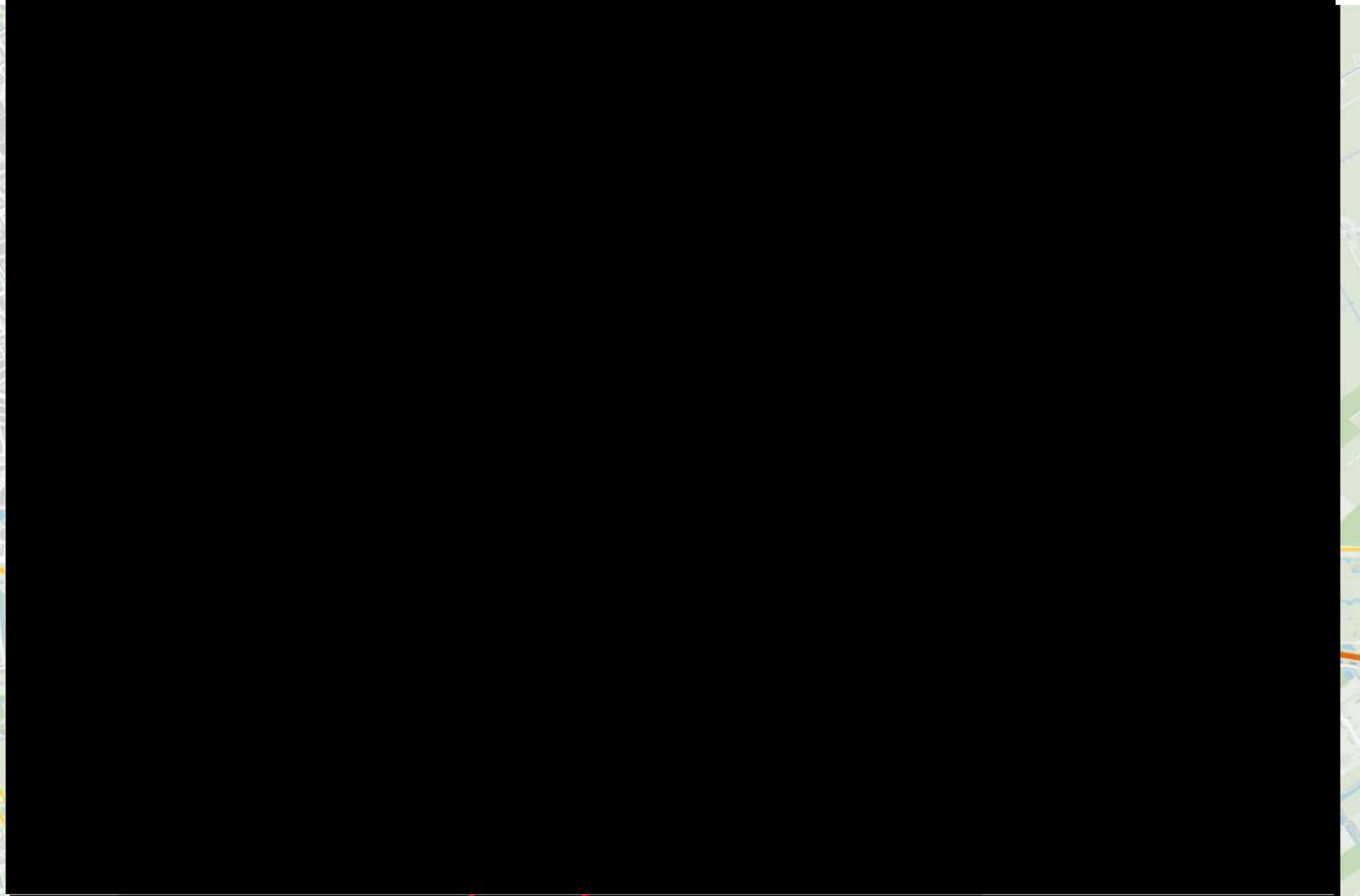
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

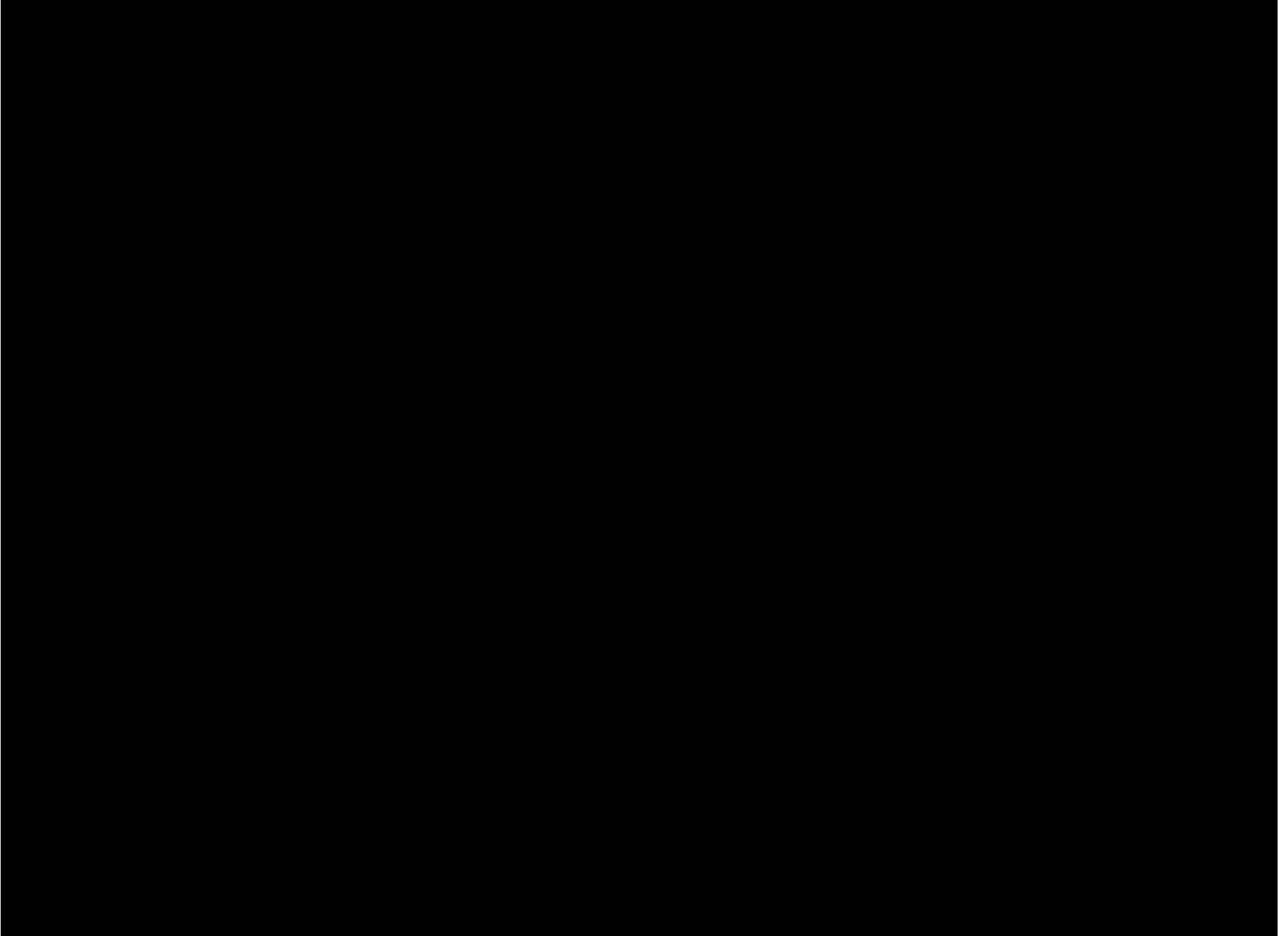


-
-

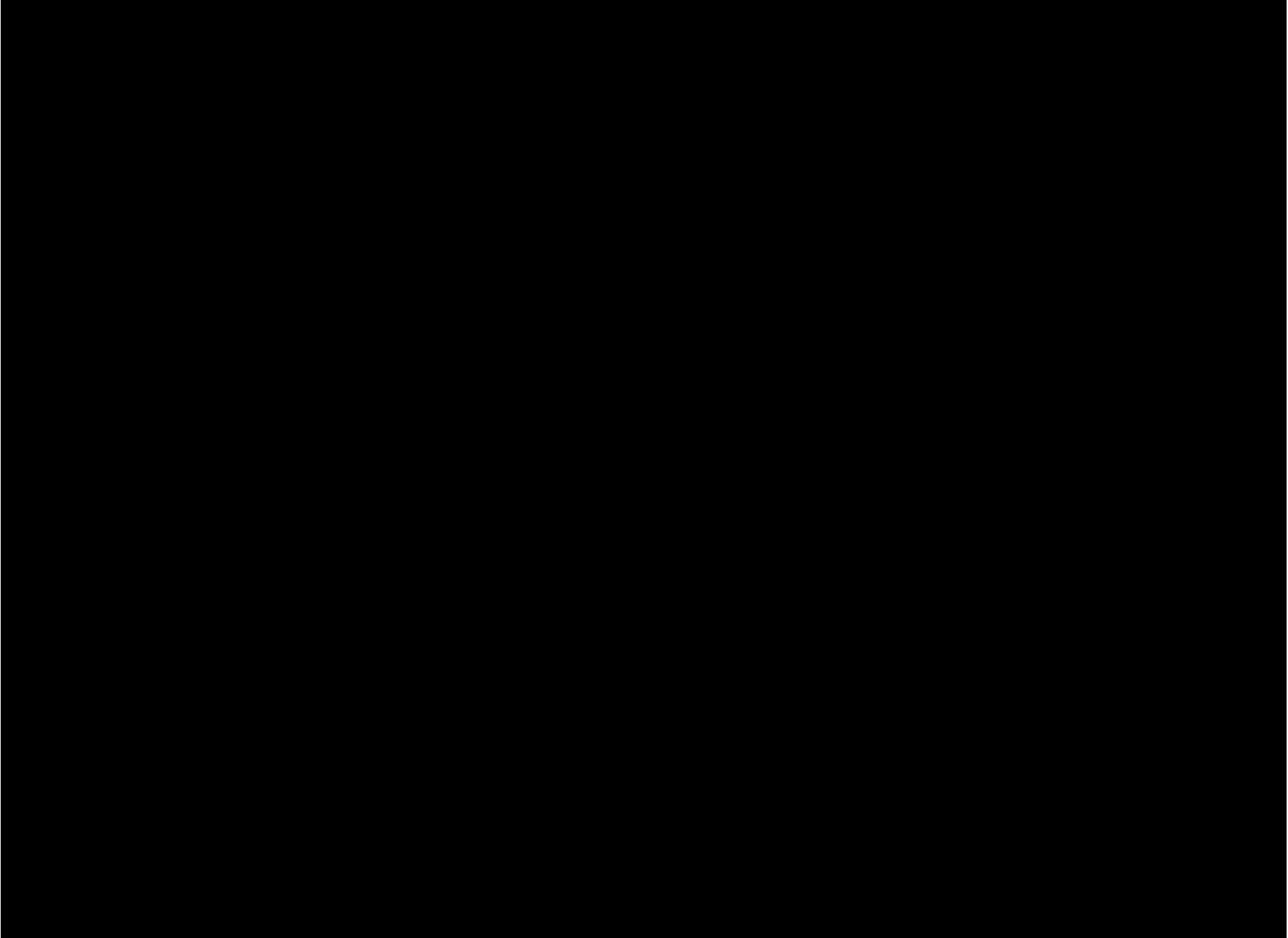
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



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

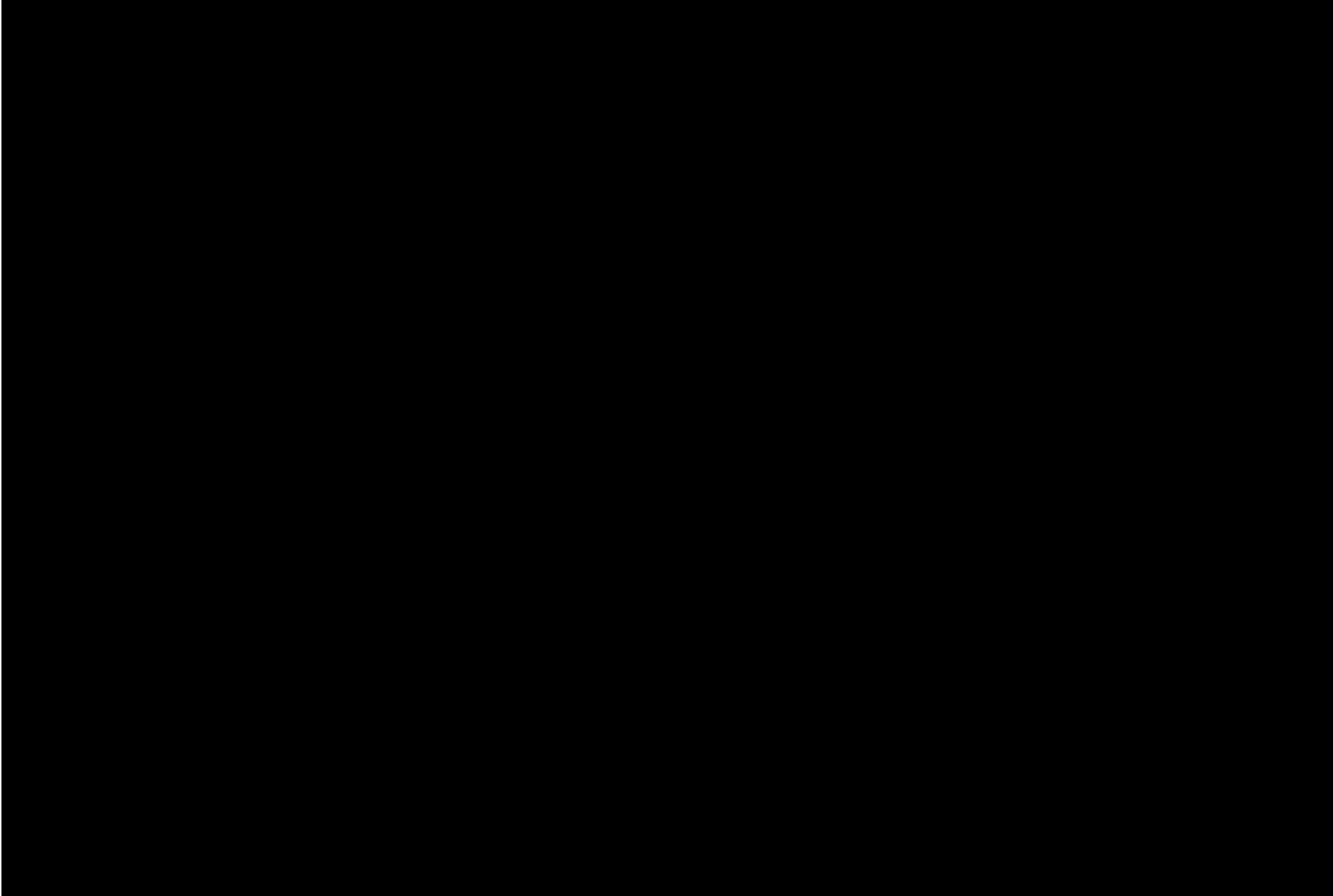


[Redacted content]

[Redacted content]

[Redacted content]

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



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



Gebiedsgericht programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag

Format besprekstukken voor DO gebiedsprogramma 11 sep. 2018

Onderwerp	Preverkenning regionale schaa sprong mobiliteit CID Binckhorst
Contactpersoon	██████████ @vinu.nl
Aard bespreking	<i>Bespreken voortgang Vorbereiding Programmaraad 25 september 2018</i>
Doel bespreking	1. Bespreken resultaten van aanvullend onderzoek (presentatie) 2. Vaststellen voortgangsrapportage voor de Programmaraad, met specifiek aandacht voor: - o Hoofdlijnen vervolgaanpak MIRT Verkenning - o Uitgangspunten afspraken bekostiging vanuit preverkenning - o Afronding preverkenning voor BO MIRT 21 november 2018 - o Bespreekpunten Programmaraad
Toelichting	Op 10 juli jl. is het DO akkoord gegaan met het Ambitiedocument (ambities, opgave en afweegkader), te onderzoeken alternatieven in de Verkenning en het meest voor de hand liggend basisalternatief (als basis voor bekostigingsafspraken). Momenteel wordt gewerkt aan: • Scope. De afronding van het Startdocument: een uitbreiding van het Ambitiedocument met een beschrijving van de alternatieven, kosten, alternatieve bekostiging en de resultaten van aanvullend onderzoek. • Vervolgaanpak MIRT Verkenning. De hoofdlijnen voor de vervolgaanpak is de basis voor een op te stellen Projectplan. • Bekostiging. Afspraken rond bekostiging, mede op basis van de uitgangspunten die we hanteren bij deze preverkenning.
Achtergrond/stand van zaken project	Afgesproken is om voor deze preverkenning toe te werken naar een startbesluit voor de MIRT-verkenning. Daarvoor is het nodig dat er overeenstemming is over de scope, zicht op 75% bekostiging en overeenstemming over de aanpak van de verkenningfase.
Vooruitblik naar Programmaraad/ BO MIRT	De bedoeling is dat de Programmaraad instemt met de scope, hoofdlijnen vervolgaanpak en uitgangspunten voor bekostigingsafspraken. Tijdens het BO MIRT op 21 november kan worden besloten over de start van de MIRT Verkenning.
Bijlagen	1. Agenda DO 11 september 2. Voortgangsrapportage voor de Programmaraad

DRAAIBOEK Diner Pensant 3 oktober 2018

Onderwerp	Diner Pensant CID-Binckhorst met stakeholders	
Datum	Woensdag 3 oktober 2018	
Tijd	17.00 – 20.00 uur	
Locatie	Caballero Fabriek	
Doelstelling	Tijdens deze bijeenkomst kunnen partijen op een aangename en informele manier met elkaar kennismaken, de opgaven bespreken en de mogelijke samenwerking en rolverdeling verkennen. <u>Doel en resultaat:</u> Door in een vroeg stadium deze bijeenkomst te organiseren wil het kernteam de gezamenlijke opgaven benadrukken en de volgende doelen bereiken: • Het gericht informeren van de belangrijkste stakeholders over de omvang van de verstedelijkingsopgave in dit gebied, en het belang van de mobiliteitstransitie in het algemeen, en hoogwaardig OV in het bijzonder hierbij. • Het benadrukken van de urgentie van de integrale aanpak van de gebiedsontwikkeling en de mobiliteitstransitie, vanuit de kaders van kwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. Ophalen of de urgentie van de mobiliteitstransitie, inclusief HOV, voldoende wordt onderkend. • Het benadrukken van de noodzaak van 'samen optrekken', tussen overheden onderling en met marktpartijen en belangenorganisaties en het ophalen van de wensen rondom betrokkenheid in de volgende fase. De bijeenkomst is bedoeld om een fundament te leggen onder de samenwerking in de volgende fase. De stakeholders krijgen een beeld van de kansen, die de verstedelijking en mobiliteitstransitie bieden en van hun (mogelijke) rol binnen de samenwerking. Het resultaat is kennis en draagvlak bij de stakeholders voor de ontwikkelingen binnen CID Binckhorst.	
Programmaopzet	17.00 uur 17.15 uur 17.25 uur 17.30 17.35 uur 17.55 uur 18.00 uur 18.00 uur	Binnenkomst en eerste drankje. Filmpje 'uitspraken' draait continu. Opening door Astrid van Eekelen en Robert van Asten. ██████ nodigt uit om aan tafel te gaan, conform tafelschikking. Tafelheren en –dames leggen alvast de bedoeling en de 'spelregels' uit. Voorgerecht (soepje, kan gedronken worden tijdens presentatie) Presentatie door ██████ en ██████ over 'het grote verhaal'. Filmpje: enquête in de Binckhorst draait op grote scherm. Plenair uitspreken van de vragen door de 'vragenstellers' (moderator ██████, met een loopmicrofoon door de zaal). 1 ^e ronde (18.30 uur hoofdgerecht)

		- per tafel één vragensteller met zijn of haar vraag - deelnemers: reflecteren op de vraag, formuleren antwoord/advies aan vragensteller en geven aan hoe zij in het vervolg betrokken willen worden. Ook geven zij aan welke stakeholder / personen in het vervolg absoluut moeten worden uitgenodigd. - tafelheer/ -dame vat samen en bewaakt de dialoog. Zorgt voor verslaglegging op het tafelkleed
	19.00 uur	2 ^e ronde: Wisseling van plaats, vrije plaatskeuze (19.15 uur dessert)
	19.45 uur	- vragensteller en tafelheer/-dame blijven zitten en vatten de 'oogst' van de eerste ronde samen - discussie en aanvulling door de nieuwe disgenoten Oogst: de 6 vragenstellers vatten in één zin hun belangrijkste inzicht van het diner pensant weer (moderator [REDACTED] met microfoon door de zaal). - Astrid van Eekelen en Robert van Asten sluiten het formele gedeelte af en nodigen uit tot deelname aan het vervolg.
	20.00 uur	Koffie of laatste drankje aan de bar.
	20.30 uur	Begin van het einde.
	21.00 uur	Afsluiting, zaal is leeg.
Aandachtspunten		

Contactgegevens betrokkenen gemeente

Naam	Dienst/afdeling	Telefoon	E-mail
[REDACTED]	BSD/Communicatie	[REDACTED]	[REDACTED]@denhaag.nl
[REDACTED]	DSO/Verkeer	[REDACTED]	[REDACTED]t@denhaag.nl
[REDACTED]	DSO/Verkeer	[REDACTED]	[REDACTED]@denhaag.nl

Contactgegevens betrokkenen externe partijen

Naam	Organisatie	Telefoon	E-mail

Contactgegevens leveranciers

Naam	Organisatie	Telefoon	E-mail
	Caballero Fabriek		
	Studio Piraat		

Indeling tafels

Tafelnummer	De vragenstellers	Tafelheer of -dame	Kern van de vraag
1	Astrid van Eekelen – wethouder Leidschendam- Voorburg		Hoe kunnen we samen bestaande kwaliteiten en structuren optimaal benutten?
2	Robert van Asten – wethouder Den Haag		Hoe gaan we gezamenlijk CID-Binckhorst optimaal bereikbaar houden?
3	– HTM		Hoe kunnen we een nieuw OV-systeem realiseren en exploiteren?
4	– Amvest		Wat heeft de markt nodig om haar rol te pakken in de mobiliteitstransitie?
5	– Mirt-partners		Hoe gaan we 'hick-ups' doorbreken en transities ook daadwerkelijk voor elkaar krijgen?
6	– Economic Board Zuid-Holland		Hoe gaan we 'talent binden aan de Binckhorst'?
7			?

Checklist organisatie

✓	Acties voorafgaand aan het evenement	Wie	Deadline	Aanvullende informatie
	Inhoud uitgedacht - Notities vragen en opzet agenderen en vaststellen in kernteam - Akkoord op tafelheren en –dames - Opmerkingen verwerken en afronden	██████	22 sept (concept gereed) 27 sept	██████ deelt dit vooraf met ██████ ██████
	Deelnemers bekend - Laatste uitnodigingen verzenden - (Zorgen voor) nabellen vanuit netwerk - Outlook-agenda vergaderverzoek mailen naar bevestigde deelnemers	██████	24 sept 26 sept	Conform afspraken met Peter Kievoet en ██████
	Draaiboek en tijdschema voor 3 oktober gereed - Overzicht taken - Wie doet wat / aanwezigheid - tijdschema	██████	26 sept	'onder de arm mee' naar kernteam ██████ deelt dit met ██████ K██████
	Middelen - Banners / stickers op tijd klaar? - Tafelnummering / houders voor tafelvragen klaar? - Twee filmpjes klaar? -	██████	1 oktober	Checken bij ██████
	Wijziging in deelnemers vanuit de partners bespreken	██████	27 sept in kernteam	Eventueel: bij 'te veel' deelnemers
	Tafelindeling maken - indeling deelnemers - vragenstellers - schikking - nb: last minute wijzigingen	██████	26 sept	
	Afspraken Caballerofabriek over catering en faciliteiten in de zaal definitief - F&B - Indeling van de zaal	██████	24 sept	

	- Aankleding en bediening - Entree en garderobe - Tafel voor badges - Parkeren voor gasten (voor of na de slagboom? Uitrijkaarten?)			
	Voorbereiden Astrid van Eekelen - Overleg inplannen - Spreeknotities - Voorbereidend gesprek		1 okt	
	Voorbereiden - HTM - /NN Amvest		1 okt	HTM: iom Amvest: pm
	Voorbereiden Robert van Asten - Afspraak 1 oktober - Peter Kievoet aanhaken		1 okt	iom
	Presentatie 'perspectief' gereed - Voorbereiden met Economic Board - Presentatie in kernteam - Aanpassen en afronden		1 okt ochtend	Econ board: lom 'onder de arm mee' naar Robert van Asten
	Briefing tafelheren en dames per mail		1 oktober	
	Middelen - Banners - Stickers - Tafelkleden - Tafelnummers - Houders voor tafelvragen - Wegwijzers bij Caballerofabriek - Filmpjes		1 okt klaar 3 okt 12.00 uur geleverd	Afspraken over vervoer en 'installatie' producten Wie kan er buiten bij de slagboom evt parkeerinstructie geven?
	Overige faciliteiten - badges - naamkaartjes tafelindeling - Stiften, pennen en papier, en geeltjes - presentielijst: hoe bijhouden?		2 okt	Stiften, pennen, papier en geeltjes aan vragen
	Belafsprak	Peter Kievoet belt haar	30 sep	Op zijn verzoek, zondagavond 20 u
	Briefing		2 okt	belafsprak genoteerd

	- inhoud - draaiboek – tijdschema - 16 uur aanwezig			draaiboeken en notities vooraf mailen Denk aan vooruitblik volgende bijeenkomst en vraag om fotogebruik (instructies hiervoor volgen van juridische zaken)
	Briefing [REDACTED] e: rol gastvrouw - Inhoud - Draaiboek – tijdschema - 16 uur aanwezig	[REDACTED]	2 okt	Presentielijst bijhouden Iedereen laten fotograferen bij banner Bijhouden van wie foto's niet gebruikt morgen worden
√	Materialen meenemen	Wie	Deadline	Aanvullende informatie
	Piraat bezorgt en plaats al hun materialen	Piraat	3-10	Voor 16 u klaar
	Pennen , stiften, schaar , papier enz	Cleo	3-10	
√	Acties tijdens het evenement	Wie	Deadline	Aanvullende informatie
	Om 16 u staan alle middelen			
	Badges uitdelen	[REDACTED]	16.45 / 17.15	
	Bijhouden presentielijst	[REDACTED]		
	Opvangen bij de deur	[REDACTED]		
√	Tijdens het evenement aanwezig: organisatie/ ondersteuning/sprekers	Organisatie		Aanvullende informatie
	[REDACTED]	VINU		[REDACTED]@denhaag.nl
	[REDACTED]	Gemeente DH, DSO/Verkeer		
	[REDACTED]	Gemeente DH, BSD/Communicatie		[REDACTED]@denhaag.nl
	[REDACTED]	Gemeente DH, DSO/Verkeer		[REDACTED]@denhaag.nl
	Robert van Asten	Gemeente DH, wethouder		
	[REDACTED]	Gemeente DH, DSO/Verkeer		

		Gemeente Leidschendam-Voorburg, wethouder		
		HTM		
		Amvest		
		Economic Board Zuid-Holland		
		Wethouder gemeente Delft		
√	Acties na afloop	Wie	Deadline	Aanvullende informatie
	Weergave / verslagje event naar deelnemers met uitnodiging tot deelname aan vervolgsessies per thema. EVt bedankje vanuit of namens wethouders		uiterlijk 17 okt	
	Evaluatie			

AGENDA	April			Mei			Juni			Juli			Augustus			september			Oktober			November		
BO MIRT najaar 2018																						wk44-45		
Programmaraad																wk 39								
DO RR gebiedsprogramma										10														
Strategisch BO MIRT/werkbezoek 2018							6-jun																	
Bestuurlijke delegatie Zuidelijke Randstad						Vervalt											37				WK 43			
DO- Rijk regio ZWN							5-jun										35				wk 42			
Ambtelijke delegatie Zuidelijke Randstad			26-apr		29-mei			WK 24		WK 27				wk 34					wk 40					
Kernteam MIRT - Smal (2-wekelijks)	17			9	23		6		20	4	18		1		29	12	26		10	24		7	21	
Kernteam MIRT - Breed		19			24																			

vetgedrukt is vastgelegd
cursief nog in te plannen

29 mei 18.15-19.45 in Rotterdam

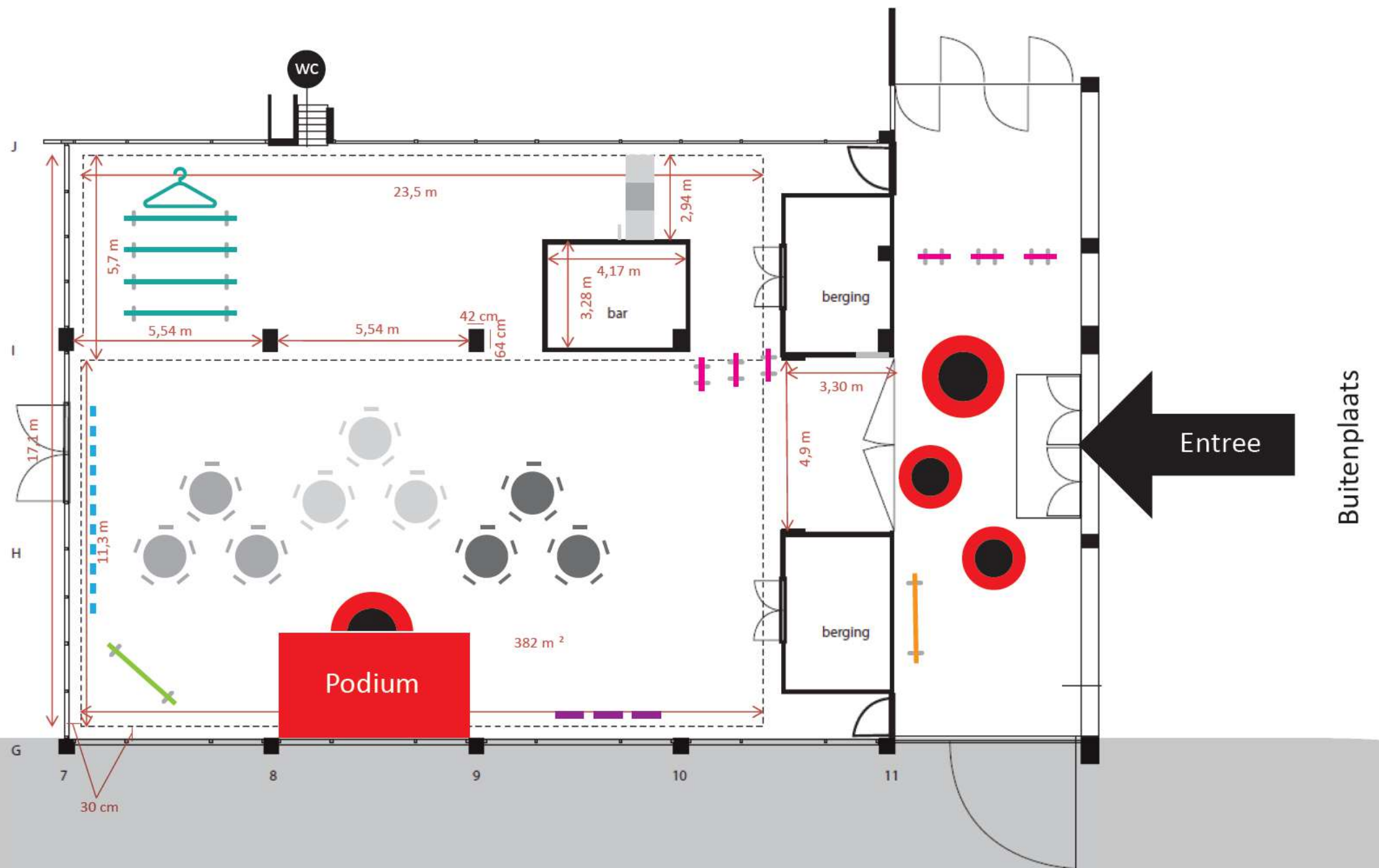
10 juli ambtelijk vanuit het rijk. Zonder bestuurders.

Agenda / inhoud			
6-jun	10-jul	sep-18	nov-18
Werkbezoek MIRT	DO RR gebiedsprogramma	Programmaraad (bestuurders)	BO-MIRT
Verstedelijking en Bereikbaarheid Zuidelijke Randstad	Financiering: programma en verkenningen	Financiering: programma, verkenningen en KTA	Procesafspraken meerjaren financiering gebiedsprogramma
Pitches:	Stand van zaken preverkenningen	Werkplaats	Werkplaats
1. Verstedelijkings alliantie		Stand van zaken preverkenningen	KTA
2. Bekostiging			Bekostiging 2 Verkenningen
Fietsroute langs CID-NOI			





Laurenszaal



Rollupbanner 1 x 2 m
(Onderwerp: hal 3 thema's,
zaal storytelling)



Vloerstickers
(Verschillende formaten)



Rollupbanner 2 x 3 m
(Onderwerp: titel)



Rollupbanner 2 x 3 m
(Onderwerp: ov kaart)



Tafel voor 5 personen



Beamerwand
(Onderwerp: projectie straat interviews,
kleine gif animaties)



3 Foamborden 1 x 1m
(Onderwerp: visualisaties CID-Binckhorst)



Garderobe

Entree



Rollupbanner 1 x 2 m
(Onderwerp: hal 3 thema's)



Rollupbanner 2 x 3 m
(Onderwerp: titel)



Vloerstickers
(Verschillende formaten)



Zaal entree

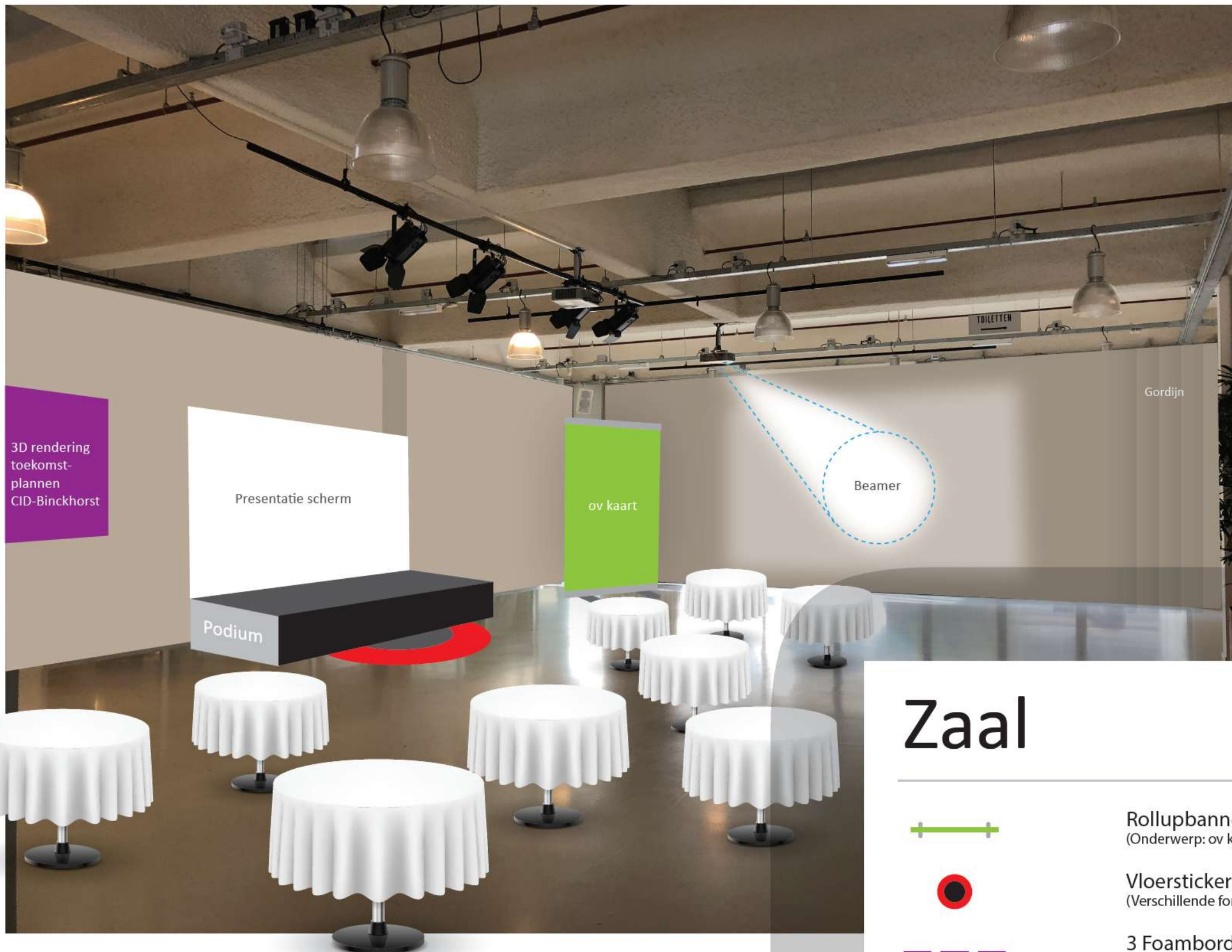


Rollupbanners 1 x 2 m

(Onderwerp: storytelling)

Door de rollupbanners schuin neer te zetten creëren we een focus per banner. De bedoeling is om per banner een thema te kiezen en te laten zien aan de hand van de visuele stijl wat er per thema gebeurt als de MIRT status niet wordt behaald.





Tafels voor 5 personen

Zaal



Rollupbanner 2 x 3 m
(Onderwerp: ov kaart)



Vloerstickers
(Verschillende formaten)



3 Foamborden 1 x1m
(Onderwerp: 3D visualisaties CID-Binckhorst)



Beamerwand
(Onderwerp: projectie straat interviews, kleine gif animaties)

Leidschendam-Voorburg in Kernteam bereikbaarheid Binckhorst en CID

De gemeente Leidschendam-Voorburg maakt samen met de gemeente Den Haag, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deel uit van het Kernteam van opdrachtgevers voor de pré-MIRT Verkenning Binckhorst-CID (Central Innovation District). Deze partijen onderzoeken de mogelijkheden waarop de Binckhorst en het CID (de driehoek tussen de treinstations Den Haag HS, Den Haag Centraal en Laan van Nieuw Oost-Indië) op een goede manier ontsloten kunnen worden met (hoogwaardig) openbaar vervoer, fiets en ketenmobiliteit. De uitkomst van de pré-Verkenning wordt in het najaar in het Bestuurlijk Overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) met de Minister besproken. Zij kan tot een verdere MIRT Verkenning besluiten die uiteindelijk kan leiden tot concrete uitvoeringsvarianten en een zogenaamde 'voorkeursvariant'.

Betrokkenheid en inzet Leidschendam-Voorburg

De pré-Verkenning is van groot belang voor Leidschendam-Voorburg, omdat de Binckhorst en het Central Innovation District van Den Haag direct aan deze gemeente grenzen. Bewoners en bedrijven in beide gemeenten maken regelmatig gebruik van elkaars voorzieningen en wonen of werken rond de gezamenlijke gemeentegrens. Bovendien zijn de verkeersbewegingen in dit gebied intensief.

Station Voorburg

De bereikbaarheidsopgaven van de Pré-Verkenning raken bovendien de belangrijkste lijnen van het openbaar vervoersnetwerk van Leidschendam-Voorburg. De pré-Verkenning kan op termijn tot grootschalige aanpassingen in het regionale openbaar vervoernetwerk leiden. De voorkeur van het college van B&W is NS-station Voorburg op te nemen in de nieuwe openbaar vervoersstructuur.

00-0-00

Voor meer (pers)informatie: team Communicatie, [REDACTED],
e-mail [REDACTED]@lv.nl

MEMO

Betreft Financiën Preverkenning Schaalspron Mobiliteit CID-Binckhorst
Aan Kernteam
Van [REDACTED]
Plaats/Datum Leiden, 14 mei 2018

Geachte leden van het kernteam,

Op 23 april 2018 besprak u het Plan van Aanpak bij de preverkenning met daarin proces, de planning en de organisatie om te komen tot een uitgewerkt Projectplan. Op basis van de aanpak maakten wij een kostenraming om het proces te doorlopen tot en met het Projectplan. We starten dit memo met het inzichtelijk maken van deze kosten en besluiten het memo met een dekkingsvoorstel.

Kostenraming van de preverkenning

In de onderstaande tabel maken wij de kosten inzichtelijk voor twee fasen:

1. Mei tot en met juli: uitwerking Ambitiedocument als opmaat naar het Startdocument en Projectplan. Ter bespreking in de Programmaraad van 10 juli.
2. Juli tot en met oktober: uitwerking Startdocument en Projectplan. Ter bespreking in het BO MIRT in oktober.

Partij	Taken en verantwoordelijkheden	Raming mei - juli (Ambitiedocument)	Raming juli – okt (Startdocument en Projectplan)	Totaal
VINU.	Procesmanagement, governance en participatie, publieksdocumenten, faciliteren bijeenkomsten	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.
Arcadis	Ruimte en mobiliteit			
Rebel	Financiën en bekostiging			
Gemeente Den Haag	Zaalhuur, repro en facilitaire zaken			
Vormgever en tekstschrijver	Publieksdocumenten			
Onvoorzien	-			
Totaal	-			

Dekkingsvoorstel bij deze kostenraming

Partij	Bijdrage
Rijk	Economi
Gemeente Den Haag	sche en
Metropoolregio Rotterdam – Den Haag	financiël
Provincie Zuid-Holland	e
Gemeente Leidschendam - Voorburg	belangen
Totaal	- artikel 10,
	tweede
	lid,
	aanhef
	en onder
	b van de
	Wob.

Toelichting op dit dekkingsvoorstel: eerder in het proces raamden Rijk, gemeente Den Haag en MRDH de kosten van de preverkenning op **Financieel**. De drie partijen spraken deze kosten evenredig te verdelen. Elke partij levert een bijdrage van **Financieel**.

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Leidschendam-Voorburg treden nieuw toe tot de preverkenning. Het voorstel is dat de provincie Zuid-Holland een gelijke bijdrage levert aan het Rijk, de gemeente Den Haag en de MRDH van **€Financieel**. De gemeente Leidschendam-Voorburg levert een beperktere bijdrage van **€Financieel**.



Den Haag

Aan

Kernteam Preverkenning

Datum

20 juni 2018

Onderwerp

KTA in en rond gebied CID-Binckhorst

MEMO**Afzender**

[Redacted]

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

Doorkiesnummer

[Redacted]

E-mailadres

[Redacted]@denhaag.nl

Beste kernteamleden,

Zoals bekend maakt de preverkenning deel uit van het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid. Daar hoort ook een Kortetermijnaanpak (KTA) bij die op grond van de thema's en programmalijnen van het gebiedsprogramma werkt aan maatregelen voor de periode 2018 – 2021.



Opdrachtgever voor de KTA is de MTZR (Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad) waarin rijk en regio vertegenwoordigd zijn. Aanstaa nde vrijdag is de deadline voor het aanleveren van formats hiervoor, en in een later stadium gaat de MRRZ hierover beslissen.

Voor de preverkenning CID Binckhorst is nagegaan welke kansen er zijn om ook al op deze korte termijn maatregelen te treffen die qua gebied en thematiek aansluiten bij de KTA. Het gaat om vier maatregelen:

- Kwaliteitsimpuls fietser en voetganger Maanweg en Zonweg
- Kwaliteitsimpuls fietsers en voetgangers Verkeersluwe inrichting Centrum Zuid
- Fietstunnel Zuid-Hollandlaan
- Kortetermijnmaatregelen lijn 9

Het is van belang dat deze maatregelen deels buiten de gebiedsscope van onze preverkenning liggen, cq aan de rand hiervan. De maatregelen zelf maken in principe geen deel uit van de maatregelen die in de verkenning onderzocht worden, maar wel van de besproken perspectieven. In de bijlage zijn deze formats overgenomen. Er zijn nog meer maatregelen in formats gevat die het gebied (vooral CID) en de thematiek aangaan, maar dat betreft meer generieke maatregelen.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk

DSO/

Vraag aan het kernteam:

- kennis nemen van de formats en
- bespreking / inbreng van mogelijk additionele kortetermijnmaatregelen

BIJLAGE: Formats maatregelen voor KTA

Naam maatregel	Kwaliteitsimpuls fietsers en voetgangers CID-Binckhorst. Herinrichting Maanweg en Zonweg
Omschrijving maatregel (SMART)	<i>De herinrichting van Maanweg en de Zonweg met fietsvoorzieningen. Momenteel ontbreken fietsvoorzieningen langs de Maanweg en de Zonweg. De fietsers hebben daarmee geen veilige en comfortabele positie op deze wegen. Het gebruik van de fiets op relaties met de Binckhorst is daarmee niet aantrekkelijk. Met de snelle ontwikkeling van de Binckhorst van een bedrijventerrein tot een gemengd woon- en werkgebied moet op deze wegen ruimte worden gemaakt, zodat het gebied veilig en comfortabel toegankelijk is voor fietsers en voetgangers.</i>
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	<i>Ontwikkeling Metropolitane fietsnetwerk (Slimme netwerken) OV-Schaalsprong (verbeteren first en last mile vanaf station HS)</i>
Omschrijf hoe de maatregel bijdraagt aan de doelstelling van het programma (±150 woorden): 1. het versterken van de ruimtelijk/economische structuur door een goede bereikbaarheid van de belangrijkste woon-, werk- en verblijfsgebieden 2. het aantrekkelijker maken van het leefmilieu 3. het vergroten van de kansen voor mensen	<i>De Maanweg en de Zonweg maken onderdeel uit van het hoofd fietsnetwerk dat het CID-Binckhorst ontsluit. De wegen maken het gebied toegankelijk vanaf de sterfietsroutes en de metropolitane fietsroutes, zodat de fiets een serieus alternatief wordt op (regionale) verplaatsingen met herkomst/bestemming in het CID-Binckhorst. De positie van voetgangers en fietsers in de first- en last mile naar station HS en station Voorburg wordt verbeterd door de nieuwe inrichting van de straten.</i>
Verwacht effect (knelpunt, doelgroep, hoe groot, waar)	Samen met de investeringen in andere sterfietsroutes en metropolitane routes levert de realisatie van de route een bijdrage aan de groei van het fietsgebruik in de periode 2020 - 2030 met 20%, conform de doelstellingen in Haagse Nota Mobiliteit. Dat betekent ca. 130.000 extra fietsritten per werkdag op relaties van, naar en binnen Den Haag. Vooral op regionale afstanden tussen de 7,5 en de 15 km (waar nu nog ca. 62% van de verplaatsingen met de auto wordt gemaakt) kan de (E-)fiets daarmee een vanzelfsprekend alternatief voor de auto worden. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan het ontlasten van filegevoelige wegtrajecten. Dat gaat o.a. om de parallel aan deze routes gelegen A12 en A4, maar ook op stedelijke hoofdwegen. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO2 uitstoot en verbetering van de leefbaarheid.
Uitvoerende organisatie	<i>Gemeente Den Haag</i>
Betrokken partijen	<i>MRDH, Ministerie van I&W</i>
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	??

Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	??
Dekking	Voorbeeldverhouding 2018: Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
Overige opmerkingen	

Naam maatregel	Kwaliteitsimpuls fietsers en voetgangers CID-Binckhorst. Verkeersluwe inrichting Centrum Zuid
Omschrijving maatregel (SMART)	<i>Nemen van verkeersmaatregelen in de Schilderswijk en de Stationsbuurt waarmee doorgaand autoverkeer uit de wijken wordt geweerd. De verkeersmaatregelen bestaan uit afsluitingen voor het autoverkeer (knips) op 4 locaties in de wijk; op de Hoefkade, de Parallelweg, de Slijpmolen en het Oranjeplein. Het zuidelijk deel van het Haagse CID - centrumgebied wordt hiermee verkeersluw. Het autoverkeer in dit deel van het centrum neemt met 40 tot 80% af. De maatregelen zijn randvoorwaardelijk voor de realisatie van de Loper Oude Centrum (herinrichting Stationsweg/Wagenstraat) en de herinrichting van de Hoefkade. Deze straten krijgen een inrichting die in de eerste plaats is afgestemd op fietsers en voetgangers en met een maximum snelheid van 30 km/uur. Deze straten maken onderdeel uit van een sterfietsroutes van de binnenstad naar Rijswijk, Delft en Naaldwijk.</i>
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	<i>Ontwikkeling Metropolitane fietsnetwerk (Slimme netwerken) OV-Schaalsprong (verbeteren first en last mile vanaf station HS)</i>
Omschrijf hoe de maatregel bijdraagt aan de doelstelling van het programma (±150 woorden): 1. het versterken van de ruimtelijk/economische structuur door een goede bereikbaarheid van de belangrijkste woon-, werk- en verblijfsgebieden 2. het aantrekkelijker maken van het leefmilieu 3. het vergroten van de kansen voor mensen	<i>De sterfietsroutes binnenstad - Rijswijk/Delft en binnenstad - Naaldwijk maken de economische toplocatie CID/Binckhorst beter bereikbaar vanuit de stad en de regio. Meer inwoners van stad en regio kunnen de werkgelegenheid en voorzieningen in deze economische toplocaties snel en comfortabel bereiken. De verkeersluwe inrichting van de Stationsbuurt en de Schilderswijk verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied. Het doorgaande autoverkeer moet gebruik gaan maken van de Centrumring, die hiervoor is ingericht. De positie van voetgangers en fietsers in de first- en last mile naar station HS wordt verbeterd door de nieuwe inrichting van de straten en verminderde barrierewerking van de Hoefkade en de Parallelweg.</i>

Verwacht effect (knelpunt, doelgroep, hoe groot, waar)	Samen met de investeringen in andere sterfietsroutes en metropolitane routes levert de route een bijdrage aan de groei van het fietsgebruik in de periode 2020 - 2030 met 20%, conform de doelstellingen in Haagse Nota Mobiliteit. Dat betekent ca. 130.000 extra fietsritten per werkdag op relaties van, naar en binnen Den Haag. Vooral op regionale afstanden tussen de 7,5 en de 15 km (waar nu nog ca.62% van de verplaatsingen met de auto wordt gemaakt) kan de (E-)fiets daarmee een vanzelfsprekend alternatief voor de auto worden. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan het ontlasten van filegevoelige wegtrajecten. Dat gaat o.a. om de parallel aan deze routes gelegen A12 en A4, maar ook op stedelijke hoofdwegen. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO2 uitstoot en verbetering van de leefbaarheid.
Uitvoerende organisatie	<i>Gemeente Den Haag</i>
Betrokken partijen	<i>MRDH, Ministerie van I&W</i>
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	Bij de vaststelling van het voorontwerp Loper Oude Centrum, heeft de Haagse gemeenteraad besloten (RIS298372) om doorgaand autoverkeer te weren, door vier knippen in de Schilderswijk en Stationsbuurt te realiseren en daarnaast om op twee kruispunten in Laak een linksaf verbod in te gaan stellen. Uitvoering in 4e kwartaal van 2019.
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	financieel
Dekking	Voorbeeldverhouding 2018: Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
Overige opmerkingen	

Naam maatregel	Fietstunnel Zuid Hollandlaan (Metropolitane fietsroute Zoetermeer - Scheveningen)
Omschrijving maatregel (SMART)	<i>Aanleg van een fietstunnel onder het kruispunt Zuid Holland - Koningskade, zodat fietsers komend vanaf het Malieveld richting Koningskade en Raamweg het kruispunt ongehinderd kunnen passeren. De fietstunnel is onderdeel van de Metropolitane fietsroute van Zoetermeer naar Scheveningen die ook het CID Binckhorst en de Internationale Zone ontsluit. Deze infrastructurele maatregelen kan worden gecombineerd met gerichte maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding/mobiliteitsmanagement die het fietsgebruik op deze route stimuleren.</i>

Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	<i>Ontwikkeling Metropolitane fietsnetwerk (Slimme netwerken)</i>
Omschrijf hoe de maatregel bijdraagt aan de doelstelling van het programma (±150 woorden): 1. het versterken van de ruimtelijk/economische structuur door een goede bereikbaarheid van de belangrijkste woon-, werk- en verblijfsgebieden 2. het aantrekkelijker maken van het leefmilieu 3. het vergroten van de kansen voor mensen	<i>De Metropolitane fietsroute Zoetermeer - Scheveningen maakt de economische toplocaties CID-Binckhorst, Internationale Zone en Scheveningen beter bereikbaar vanuit de stad en de regio. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng komt deze Metropolitane route als kansrijk naar voren, omdat deze route een relatief grote bijdrage levert aan de doelstelling van de regio om de bereikbaarheid van economische kerngebieden te versterken en de bereikbaarheid van woongebieden te verbeteren (zie onderzoek Fiets in de MRDH 18 januari 2018). Meer mensen krijgen meer banen binnen hun bereik.</i>
Verwacht effect (knelpunt, doelgroep, hoe groot, waar)	Samen met de investeringen in andere sterfietsroutes en metropolitane routes levert de route een bijdrage aan de groei van het fietsgebruik in de periode 2020 - 2030 met 20%, conform de doelstellingen in de Haagse Nota Mobiliteit. Dat betekent ca. 130.000 extra fietsritten per werkdag op relaties van, naar en binnen Den Haag. Vooral op regionale afstanden tussen de 7,5 en de 15 km (waar nu nog ca.62% van de verplaatsingen met de auto wordt gemaakt) kan de (E-)fiets daarmee een vanzelfsprekend alternatief voor de auto worden. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan het ontlasten van filegevoelige wegtrajecten. Dat gaat o.a. om de parallel aan deze route gelegen A12. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO2 uitstoot en verbetering van de leefbaarheid.
Uitvoerende organisatie	<i>Gemeente Den Haag</i>
Betrokken partijen	<i>MRDH, Ministerie van I&W</i>
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	financieel
Dekking	Voorbeeldverhouding 2018: Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.

Overige opmerkingen	
---------------------	--

Naam maatregel	Kortetermijnmaatregelen lijn 9
Omschrijving maatregel (SMART)	<i>PM</i>
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	
Omschrijf hoe de maatregel bijdraagt aan de doelstelling van het programma (±150 woorden): 1. het versterken van de ruimtelijk/economische structuur door een goede bereikbaarheid van de belangrijkste woon-, werk- en verblijfsgebieden 2. het aantrekkelijker maken van het leefmilieu 3. het vergroten van de kansen voor mensen	
Verwacht effect (knelpunt, doelgroep, hoe groot, waar)	
Uitvoerende organisatie	
Betrokken partijen	

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	
Dekking	
Overige opmerkingen	

MEMO

Betreft: Voorbereiding DO preverkenning CID/Binckhorst 10 juli 2018

Datum: 18 juni 2018

Aan: Kernteam

Opsteller: [REDACTED]

Stukken vooraf naar deelnemers DO

- Agenda
- Samenvattende presentatie tussenstand t.b.v. DO 10 juli (of pas uitdelen bij DO zelf)
- Onderleggers van de presentatie:
 - o Ambitiedocument (incl. afweegkader), VINU
 - o Perspectieven, kosten en effecten, alternatieven, Arcadis
 - o Bekostiging en financiering, Rebel
 - o *(Memo met uitgangspunten voor 75% bekostiging)*
 - o *(Memo met vervolgproces/afrondding preverkenning)*

Planning

- 21 juni, kernteam
- 26 juni, themasessie, definitie alternatieven verkenningsfase
- 5 juli, kernteam. Vaststellen stukken voor DO van 10 juli
- 5 juli, rondsturen stukken DO 10 juli
- 10 juli, DO preverkenning, voorafgaand aan DO gebiedsprogramma

Agendavoorstel DO op 10 juli (voorafgaand aan DO gebiedsprogramma en DO MIRT, duur: 1 uur)

1. Opening en mededelingen
2. Resultaten tot nu toe (ter kennisname, verzamelen opmerkingen)
Ambities en opgave, afweegkader, bekostiging, onderzoekend ontwerpen, alternatieven
3. Uitgangspunten 75% bekostiging (vaststellen)
4. Vervolgproces tot BO MIRT (vaststellen)
5. Rondvraag en sluiting

Te nemen besluiten DO (??)

- A. Uitgangspunten 75% bekostiging
 - Meest voor de hand liggende alternatief (basialternatief)
 - Alternatieve bekostiging: verwachtingen, benodigde hardheid, risicoverdeling
 - Traditionele bekostiging: verwachtingen, benodigde hardheid
 - Fasering: afspraken alleen nog voor eerste fase(n)?
 - Bestuursovereenkomst: inhoud/hardheid, relatie gebiedsprogramma en preverkenning Rotterdam
 - B. Vervolgproces tot BO MIRT
 - Mijlpalen en werkzaamheden
 - Stakeholdersevent
 - Producten: startdocument, projectplan Verkenningsfase, bestuursovereenkomst bekostiging
 - Afspraken bekostiging. Aan welke tafel doen we wat? Gebiedsprogramma, MIRT preverkenning zijn nu deels met hetzelfde bezig?
-



11-7-18

Opzet Stakeholderbijeenkomst

Deze opzet ligt in het verlengde van de memo over communicatieactiviteiten die besproken is in het vorige kernteam.

Doel

Het doel van de stakeholderbijeenkomst is om onder de deelnemers:

- Het bewustzijn te vergroten van de urgentie van de mobiliteitsopgave in de Haagse regio, te beginnen met het CID/Binckhorst. Op die manier willen we draagvlak creëren voor de preverkenning.
- Het besef te versterken dat de regio Den Haag niet mobiel te houden is als de wijze van vervoer blijft zoals het nu is.
- Enthousiasme te creëren en hen uitnodigen om als ambassadeur en laten fungeren als ambassadeur voor dit traject.

Strategie

De strategie voor de stakeholdersbijeenkomst berust op de volgende pijlers:

- Vertrouwen. Dat staat in stap 1, het verkrijgen van commitment voor de preverkenning, centraal in de opzet van de bijeenkomst. Partijen op een lijn krijgen kan niet zonder de sleutelspelers actief te betrekken bij de oplossing van de opgave. We gaan luisteren naar hun ideeën en standpunten over het bevorderen van de regionale bereikbaarheid. We gaan niet vertellen hoe we het probleem oplossen, maar we vertellen hoe wij het probleem zien. We gaan na wat er volgens hen nodig is om het probleem op te lossen.
- Doorleven. De mobiliteitsopgave is een complex onderwerp. Vanuit diverse invalshoeken kun je het vraagstuk benaderen. De verschillende invalshoeken willen we tot leven laten komen, voelbaar maken en “terugbrengen naar het hier en nu”. We gaan het thema doorleven door fietsende Hagenaars, wandelende Hagenezen, vlotte weggebruikers en OV-fanaten aan het woord te laten.
- Beklijving. Het aanbod in congressen, meet-ups en symposia is enorm. Om je te onderscheiden met een goed programma is van belang om in beeld te blijven bij de gasten of deelnemers, zonder dat dit tot ergernis leidt. In de nazorg zorgen we een terugblik, concrete afspraken en vervolgbijeenkomsten. We willen deelnemers, ongeacht de verschillende belangen, de gelegenheid geven om deel te nemen aan het netwerk, formeel of informeel.

Stakeholders

Grofweg onderscheiden we de volgende clusters:

- Lokale en regionale politici
- Landelijke politici
- Huidige en toekomstige bewoners (nu alleen online inventariseren)
- Huidige en toekomstige ondernemers in het gebied, inclusief startups
- Huidige en toekomstige onderwijs- en kennisinstellingen
- Experts (oa belangenverenigingen, leden mobiliteitsalliantie en dergelijke)
- Belangrijke influentials

Ik schat in dat we in totaal een lijst van 100 genodigden moeten samenstellen. Normaliter komt ruim de helft. Dat betekent dat we 40 tot 60 gasten kunnen verwelkomen, het streefaantal.

Karakter bijeenkomst

Het wordt een zeer interactieve bijeenkomst, het probleem / de knelpunten presenteren.

Bij de bijeenkomst (begin oktober) zijn de verkeerswethouders van Den Haag en Leidschendam-Voorburg gastheer en –dame. Door deze combinatie laat je de gezamenlijkheid zien en maken we het niet te groot: houden we het overzichtelijk. Als in de uitnodiging maken we helder wat het karakter van de bijeenkomst is: wel probleemschets en inventarisatie van probleemherkenning en behoeften voor de toekomst. Niet het presenteren en / of inventariseren van mogelijke oplossingsrichtingen.

Wat maakt het voor de genodigden interessant om erbij te zijn? In deze bijeenkomst wordt onder andere weergegeven wat de geluiden “op straat” zijn. Zeker voor bestuurders relevant. Daarnaast laten we sprekers aan het woord die zowel de urgentie, als de mobiliteitsbehoefte in ander perspectief schetsen. Variërend van sprekers van bijv. VNO-NCW, grote werkgevers in de regio, tot bestuurders en vertegenwoordigers van onderwijsinstellingen die moeten overwegen op welke locatie ze zich vestigen. Uiteraard niet teveel sprekers en lettend op een hoog inspiratiegehalte

Programma

We bieden een aantrekkelijk interactief programma, zodat we een hoge opkomst hebben. We denken aan een bijeenkomst aan het einde van de middag, tussen 16 en 20 uur ongeveer, waarbij we voor een maaltijd zorgen. De details worden nog uitgewerkt, maar idealiter maken we gebruik van twee locaties en vervoeren ons per hypermoderne elektrische bus. Een ander hangt er ook van af of dit in de tijd haalbaar is

- We nodigen sprekers uit die logisch bij het onderwerp passen en een punt kunnen maken.
- We presenteren de informatie die voorafgaand bij de gebruikers “op straat” opgehaald is en vragen de aanwezigen daar mee aan de slag te gaan. Hoe precies werken we uit.
- Geven we betrokken raadsleden van beide gemeenten een rol?

Bureau Emma

Bureau Emma zorgt voor een gedetailleerd programma, werkt mee aan de uitvoering ervan en werkt evt benodigde visuele en vormgevingszaken uit. Ze verzorgt deels de inventarisatie online en via straatinterviews vooraf. Verder ondersteunt ze bij de productie van een aantrekkelijk verslag achteraf.

Zoals in het vorige kernteam besproken zorgen we dat we niet boven de budgetgrens van in totaal 10.000 euro uit gaan.

Online

In de periode voorafgaand aan de bijeenkomst inventariseren we online hoe de omwonenden, en OV reizigers in de regio in het algemeen hierin staan. Dit doen we in september. Tevens kunnen andere stakeholders, die niet in staat zijn de bijeenkomst bij te wonen, op deze wijze reageren.

Met staatinterviews peilen we vervolgens op kwalitatieve wijze de stemming.

PREVERKENNING CID/ BINCKHORST

30 mei 2018

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

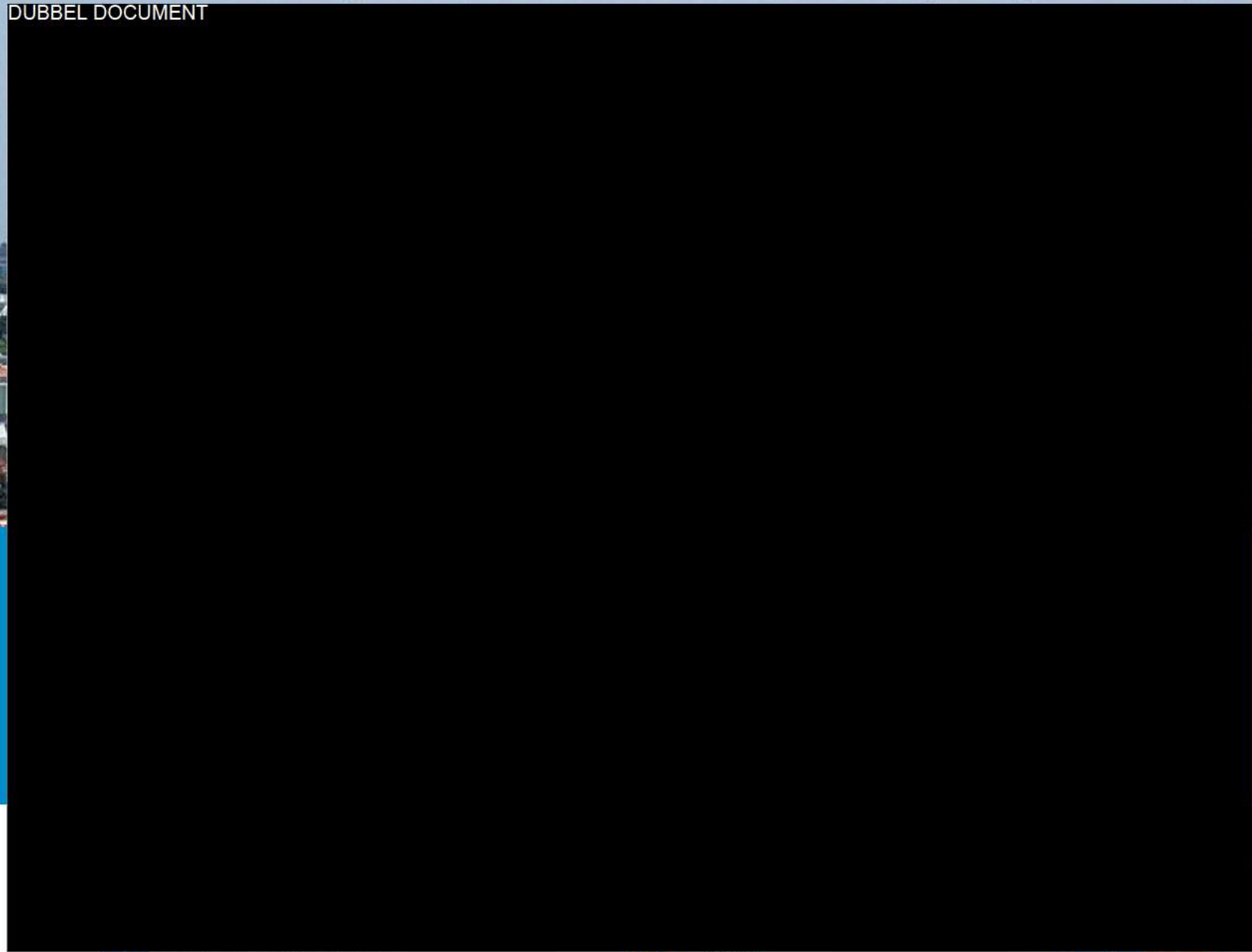
CONCEPT -> Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

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

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

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



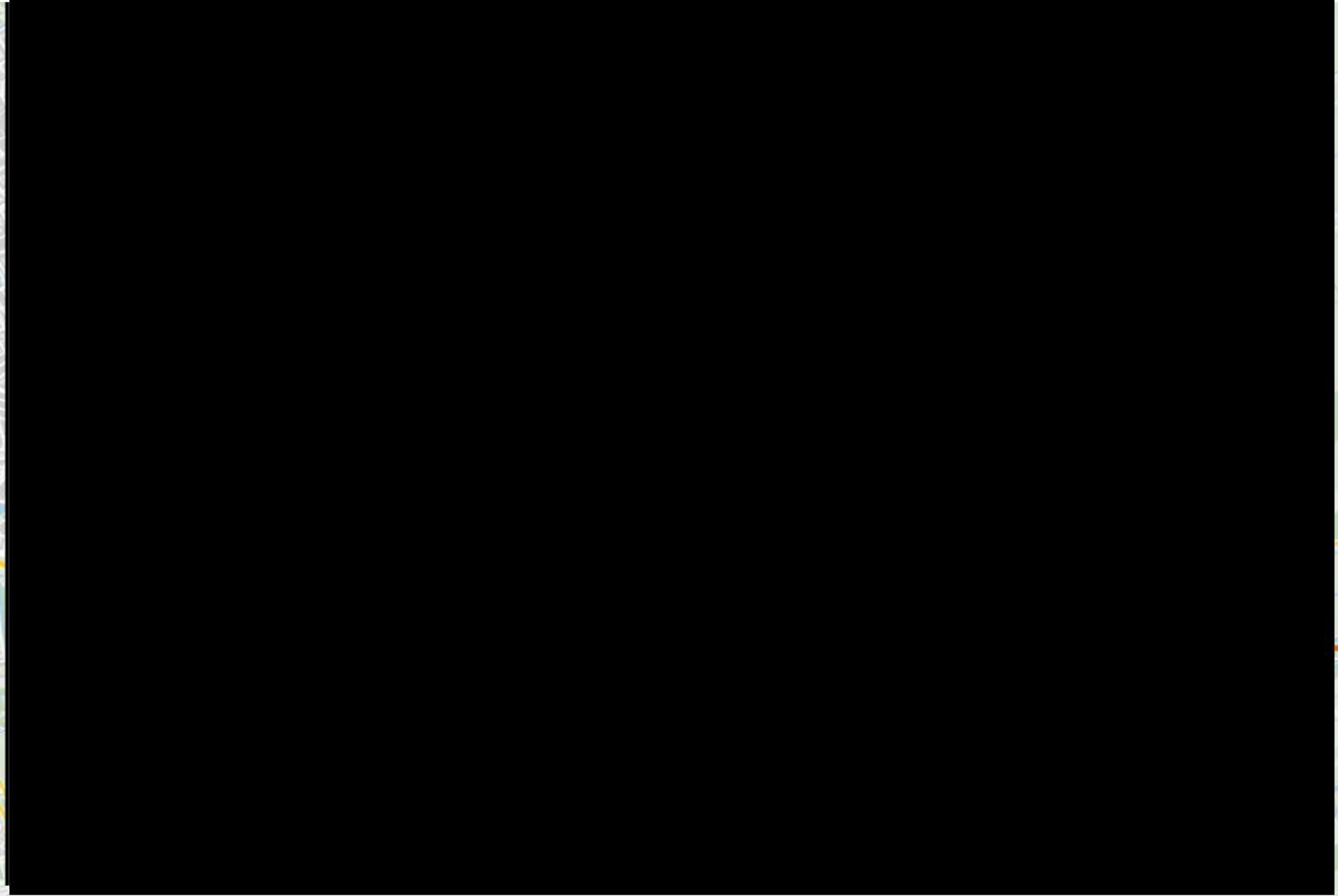
n-

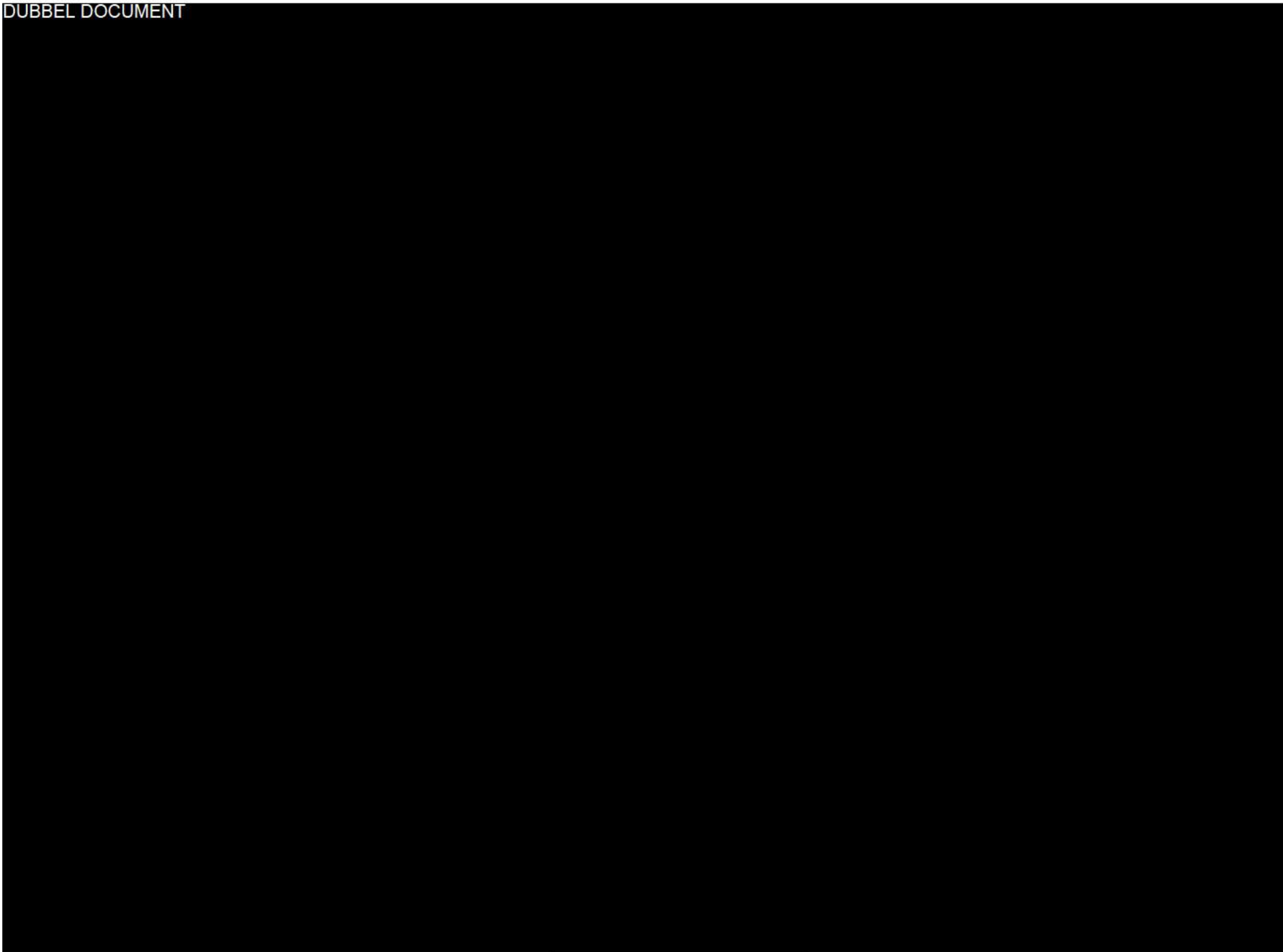


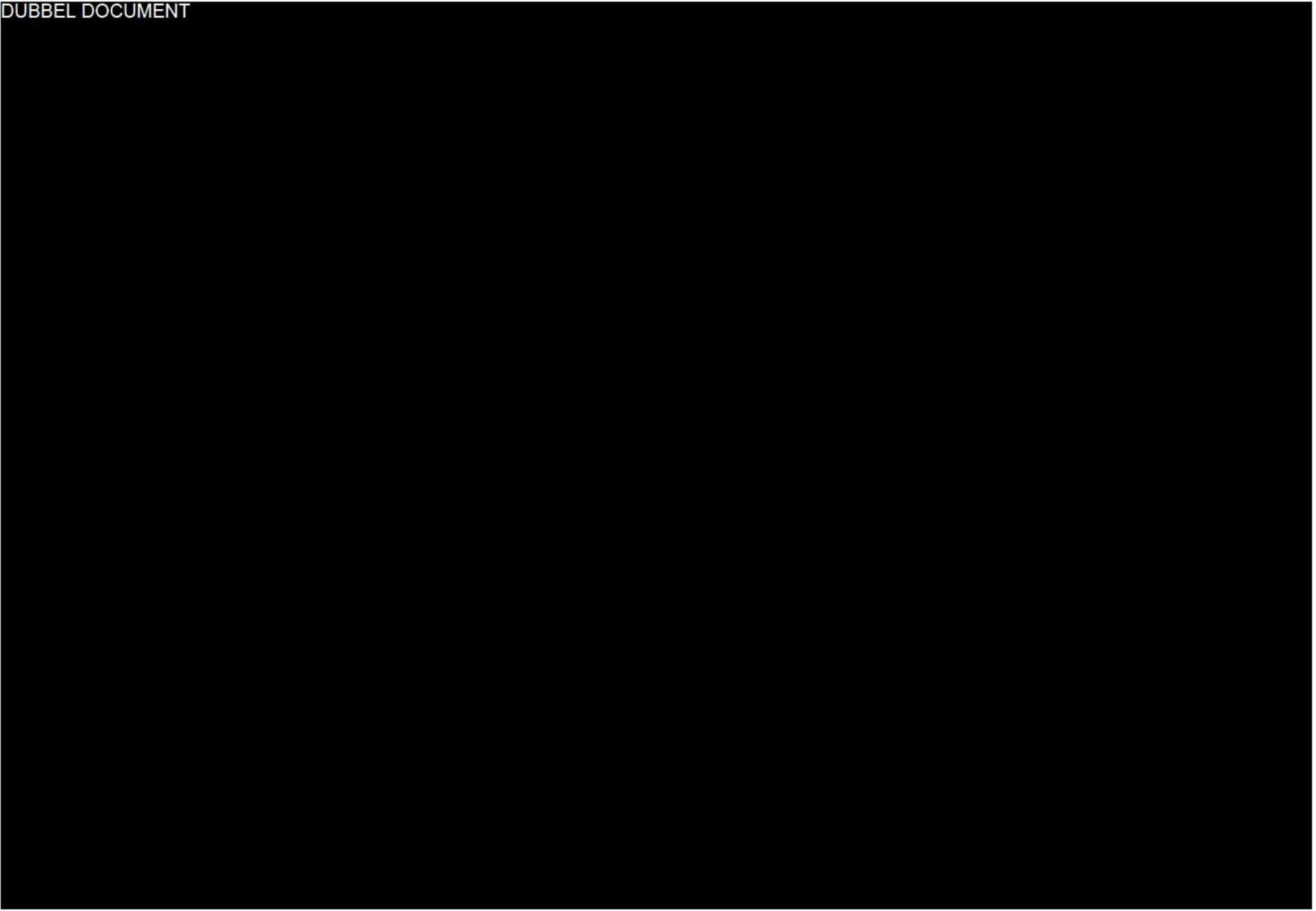


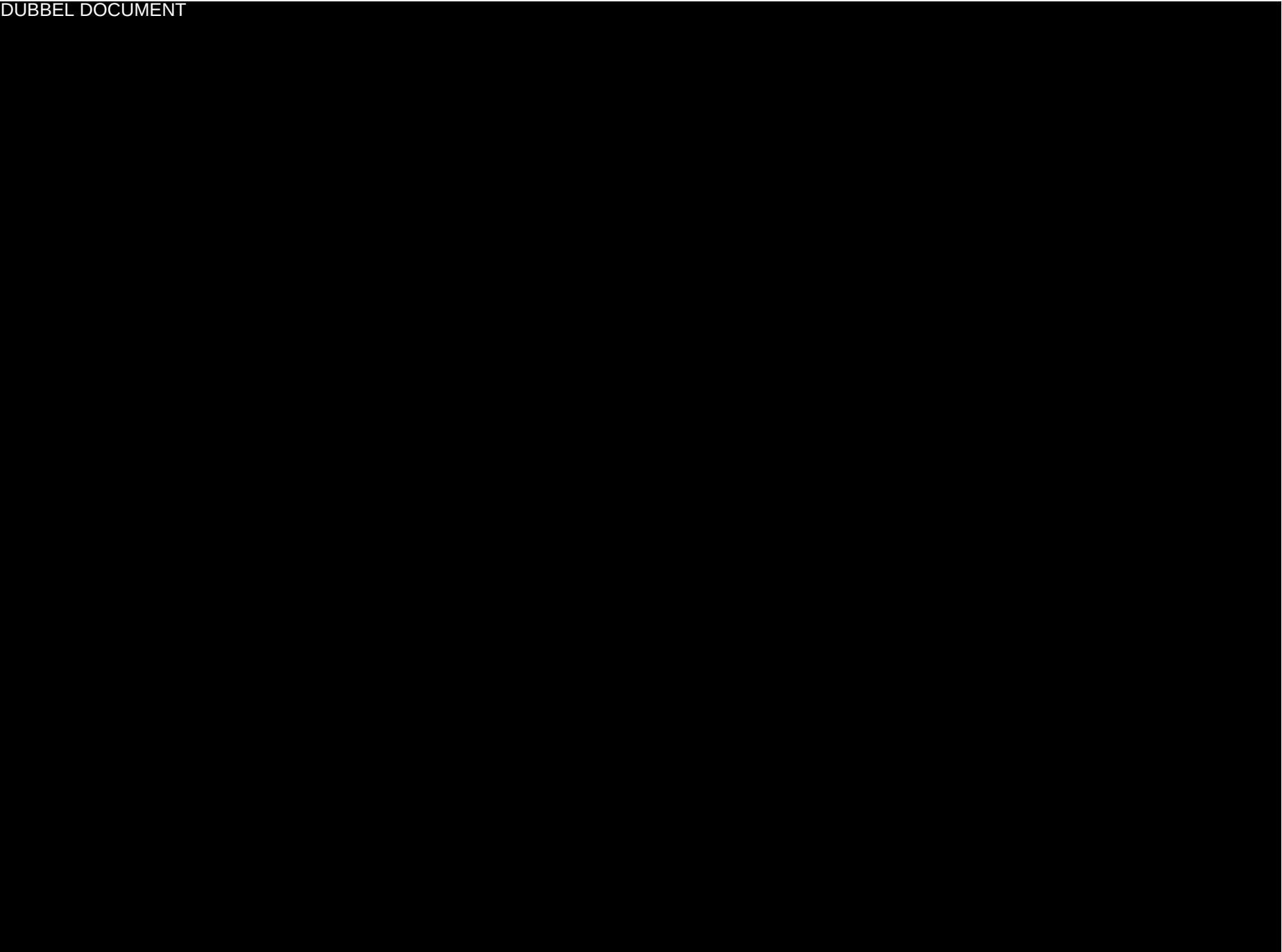
rst

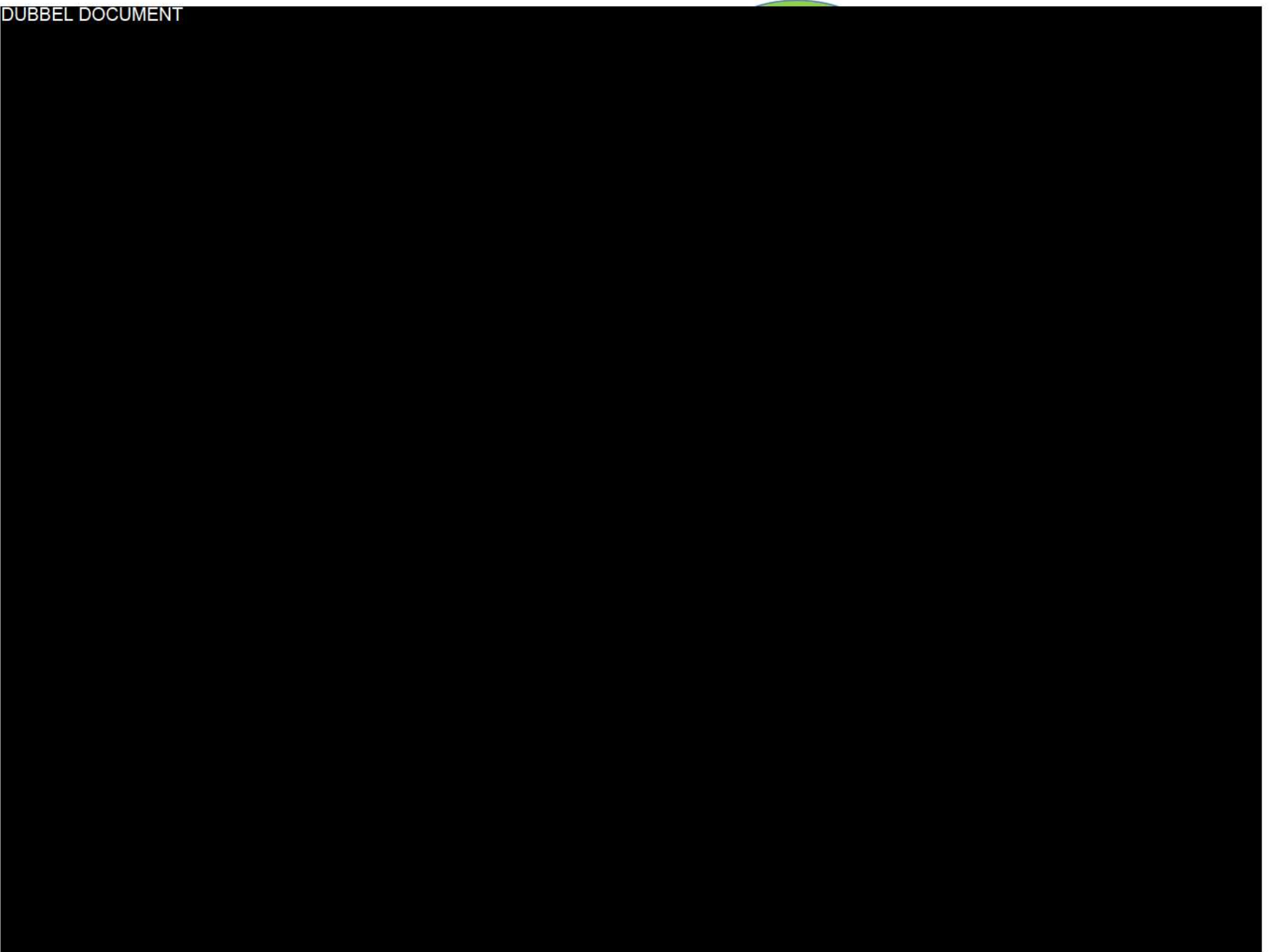










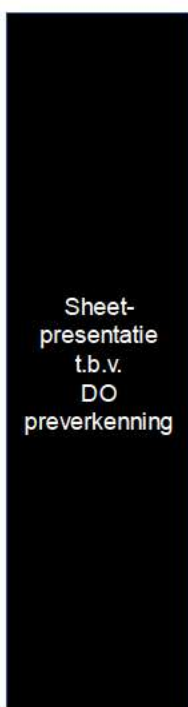




Proces preverkenning Binckhorst/CID

29 mei 2018

mei 2018



DO gebiedsprogramma
DO preverkenning
10 juli 2018



Programmaraad
BO preverkenning
eind sep 2018



BO MIRT
Begin nov 2018



VERKENNING SCHAALESPRONG REGIONALE BEREIKBAARHEID CID – BINCKHORST

PROJECTPLAN VOOR DE VERKENNING

Definitief / 18 december 2018

VINU.
van idee naar uitvoering



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Den Haag



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Gemeente
Leidschendam-
Voorburg

INHOUD

1	INLEIDING: AANLEIDING EN DOEL VAN HET PROJECTPLAN.....	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel van het Projectplan.....	2
1.3	Totstandkoming van dit Projectplan.....	3
2	VERKENNING: WAT WE ONDERZOEKEN EN OPLOSSEN	4
2.1	Opgave en oplossingsrichting	4
2.2	Studie- en onderzoeksgebied	4
2.3	Alternatieven: maatregelenpakketten die leiden tot een mobiliteitstransitie	6
3	PROCES EN PLANNING: STAPPEN, TIJDSPAD EN BESLUITVORMING.....	7
3.1	Doel van de Verkenning.....	7
3.2	Eerste fasen Verkenning doorlopen in preverkenning	7
3.3	Fasen en tijdspad	7
3.4	Besluitvorming	11
3.5	Onafhankelijke advisering rond innovatie	11
3.6	Activiteitenplan.....	12
4	ORGANISATIE: STURING EN UITVOERING VAN DE VERKENNING	13
4.1	Opzet van de projectorganisatie	13
4.2	Sturingsorganisatie	13
4.3	Uitvoeringsorganisatie	14
5	PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE: BETREKKEN VAN STAKEHOLDERS	15
5.1	Kaders voor participatie	15
5.2	Doelgroepen	16
5.3	Participatiestrategie	17
5.4	Participatieplan	18
6	FINANCIËN	19
6.1	Personele inzet	19
6.2	Onafhankelijke projectcoördinator en omgevingsmanager	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.3	Out-of-pocket kosten voor de Verkenning.....	19
6.4	Afspraken over verdeling	20
	BIJLAGE 1: AFSPRAKEN BO MIRT NAJAAR 2018.....	21
	BIJLAGE 2: ACTIVITEITENOVERZICHT VERKENNING	22

1 Inleiding: aanleiding en doel van het Projectplan

1.1 Aanleiding

In het BO MIRT van 6 december 2017 besloten Rijk en regio om een pre-verkenning CID-Binckhorst te starten. In de preverkenning zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over:

1. De scope;
2. Zicht op 75% bekostiging;
3. De aanpak van de MIRT Verkenningsfase.

Dit Projectplan geeft invulling aan het derde onderdeel: de aanpak van de MIRT Verkenningsfase.

De 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 maakt onderdeel uit van het MIRT-gebiedsprogramma 'Move' (voorheen 'Duurzame bereikbaarheid Den Haag Rotterdam'). Dit Projectplan is vastgesteld in het BO MIRT van 21 november 2018.

1.2 Doel van het Projectplan

In dit Projectplan werken we de Verkenning CID-Binckhorst nader uit in een concrete aanpak. Het Projectplan bevat het kader voor werkzaamheden tijdens de Verkenning en geeft informatie over proces en planning voor alle betrokken partijen. Dit Projectplan voldoet aan de Spelregels van het MIRT.

Ten aanzien van de Verkenning namen Rijk en Regio in het BO MIRT op 21 november 2018 o.a. de volgende besluiten:

- Rijk en Regio stellen het Startdocument en het Projectplan voor de Verkenning vast.
- Rijk en Regio besluiten te starten met de Verkenning. De Verkenning volgt de systematiek van een MIRT-Verkenning en kent een maximale looptijd van 2 jaar.
- Indien tussentijds zicht is op 75% bekostiging van het basisalternatief (van [REDACTED] of meer duidelijkheid is over de financiële systematiek van het Mobiliteitsfonds, wordt besloten over het omzetten naar een MIRT-Verkenning.
- Rijk en Regio maken afspraken over het pakket met no-regret maatregelen voor de periode 2019-2023 (van [REDACTED]). Partijen streven naar vaststelling van dit pakket in de Programmaraad van begin 2019.
- Rijk en Regio ondersteunen de intentie om het Gebiedsprogramma aan te merken als proeftuin in het kader van het Mobiliteitsfonds.

Een volledig overzicht van de afspraken uit het BO MIRT over de Verkenning CID-Binckhorst is opgenomen in Bijlage 1.

1.3 Totstandkoming van dit Projectplan

Dit projectplan is opgesteld in samenspraak met het kernteam van de preverkenning CID-Binckhorst en experts op het gebied van o.a. MIRT-Verkenningen en participatieprocessen. Het kernteam bestaat uit de zes opdrachtgevende partijen.

2 Verkenning: wat we onderzoeken en oplossen

In de preverkenning zijn de gemeenschappelijke ambities, de opgaven, de alternatieven en een eerste versie van een afweegkader uitgewerkt. Deze elementen zijn opgenomen in het 'Startdocument Verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst'.

2.1 Opgave en oplossingsrichting

De opgave van de Verkenning CID-Binckhorst is drieledig:

1. Het mogelijk maken van de verstedelijking (realiseren 18.300 tot 23.300 woningen) en het versterken van de economische kracht (realiseren van 30.000 arbeidsplaatsen) 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 danwel het verminderen van belasting op het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID/Binckhorst;
3. Het bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets.

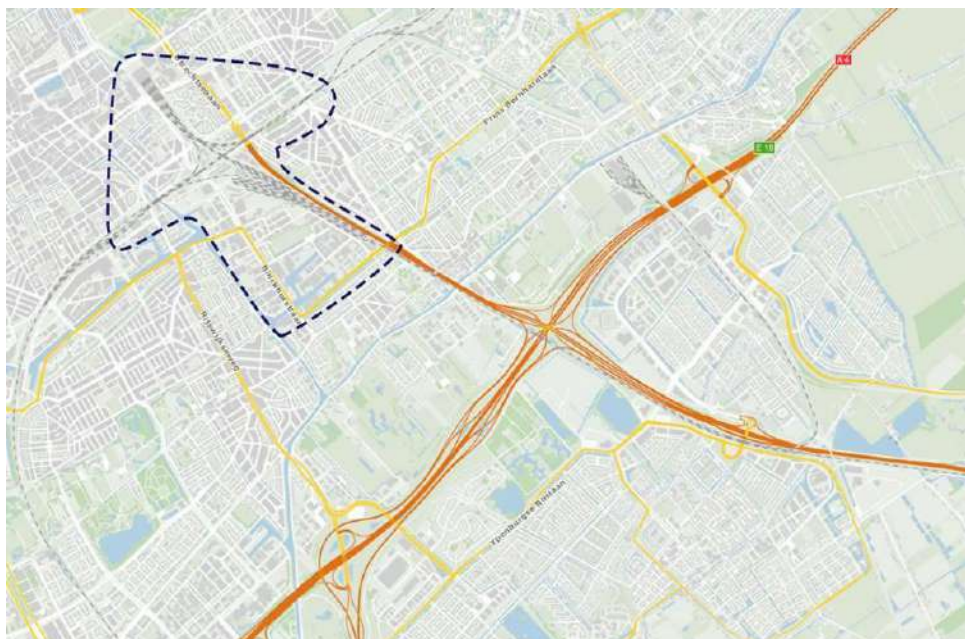
Oplossingsrichting: adaptieve pakketten van maatregelen

Maatregelen zijn noodzakelijk om de knelpunten op te lossen en de gebiedsontwikkeling volledig en duurzaam te realiseren. Door samenhangende pakketten van maatregelen ontstaat een mobiliteitstransitie, waarin de rol van autogebruik en -bezit afneemt ten gunste van langzaam verkeer en hoogwaardig OV. Ook slim ruimtegebruik, smart mobility, verhogen van OV-frequenties en het opschalen van de aanwezige treinstations maken hier deel van uit.

De auto blijft in de toekomst een belangrijke rol spelen voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst. Bij de gebiedsontwikkeling wordt hiermee rekening gehouden. Effecten van de maatregelen zijn zowel binnen als buiten het gebied (bijvoorbeeld op het spoor en hoofdwegennet) te verwachten.

2.2 Studie- en onderzoeksgebied

De volgende figuren tonen het studie- en onderzoeksgebied. De eerste figuur toont het studiegebied waarin de voorziene maatregelen worden uitgevoerd. De tweede figuur toont het onderzoeksgebied waarin mogelijke effecten optreden. Dit gebied loopt tot en met Dordrecht in het zuidoosten en Schiphol in het noordoosten.



Figuur: het studiegebied van CID-Binckhorst, overzichtsweergave binnen Den Haag / Leidschendam-Voorburg (bron: Gemeente Den Haag).



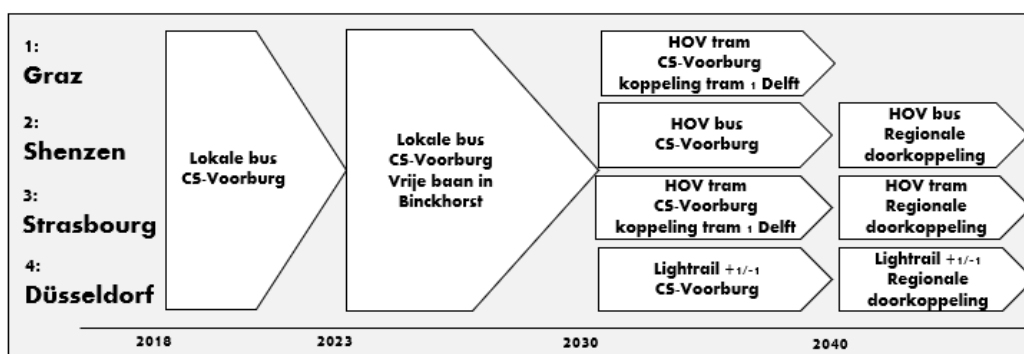
Figuur: het onderzoeksgebied van CID-Binckhorst waarin mogelijke effecten optreden (bron: Goudappel Coffeng).

2.3 Alternatieven: maatregelenpakketten die leiden tot een mobiliteitstransitie

Op basis van de opgaven zijn vier adaptieve en samenhangende pakketten van mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt: de alternatieven. De maatregelen uit deze alternatieven leiden tot een mobiliteitstransitie. Wij onderzoeken in de Verkenning bovendien een nul-alternatief waarin geen maatregelen worden genomen.

De alternatieven onderscheiden zich van elkaar door de keuze voor een vorm van HOV (bus, tram, lightrail) en een eventuele regionale doorkoppeling. Alle alternatieven bevatten maatregelen voor langzaam verkeer, slim ruimtegebruik, smart mobility, het verhogen van OV-frequenties en het opschalen van de aanwezige treinstations.

De onderstaande figuur toont invulling van het HOV voor elk van de vier alternatieven:



Figuur: Keuze voor HOV-modaliteit per alternatief

In de Verkenning is aanvullend onderzoek noodzakelijk naar de effecten van alle maatregelenpakketten.

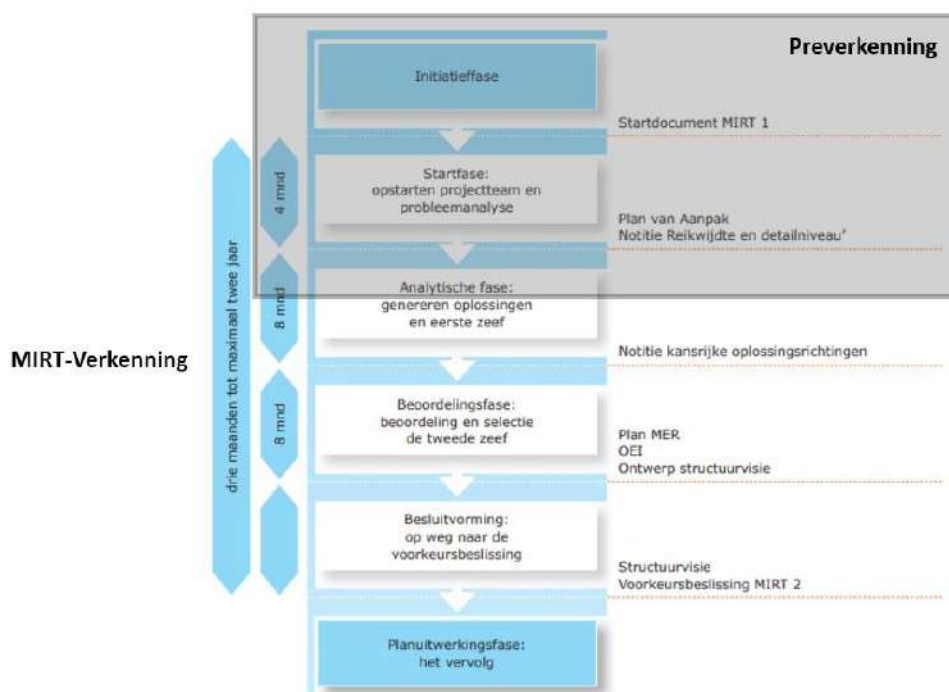
3 Proces en planning: stappen, tijdspad en besluitvorming

3.1 Doel van de Verkenning

Het doel van de Verkenning is het nemen van een Voorkeursbeslissing in het BO MIRT van het najaar van 2020 en te starten met de MIRT-Planstudiefase voor CID-Binckhorst. Onderleggers voor de Voorkeursbeslissing zijn de Structuurvisie en de Bestuursovereenkomst.

3.2 Eerste fasen Verkenning doorlopen in preverkenning

In de preverkenning zijn de eerste stappen van een MIRT-Verkenning uitgevoerd: de Initiatief- en Startfase zijn afgerond en de eerste stappen van de Analytische fase zijn gezet. De onderstaande figuur toont het proces van een MIRT-Verkenning volgens de methodiek van het Leerplatform MIRT. Het grijze blok toont de preverkenning ten opzichte van de Verkenning.



Figuur: de preverkenning binnen de systematiek van de MIRT-Verkenning (op basis van Handreiking MIRT-Verkenning, Rijkswaterstaat)

3.3 Fasen en tijdspad

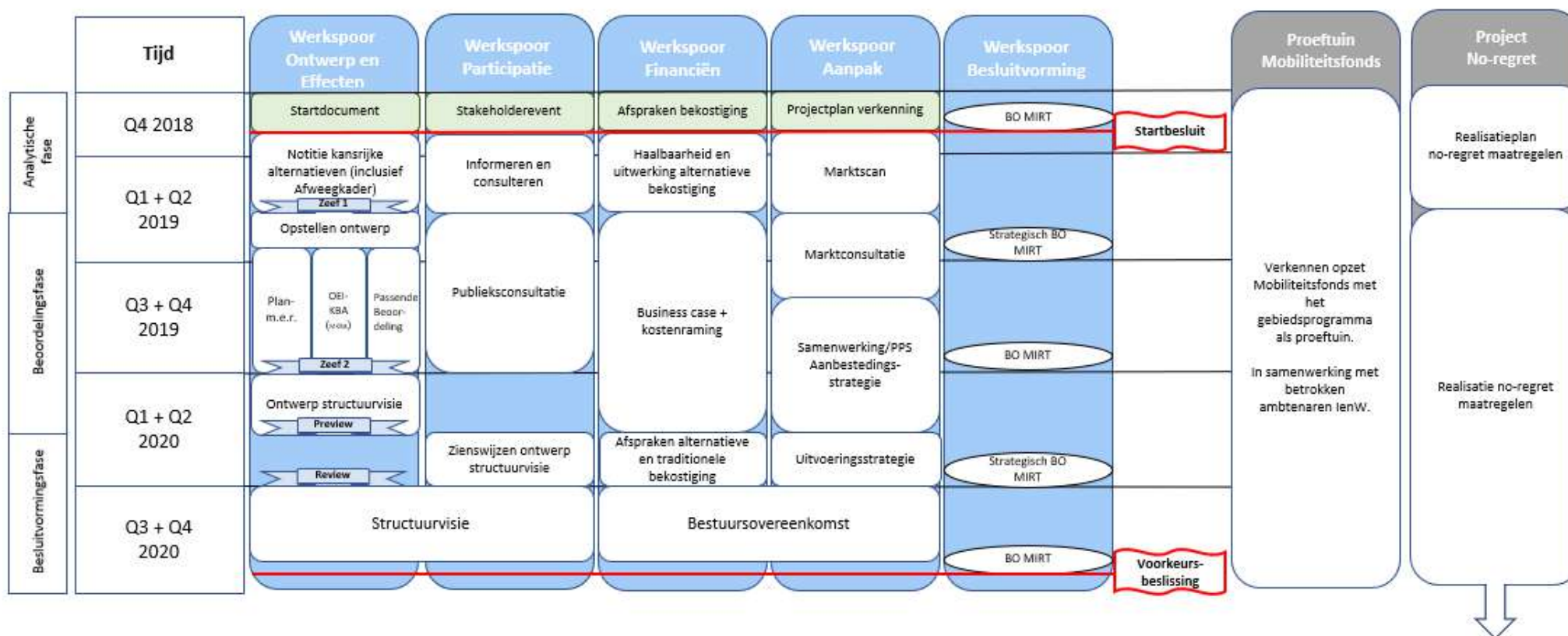
De Verkenning CID-Binckhorst betreft een integrale verkenning. Er spelen immers meerdere, onderling samenhangende onderdelen: de combinatie van onder andere woningbouw, bedrijvigheid en mobiliteit. Dit kan betekenen dat een integrale structuurvisie met plan-m.e.r. vereist is.¹

¹ In de Analysefase wordt onderzocht of een Structuurvisie noodzakelijk is of dat dit onderdeel ook op een andere manier kan worden ingevuld, bijvoorbeeld met een Omgevingsplan.

Het stappenplan uit de Handreiking is niet in beton gegoten. Elke Verkenning is immers uniek en vraagt maatwerk. Een maatwerkkeuze in deze Verkenning ten opzichte van het stappenplan is de relatief lange Beoordelingsfase. Hiervoor staat regulier 8 maanden; in deze Verkenning houden wij rekening met 12 maanden. Deze verlenging wordt noodzakelijk geacht vanwege de complexiteit van de opgave.

De complexiteit volgt uit de integrale gebiedsontwikkeling waarin thema's als gebiedsontwikkeling en mobiliteit in samenhang worden onderzocht en ontwikkeld. Ook moeten in binnenstedelijk gebied veel belangen een plek vinden. Dit vraagt om een uitgebreid participatie- en communicatietraject bij het uitwerken van de (ontwerp) structuurvisie. Het zorgvuldig doorlopen van dit proces vraagt om een langere doorlooptijd.

Op de volgende pagina tonen wij de producten, planning en besluitvorming van de Verkenning.



Figuur: producten, planning en besluitvorming van de Verkenning CID-Binckhorst.

De groengekleurde elementen zijn afgerond met het nemen van het Startbesluit in het BO MIRT op 21 november 2018.

De rode elementen geven de twee besluitvormingsmomenten aan: het Startbesluit (start van de Verkenning) en de Voorkeursbeslissing (start van de Planuitwerking).

Toelichting op overzicht de fasen van de Verkenning

De figuur bestaat uit drie fasen. Deze fasen zijn onderdeel van de systematiek van de MIRT-Verkenning:

- de Analytische fase richt op het breed genereren van oplossingsrichtingen en het kwalitatief beoordelen op gevolgen;
- de Beoordelingsfase richt op het beoordelen van de overgebleven kansrijke alternatieven door projectgroep en specialisten;
- de Besluitvormingsfase richt op het maken van (bestuurlijke) afspraken over het Voorkeursalternatief en het vervolgproces.

Toelichting op de Werksporen en het Projectspoor

De figuur bestaat verder uit vijf Werksporen en een Projectspoor. De werksporen bevatten de elkaar opvolgende producten. Deze producten hangen veelal met elkaar samen. Het Projectspoor bevat de no-regret maatregelen en die parallel aan de MIRT Verkenning worden uitgewerkt en gerealiseerd.

Hieronder beschrijven wij de activiteiten op de korte termijn (binnen de Analytische fase). Deze activiteiten dienen gereed te zijn op 1 april 2019.

Activiteiten Werkspoor Ontwerp en Effecten:

- Opstellen van een notitie 'kansrijke alternatieven', met daarin een uitgewerkt Afweegkader;
- Uitvoeren van kwalitatief onderzoek naar de effecten van de maatregelen op onder andere:²
 - o de verstedelijking in relatie tot bereikbaarheid (o.a. doelgroepen, tempo, woon-werkverkeer);
 - o de modal split en modal shift;
 - o het hoofd- en onderliggend wegennet;
 - o de kostendekkingsgraad van het HOV (o.a. exploitatieopbrengsten in relatie kosten voor beheer, onderhoud en vervanging).
- Uitwerking no-regret pakket van maatregelen in Realisatieplan met o.a.:
 - o Verdieping van het maatregelenpakket uit de Arcadis-rapportage;
 - o Koppeling tussen gebiedsontwikkeling en mobiliteit;
 - o Juridisch afdoende geregelde alternatieve bekostiging;
 - o CID-Binckhorst als proeftuin voor MAAS.

Activiteiten Werkspoor Participatie:

- Opstellen van een participatie- en communicatieplan;
- Organiseren van een participatiebijeenkomst over de koppeling tussen mobiliteit en de plannen voor gebiedsontwikkeling;
- Organiseren van een participatiebijeenkomst over de Alternatieven.

² Voor Zeef 1 is een kwalitatieve inschatting van de effecten van de Alternatieven vereist. Hierna worden de ontwerpen opgesteld. In de Beoordelingsfase worden de effecten van deze ontwerpen kwantitatief onderzocht.

Activiteiten Werkspoor Financiën:

- Nader uitwerken van mogelijkheden van alternatieve bekostiging;
- Onderzoeken haalbaarheid van alternatieve bekostiging.

Activiteiten Werkspoor Aanpak:

- Uitvoeren van een Marktscan, in relatie tot alternatieve bekostiging.

Activiteiten Proeftuin Mobiliteitsfonds:

- In samenwerking met betrokken ambtenaren van het ministerie van IenW werken aan CID-Binckhorst als proeftuin voor Mobility as a Service (MAAS).

Activiteiten Project No-regret (parallel aan de MIRT Verkenning):

- Opstellen van een realisatieplan voor no-regret maatregelen.

3.4 Besluitvorming

De bestuurders worden in het BO MIRT doorlopend geïnformeerd over de voortgang:

- Strategisch BO MIRT voorjaar 2019: notitie kansrijke alternatieven (besluitvormend), uitkomsten participatie en uitkomsten marktscan en alternatieve bekostiging (informerend).
- BO MIRT najaar 2019: ontwerp, business case, kostenraming en voortgang marktconsultatie (informerend).
- Strategisch BO MIRT voorjaar 2020: voorlopige uitkomsten plan-m.e.r., OEI/KBA, passende beoordeling en publieksparticipatie, voortgang alternatieve bekostiging, kostenraming, samenwerking/PPS en aanbestedingsstrategie (informerend).
- BO MIRT najaar 2020: afspraken alternatieve en traditionele bekostiging en uitvoeringsstrategie (informerend) en de Structuurvisie en Bestuursovereenkomst (besluitvormend).

De Structuurvisie en de Bestuursovereenkomst vormen de basis voor het nemen van de Voorkeursbeslissing en het starten van de MIRT-Planstudiefase bij het BO MIRT in het najaar van 2020.

3.5 Onafhankelijke advisering rond innovatie

Ten tijde van de start van een MIRT-Verkenning wordt een onafhankelijk adviesorgaan opgericht. Dit orgaan bestaat uit (bestuurlijk) vertegenwoordigers van de opdrachtgevende partijen zoals raads-, staten- en kamerleden en een Rijksadviseur. Dit onafhankelijke orgaan adviseert de Programmaraad over innovatie: zowel in de totstandkoming van verkeerskundige en stedenbouwkundige oplossingen als innovatie in de aanpak (bijvoorbeeld rond nieuwe vormen van samenwerking).

3.6 Activiteitenplan

De onderstaande tabel bevat informatie over de activiteiten die volgen uit de Verkenningssystematiek op de korte termijn (de Analytische fase). Elke activiteit bevat een voorlopige planning en een korte omschrijving.

Activiteit binnen de Analytische fase	Omschrijving volgens Handreiking MIRT-Verkenning
Notitie kansrijke alternatieven <i>Januari 2019 – maart 2019</i>	Overzicht ontwikkelde oplossingsrichtingen met kwalitatieve beoordeling. Top-3 van kansrijke oplossingsrichtingen uitgewerkt. Inclusief participatieresultaten.
Informer en consulteren belanghebbenden <i>Januari 2019 – maart 2019</i>	Opstellen van een communicatie- en participatieplan. Afstemming van de oplossingsrichtingen met omgeving en belanghebbenden. Brede consultatie over het genereren van deeloplossingen. Zicht op draagvlak.
Marktscan <i>Januari 2019 – maart 2019</i>	Onderzoek naar effecten van vroegtijdige inschakeling van de markt, en de wijze waarop.
Keuze kansrijke oplossingsrichtingen (zeef 1) <i>Maart 2019</i>	Komen tot een beperkt aantal kansrijke oplossingsrichtingen vanuit alle bedachte oplossingsrichtingen.

Tabel: omschrijving van de activiteiten in de Analytische fase (bron: Handreiking MIRT-Verkenning).

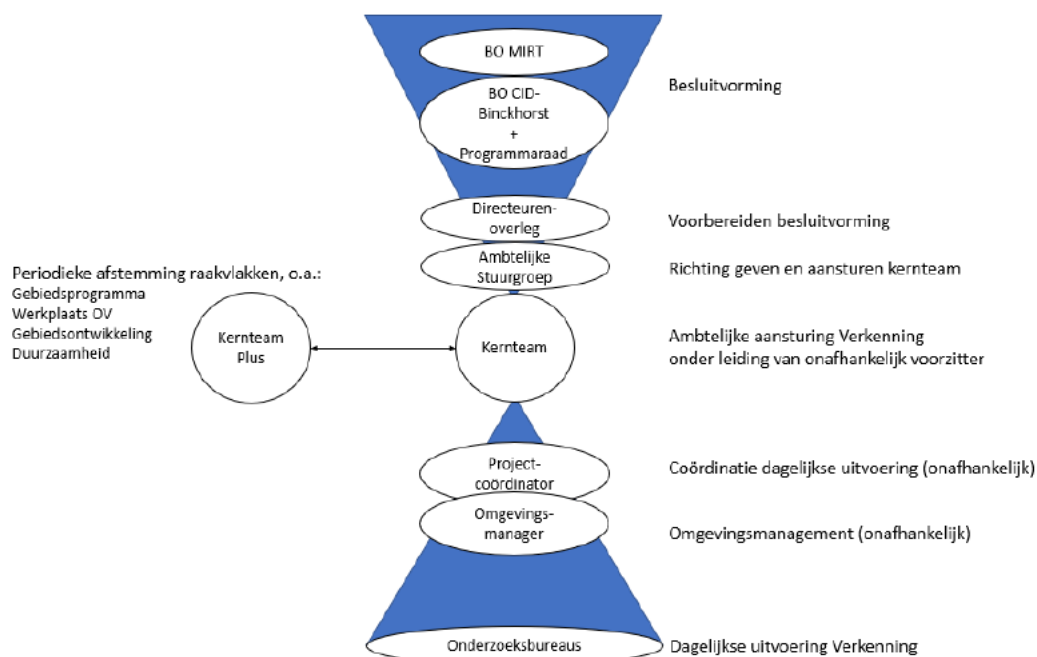
In Bijlage 2 voegen wij een totaaloverzicht van de activiteiten van alle fasen van de Verkenning.

4 Organisatie: sturing en uitvoering van de Verkenning

4.1 Opzet van de projectorganisatie

De 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 projectorganisatie is geschetst in de onderstaande figuur.³



Figuur: projectorganisatie van de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

4.2 Sturingsorganisatie

De sturingsdriehoek bestaat uit een bestuurlijk opdrachtgever, ambtelijk opdrachtgever en ambtelijk opdrachtnemer. De Programmaraad en het BO CID-Binckhorst vervullend de rol van bestuurlijk opdrachtgever en de Ambtelijke Stuurgroep en het Directeurenoverleg de rol van ambtelijk opdrachtgever. Het kernteam is als ambtelijk opdrachtnemer verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van de Verkenning.

Kernteam (Plus)

Het kernteam is verantwoordelijk voor de dagelijkse voortgang van de Verkenning en de oplevering van producten: tijdig, van voldoende kwaliteit en binnen budget. Het kernteam bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers van de zes opdrachtgevers, onder voorzitterschap van een onafhankelijk voorzitter. Kernteamleden zijn verantwoordelijk voor terugkoppeling naar en afstemming met de eigen organisatie.

³ Het Gebiedsprogramma wordt begin 2019 geëvalueerd. Eventuele wijzigingen in de organisatie en aanpak van het Gebiedsprogramma kunnen van invloed zijn op de project- en sturingsorganisatie.

Het kernteam is de dagelijks opdrachtgever van de Verkenning. Om de integraliteit te bewaken met andere ontwikkelingen (bijvoorbeeld de Werkplaats Metropolaan OV) en relevante partners buiten het kernteam vindt periodiek afstemming plaats in een Kernteam Plus.

Ambtelijke Stuurgroep en Directeurenoverleg

De Ambtelijke Stuurgroep geeft richting en bereidt de bestuurlijke besluiten van het BO CID-Binckhorst voor. De Ambtelijke Stuurgroep bestaat uit afdelingshoofden van de opdrachtgevers. Het Directeurenoverleg vervult deze rol rond de bestuurlijke besluiten van de Programmaraad en bestaat uit directeuren van de opdrachtgevers.

Bestuurlijk Overleg en Programmaraad

De bestuurlijke aansturing van de Verkenning vindt plaats via het Bestuurlijk Overleg van de Verkenning CID-Binckhorst en de Programmaraad. Deze organen nemen besluiten. Het BO richt zich specifiek op het project CID-Binckhorst; de Programmaraad op het gebiedsprogramma *Move*.

BO MIRT

Besluitvorming voor de start van de Planuitwerkingsfase ligt bij het BO MIRT.

4.3 Uitvoeringsorganisatie

Onafhankelijk voorzitterschap, projectcoördinatie en omgevingsmanagement

Het kernteam wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. Deze voorzitter is verantwoordelijk voor het te doorlopen bestuurlijke traject.

De uitvoerende werkzaamheden worden begeleid door een onafhankelijke projectcoördinator. Deze projectcoördinator verzorgt o.a. werksessies met de opdrachtgevende partijen en de aansturing van adviesbureaus. De projectcoördinator rapporteert aan het kernteam. Een onafhankelijke omgevingsmanager begeleidt de participatie en communicatie.⁴

Dagelijkse uitvoering

De dagelijkse uitvoering vindt plaats door medewerkers van de opdrachtgevende partijen onder leiding van de projectcoördinator. Om de producten voor de Verkenning te realiseren wordt gebruik gemaakt van een (informele) projectpool. De projectpool bestaat uit medewerkers van de bij de verkenning betrokken organisaties met voor de Verkenning relevante kennis en expertise. Daarnaast kunnen ook externe partijen (bijvoorbeeld andere overheden, koepelorganisaties, maatschappelijke organisaties) gevraagd worden om deel te nemen aan de projectpool, vergelijkbaar met de werkwijze bij de preverkenning.

Adviesbureaus zullen tijdens de Verkenning ondersteuning bieden bij o.a. het uitvoeren van onderzoek, het maken van berekeningen, kostenramingen, effectenstudies, communicatie en ontwerpwerkzaamheden. Bureaus worden in eerste instantie ingehuurd tot het BO MIRT in het najaar van 2019.

⁴ De rollen van projectcoördinator en omgevingsmanager kunnen onafhankelijk worden ingevuld of door medewerkers van de opdrachtgevende partijen. Hierover worden nadere afspraken gemaakt.

5 Participatie en communicatie: betrekken van stakeholders

Participatie en communicatie krijgen vroegtijdig aandacht en een goede plek in het proces. Zo worden o.a. vastgoedontwikkelaars, ondernemers en bewoners in een vroeg stadium betrokken. Op 3 oktober 2018 vond een eerste stakeholderbijeenkomst plaats. Ideeën van stakeholders en belanghebbenden over oplossingen en betrokkenheid in het vervolgtraject zijn hier geïnventariseerd en indien zinvol meegenomen tijdens de Verkenning.

5.1 Kaders voor participatie

De inspraak- en participatieverordening van de gemeente Den Haag en de inspraakverordening Leidschendam-Voorburg vormen de kaders voor de participatie, evenals de kaders van de Spelregels MIRT.

Kaders gemeente Den Haag

De gemeente Den Haag kent een verordening voor inspraak en participatie: de Inspraak- en Participatieverordening Den Haag 2012.⁵

Bij *inspraak* (reageren op voorgestelde besluiten van de gemeente) stelt de gemeente Den Haag dat de wettelijke inspraakprocedures worden gevolgd, waarbij belanghebbenden de gelegenheid krijgen om hun zienswijze naar voren te brengen. De gemeente kan besluiten om ook anderen dan belanghebbenden deze gelegenheid te geven. Ter afronding van inspraak maakt de gemeente altijd een openbaar eindverslag op met daarin de procedure, de ontvangen zienswijzen en een reactie op deze zienswijzen.

Bij *participatie* (interactie tussen gemeente en deelnemers) stelt de gemeente Den Haag een startdocument vast. Hierin wordt besloten over o.a. het onderwerp en doel van de participatie, het niveau van de participatie op de participatieladder en de kaders van de participatie. Na de participatie maakt de gemeente een openbaar eindverslag op met daarin het gevolgde proces, de inbreng van deelnemers en de afspraken die zijn gemaakt.

Kaders gemeente Leidschendam-Voorburg

De gemeente Leidschendam-Voorburg werkt aan het Programma Implementatie Omgevingswet, waarin afspraken worden gemaakt over publieksparticipatie. Participatie is een belangrijk onderdeel van de Omgevingswet. Vroegtijdig samenwerken vergroot de kwaliteit van oplossingen zorgt ervoor dat verschillende perspectieven, kennis en creativiteit direct op tafel krijgen. De gemeente past verschillende vormen van participatie toe, passend bij het karakter van de opgave.

⁵ Meer informatie op <https://www.denhaag.nl/nl/in-de-stad/denk-mee/stappenplan-participatie.htm>

Participatiekaders Spelregels MIRT

In de Spelregels van het MIRT (2016) geeft het Ministerie van IenW aan dat de samenwerking met meer en andere partijen een steeds zwaarder gewicht krijgt. Tijdens de Verkenning speelt participatie een belangrijke rol. Partijen zoeken (afhankelijk van de opgave) op basis van een probleemanalyse breed naar mogelijke acties en maatregelen om een set van opgaven te realiseren.

Het gaat hierbij zowel om partijen die actief zijn in het beleid als partijen in de uitvoering (realisatie, beheer, onderhoud, vervanging en renovatie) en zowel van Rijk, decentrale overheden als van maatschappelijke organisaties en private partijen. Communicatie en afstemming met relevante omgevingspartijen en stakeholders is een belangrijk onderdeel van de Verkenning.

Code maatschappelijke participatie

De Spelregels MIRT verwijzen naar de Code Maatschappelijke Participatie (2014). De code beschrijft de deelname van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties aan het besluitvormingsproces.

De Code benoemt dat participatie nodig is om informatie, kennis, belangen en standpunten te delen. Het doel is een kwalitatief beter besluit, met meer draagvlak en een korte doorlooptijd. De Code is een uitwerking van de MIRT Spelregels.

De code bestaat uit drie onderdelen:

1. Inbreng vanuit de maatschappij wordt gedurende het hele planproces meegenomen;
2. Maatschappelijke initiatieven worden met dezelfde zorg als overheidsinitiatieven behandeld;
3. Participatie is transparant.

5.2 Doelgroepen

We onderscheiden de volgende belangrijkste doelgroepen:

Opdrachtgevende partijen

Onder het bestuur van de betrokken opdrachtgevende partijen dient een breed draagvlak te ontstaan voor de Structuurvisie, Bestuursovereenkomst en Voorkeursbeslissing. Bestuurders zijn in de Verkenning de beslissers.

Politiek vertegenwoordigers zoals Raads- Staten- en Kamerleden willen we bij de Verkenning doorlopend informeren.

Deskundigen en partijen met een groot belang

Deskundigen en partijen met een groot belang in of om het gebied worden betrokken in een adviserende rol. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om partijen als ProRail, NS en Rijkswaterstaat.

Marktpartijen (mobiliteit/gebiedsontwikkeling)

Marktpartijen kunnen een coproducerende rol in de Verkenning krijgen als uit de Marktscan blijkt dat hiertoe aanleiding is. Deze partijen kunnen bijdragen aan het realiseren van de samenhangende ambities van verstedelijking en mobiliteit in het gebied. Het gaat bijvoorbeeld om partijen zoals HTM en gebiedsontwikkelaars.

Belanghebbenden

(Toekomstige) bewoners, ondernemers en belangenorganisaties worden in de Verkenning geraadpleegd en geïnformeerd. Deze belanghebbenden waren in de preverkenning uitgenodigd bij de stakeholdersbijeenkomst op 3 oktober.

Deze groep omvat onder andere:

- Belangenorganisaties, zoals ROVER, de Kamer van Koophandel, Economic Board Zuid-Holland, TLN en VNO NCW-West;
- Bewonersverenigingen, wijkverenigingen en verenigingen van eigenaren;
- Huidige en toekomstige ondernemers en ondernemersverenigingen
- Ontwikkelaars;
- Overheden, zoals de regionale gemeenten Delft en Rijswijk;
- Onderzoeksinstituten, zoals TNO, de Haagse Hogeschool en de universiteit Leiden;
- Inhoudelijk experts, zoals trendwatchers.

Belangstellenden (het publiek)

Deze doelgroep betreft alle inwoners, ondernemers en verenigingen die interesse hebben in de voortgang van de Verkenning en gevestigd zijn binnen de regio Rotterdam Den Haag. Hen informeren we gedurende het proces over de voortgang en (tussen)resultaten.

5.3 Participatiestrategie

Participatie is een belangrijk onderdeel van de Verkenning. In deze fase zijn de doelen van participatie het ophalen van ideeën, het bieden van perspectief en het komen tot een gezamenlijk ambitieniveau op basis van gedeelde feiten.

Elementen van participatie: samenspraak, samenhang en samenspel

We onderscheiden drie elementen van participatie: samenspraak, samenhang en samenspel. Al deze elementen zijn een noodzakelijk onderdeel van de Verkenning.

Samenspraak gaat over het borgen van alle belangen bij de uitwerking en afwegingen van de plannen. Het betrekken van belangenorganisaties vanuit *mutual gains* is hiervan een onderdeel. Het gaat bij samenspraak voornamelijk om het uitwisselen van informatie en belangen.

Samenhang gaat over de integrale ontwikkeling van het gebied: de samenhangende opgaven rond onder andere mobiliteit en verstedelijking. Bij samenhang gaat het om een gezamenlijke uitwerking van plannen tot een samenhangend geheel.

Samenspel vindt tot slot plaats tussen de partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van het gebied en mobiliteitssysteem. Bijvoorbeeld overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. De Marktscan brengt in de analytische fase de kansrijke partijen en mogelijke effecten van dit samenspel in beeld.

In de onderstaande tabel koppelen we de in paragraaf 5.2 benoemde doelgroepen aan de mate van participatie. Hierbij maken wij onderscheid tussen informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren en zelf beslissen.

Participatie Analytische fase	Informeren	Raadplegen	Adviseren	Coproduceren	Zelf beslissen
Opdrachtgevende partijen				X	X
Deskundigen en partijen met een groot belang			X		
Marktpartijen (mobiliteit/ gebiedsontwikkeling)		X	X	X (afhankelijk van de Marktscan)	
Belanghebbenden	X	X			
Belangstellenden	X				
Raads- Staten- en Kamerleden	X				

Tabel: mate van participatie van stakeholders tijdens de Analytische fase

5.4 Participatieplan

De aanpak van de participatie en communicatie werken we nader uit in een participatie- en communicatieplan, op basis van de hoofdlijnen uit dit hoofdstuk.

6 Finanzen

6.1 Personele inzet

De inzet van eigen capaciteit van medewerkers van de opdrachtgevers vindt plaats 'om niet'. Het betreft hier zowel de medewerkers die deelnemen aan het kernteam als de medewerkers die vanuit kennis en expertise een bijdrage leveren aan de Verkenning (de *projectpool*).

6.2 Inzet van adviesbureaus en onafhankelijk projectmanagement

Adviesbureaus zullen tijdens de Verkenning ondersteuning bieden. Deze ondersteuning richt zich onder andere op het uitvoeren van (specialistische) onderzoeken, het maken van berekeningen en kostenramingen, het opstellen van business cases, het uitvoeren van effectenstudies, ontwerpwerkzaamheden en communicatie. De projectorganisatie van de Verkenning kent bovendien een voorzitter, projectcoördinator en omgevingsmanager. Deze rollen worden onafhankelijk ingevuld.

De kosten voor de voorgenoemde inzet vormen de 'externe kosten' van de Verkenning.

6.3 Out-of-pocket kosten voor de Verkenning

De externe kosten van de Verkenning worden gedeeld door de opdrachtgevers. De out-of-pocket kosten van de Verkenning (tot en met het BO MIRT in het najaar van 2020) zijn geschat op ■■■■.

Financieel [REDACTED]. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Kostenschatting 1 januari 2019 – BO MIRT najaar 2019

- *Werkspoor Ontwerp en Effecten*: uitvoeren diverse effectonderzoeken rond mobiliteit, uitwerken Realisatieplan no-regret maatregelen, opstellen notitie kansrijke alternatieven, uitwerken afweegkader, doorlopen zeef 1, opstellen ontwerp, uitvoeren plan-m.e.r., OEI-KBA en passende beoordeling en doorlopen zeef 2. Schatting: **Financieel** -
- *Werkspoor Participatie*: organisatie van participatie-events voor informeren/consuleren en brede publieksconsultatie. Schatting: **Financieel**
- *Werkspoor Financiën*: uitvoeren van onderzoek naar haalbaarheid en uitwerking van alternatieve bekostiging, starten van uitwerking business case en kostenraming. Schatting: **Financieel**
- *Werkspoor Aanpak*: uitvoeren van een marktscan, uitvoeren van marktconsultatie; start van de uitwerking van arrangementen rond samenwerking/PPS en opstellen aanbestedingsstrategie. Schatting: **Financieel**
- *Onafhankelijk voorzitterschap, projectcoördinatie en omgevingsmanagement*. Schatting: **Financieel**
- *Onvoorzien*: **Financieel**

Kostenschatting periode 1 januari 2019 – BO MIRT najaar 2019: **Financieel**

Kostenschatting BO MIRT najaar 2019 – BO MIRT najaar 2020

- *Werkspoor Ontwerp en Effecten*: opstellen van de ontwerp-structuurvisie, doorlopen van de preview en review, opstellen van de structuurvisie. Schatting: **Financieel**
- *Werkspoor Participatie*: afronden publieksconsultatie 2019, zienswijzenprocedure op ontwerp en structuurvisie met events, bijdragen aan de structuurvisie. Schatting: **Financieel**
- *Werkspoor Financiën*: afronden van de business case en kostenraming, afspraken maken over alternatieve en traditionele bekostiging, bijdragen aan bestuursovereenkomst. Schatting **Financieel**
- *Werkspoor Aanpak*: afronden van de uitwerking van samenwerking/PPS en aanbestedingsstrategie, opstellen van de uitvoeringsstrategie, opstellen van de bestuursovereenkomst. Schatting: **Financieel**
- *Onafhankelijk voorzitterschap, projectcoördinatie en omgevingsmanagement*: **Financieel** -
- *Onvoorzien*: **Financieel**

Kostenschatting periode BO MIRT najaar 2019 - BO MIRT najaar 2020 **Financieel** .

Schatting totale kosten Verkenning: **Financieel**

In Bijlage 2 is een activiteitenoverzicht gevoegd van de Verkenning.

6.4 Afspraken over verdeling

In het BO MIRT in het najaar van 2018 zijn bovendien afspraken gemaakt over de verdeelsleutel van de externe kosten van de Verkenning. De verdeling van de kosten tussen Rijk en Regio is 50/50.

De geschatte externe kosten (excl. BTW) per partij voor de gehele Verkenning bedragen:

- Rijk: **Financieel**
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag **Financieel**
- Provincie Zuid-Holland: **Financieel**
- Gemeente Den Haag: **Financieel**
- Gemeente Leidschendam-Voorburg: **Financieel**

Bijlage 1: Afspraken BO MIRT najaar 2018

Gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Rotterdam Den Haag Startbesluiten

Aangaande het vervolg van de pre-verkenningfase CID Binckhorst nemen Rijk en Regio de volgende besluiten:

- Rijk en regio stellen het Startdocument vast en onderschrijven de urgentie van de drie samenhangende opgaven waar zowel belangen van Rijk en regio aan zijn verbonden:
 - a. Faciliteren van de gebiedsontwikkeling (wonen en werken) in de CID Binckhorst.
 - b. Bijdragen aan het realiseren van gezamenlijke OV- en fietsambities.
 - c. Voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) OV en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet.
- Rijk en regio stellen het Projectplan Verkenning CID Binckhorst vast, waarin de aanpak en activiteiten staan beschreven tot en met de Voorkeursbeslissing. De looptijd van de uitvoering van dit Projectplan Verkenning CID Binckhorst is maximaal 2 jaar vanaf dit BO MIRT. De kosten van het uitvoeren van dit Projectplan delen Rijk en regio in een 50/50-verhouding, in afwijking op de vermelde verdeelsleutels uit het projectplan.
- Indien tussentijds zicht is op 75% bekostiging van het basisalternatief (van €Financieel of meer duidelijkheid is over de financiële systematiek van het Mobiliteitsfonds, wordt besloten over het omzetten naar een MIRT-verkenning.
- Het Rijk bevestigt de bestuurlijke wil een bijdrage te leveren als, in lijn met het regeerakkoord, sprake is van het aanpakken van NMCA-knelpunten voor (regionaal) OV en/of een bijdrage wordt geleverd aan de opgaven op het gebied van verstedelijking, en versterking van fiets- en OV-netwerken. Hierbij geldt dat de effecten op het totale mobiliteitssysteem, inclusief HWN, inzichtelijk worden gemaakt.
- Rijk en regio constateren dat er voorFinancieel een pakket aan no regret maatregelen ligt voor de periode 2019-2023, als onderdeel van het basisalternatief van €Financieel waarvoor geen Tracéwetprocedure geldt.
- Als uitdrukking van de bestuurlijke wil zegt het Rijk toe om voor het no regret pakket een bijdrage te leveren van één derde deel, naast de Korte Termijn Aanpak of andere programmatische bijdragen.
- Het Rijksdeel van dat derde deel is gemaximeerd opFinancieel. Bij de specifieke subsidiebeschikking wordt rekening gehouden met de daadwerkelijke BTW compensatie.
- Rijk en regio mandateren de Programmaraad om afspraken te maken over de inhoud en bekostiging van het no regret pakket, inclusief de afstemming op de gebiedsontwikkeling (wonen en werken).
- Rijk en regio streven naar vaststelling van het no regret pakket in de ProgrammaRaad (begin 2019).
- Rijk en regio spreken af voor de ontwikkeling van CID Binckhorst de mogelijkheden van alternatieve bekostiging mee te nemen en in de praktijk te toetsen.

Bijlage 2: Activiteitenoverzicht Verkenning

In de onderstaande tabel geven wij een overzicht van de activiteiten per fase van de Verkenning. Bij elke activiteit geven wij een korte beschrijving.

Fase of activiteit	Omschrijving volgens Handreiking MIRT-Verkenning
<u>Analytische fase (tot april 2019)</u>	<u>Breed genereren van oplossingsrichtingen en kwalitatief beoordelen op gevolgen.</u>
Notitie kansrijke alternatieven <i>Januari 2019 – maart 2019</i>	Overzicht ontwikkelde oplossingsrichtingen met kwalitatieve beoordeling. Top-3 van kansrijke oplossingsrichtingen uitgewerkt. Inclusief participatieresultaten.
Informeren en consulteren belanghebbenden <i>Januari 2019 – maart 2019</i>	Afstemming van de oplossingsrichtingen met omgeving en belanghebbenden. Brede consultatie over het genereren van deeloplossingen. Zicht op draagvlak.
Marktscan <i>Januari 2019 – maart 2019</i>	Onderzoek naar effecten van vroegtijdige inschakeling van de markt, en de wijze waarop.
Keuze kansrijke oplossingsrichtingen (zeef 1) <i>Maart 2019</i>	Komen tot een beperkt aantal kansrijke oplossingsrichtingen vanuit alle bedachte oplossingsrichtingen.

<u>Beoordelingsfase (april 2019 – maart 2020)</u>	<u>Beoordelen van de overgebleven kansrijke alternatieven door projectgroep en specialisten.</u>
Opstellen ontwerp en genereren invoergegevens	Opstellen ruimtelijk ontwerp om te onderzoeken hoe de alternatieven zich tot elkaar verhouden, of de verschillende keuzes leiden tot ruimtelijke en functionele synergie. 'Rekenen en tekenen' leidt tot een sluitende financiële business case. Invoergegevens worden gegenereerd als input voor effectenonderzoeken.
Business case + kostenraming	Investeringskosten en exploitatiekosten inzichtelijk maken om tot een kostenverdeling te komen. Ramen van de kosten van overgebleven kansrijke alternatieven.
Plan-m.e.r.	Inzichtelijk maken van effecten op het gebied van milieu, inclusief compenserende maatregelen.
OEI-KBA	Integraal overzicht van maatschappelijke kosten en baten.
Passende beoordeling	Toets op significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en mitigatiemogelijkheden. Inclusief compenserende maatregelen.
Marktconsultatie	Vervolg op de marktscan. Het toetsen van de oplossingsrichtingen bij marktpartijen, zoeken naar publiek-private samenwerking.
Onderzoek alternatieve bekostiging	Nader onderzoek naar de haalbare vormen van alternatieve bekostiging.
Publieksconsultatie	Consultatie over het nog te bepalen concept-voorkeursalternatief als input voor het afwegen van de alternatieven.
Vergelijken alternatieven en selecteren voorkeursalternatief (zeef 2)	Beoordelen en selecteren van de alternatieven.
Ontwerp Structuurvisie	Afspreken van eenduidige en concrete scope voor het project en gemotiveerd uitsluiten van de andere alternatieven.

Preview	Controle dat de belangrijkste onderdelen van de verkenningsfase zorgvuldig zijn doorlopen en het voorkeursalternatief voldoende is uitgewerkt.
---------	--

<u>Besluitvormingsfase (april 2020 – najaar 2020)</u>	<u>Maken van (bestuurlijke) afspraken over voorkeursalternatief en vervolgproces.</u>
Zienswijzen ontwerp structuurvisie	Ontvangen van zienswijzen op het ontwerp van het plan waarvoor een plan-m.e.r. is opgesteld en op de plan-m.e.r. zelf.
Review	Opstellen van rapportage van bevindingen rond scope, kosten, planning, organisatie, nut en noodzaak en draagvlak.
Afspraken alternatieve en traditionele bekostiging	Maken van afspraken om alternatieve bekostiging te realiseren.
Uitvoeringsstrategie	Opstellen van gedragen plan van aanpak voor de Planuitwerkingsfase.
Structuurvisie	Opstellen van de Structuurvisie met daarin de verplichte onderdelen uit de Wro, de Tracéwet, de MIRT-Spelregels en participatie.
Bestuursovereenkomst	Vorbereiden van breed gedragen beslissing waarin Rijk en regio zich binden aan het project.
Voorkeursbeslissing	Het nemen van de MIRT-voorkeursbeslissing tijdens het BO MIRT, het vaststellen van de Structuurvisie en het ondertekenen van de bestuursovereenkomst door Rijk en regio.



MIRT-VERKENNING SCHAALSPRONG REGIONALE BEREIKBAARHEID CID – BINCKHORST

VINU.
van idee naar uitvoering

PROJECTPLAN VOOR DE VERKENNING

Concept / 23 oktober 2018

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



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

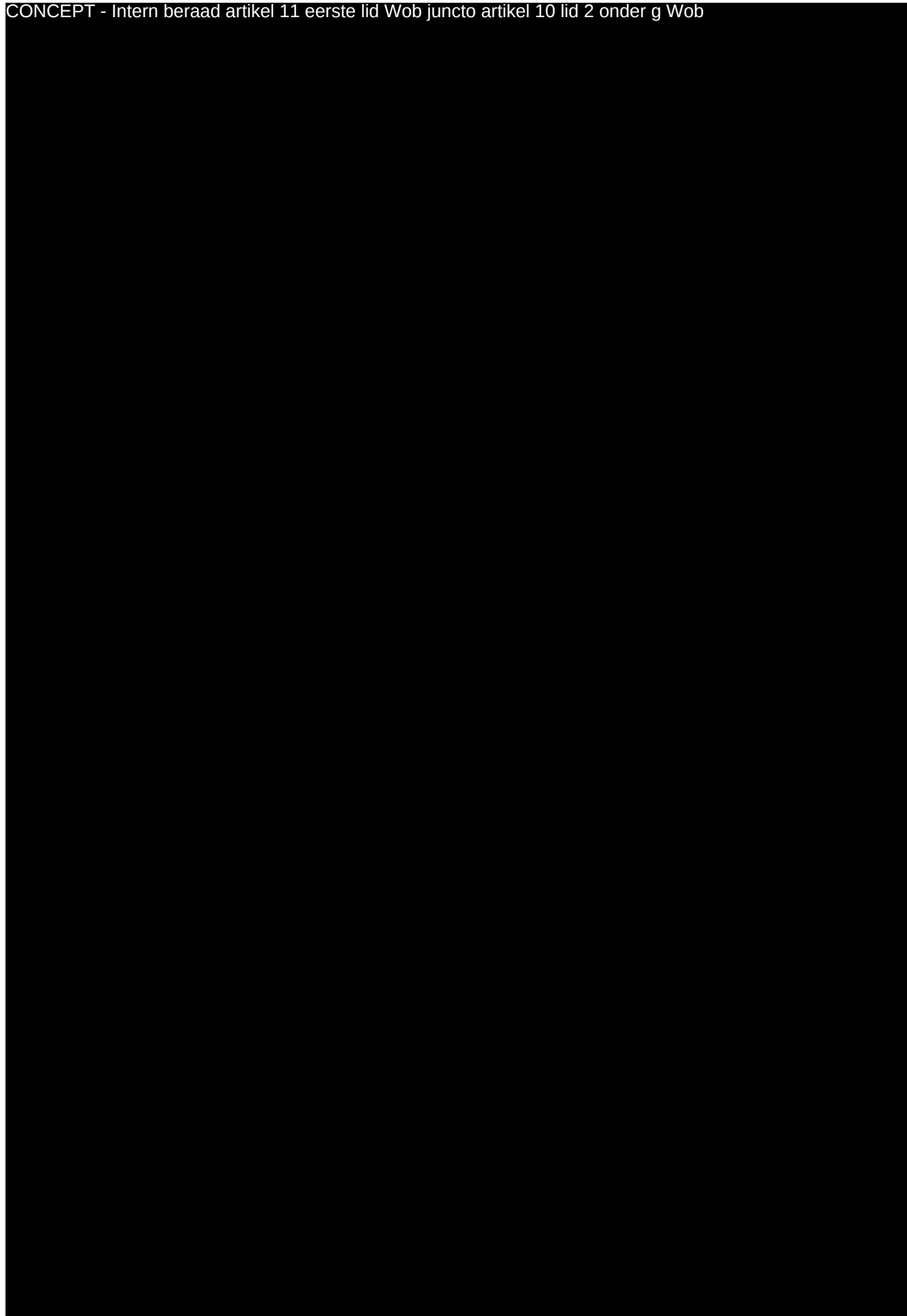


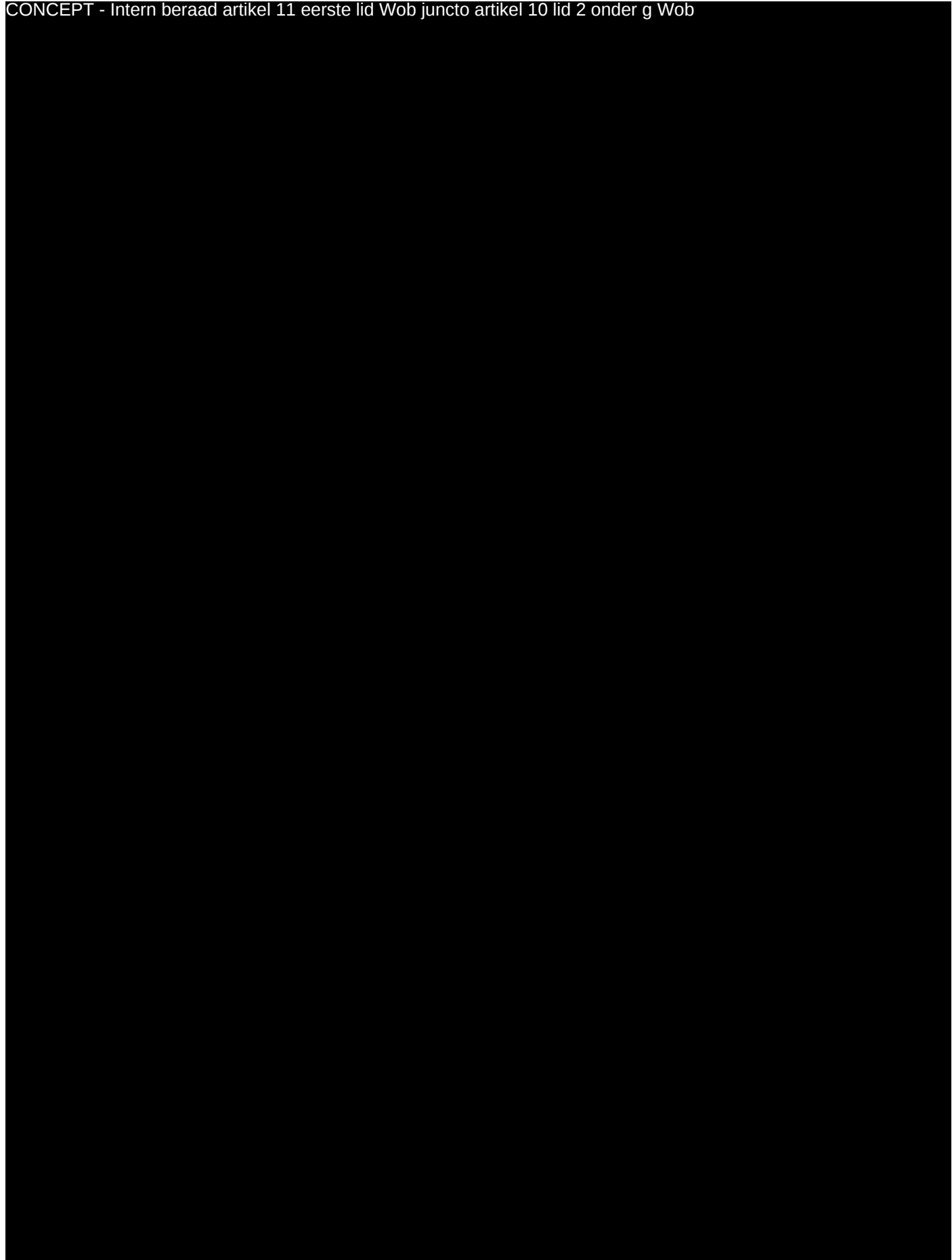
Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Gemeente
Leidschendam-
Voorburg









**Bekostiging, financiering en aanbesteding
Schaalsprong Regionale Mobiliteit,
Central Innovation District-Binckhorst**

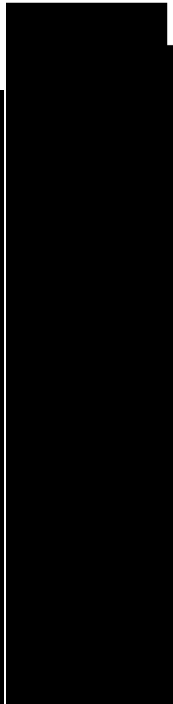
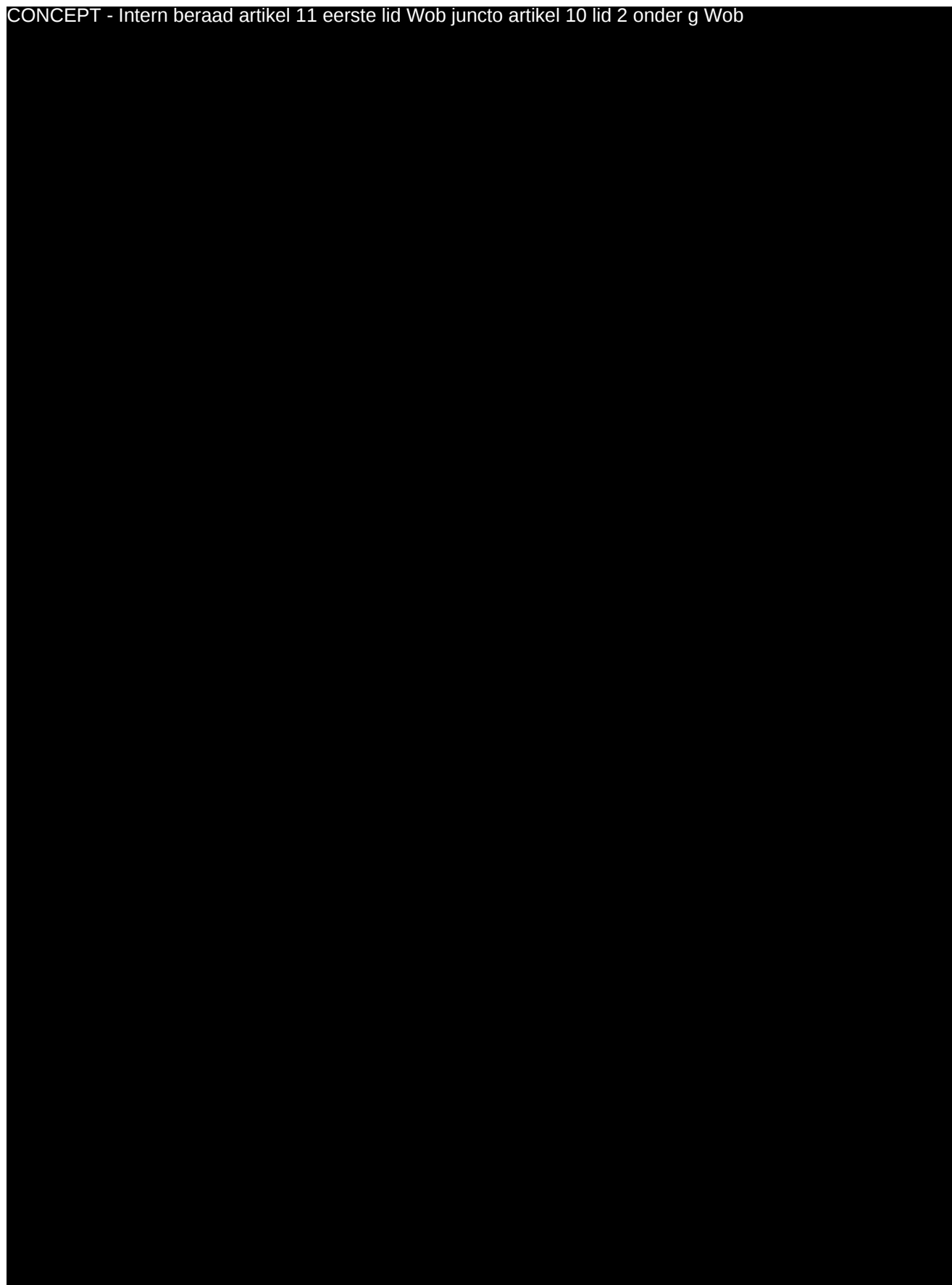
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

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

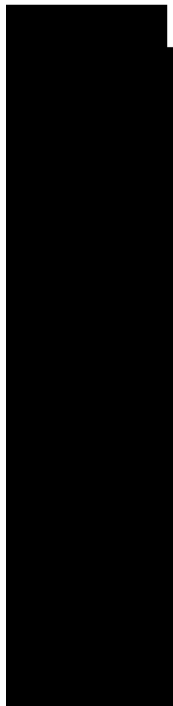
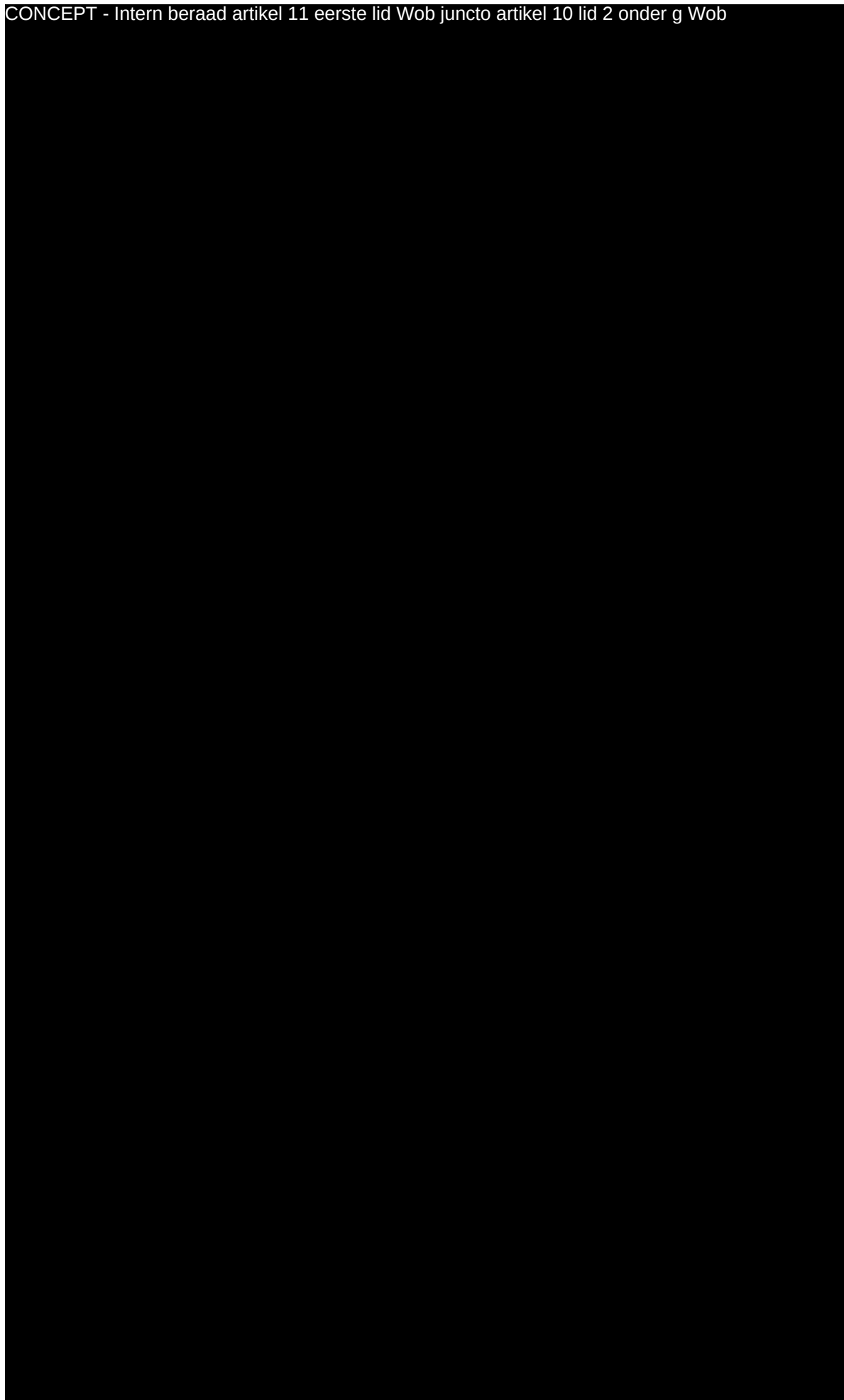
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



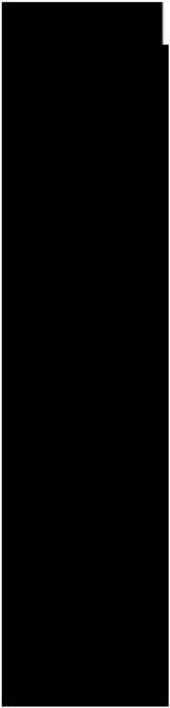
[Redacted content]

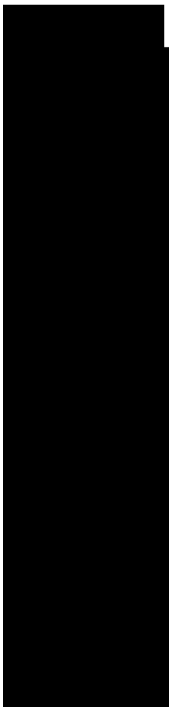
[Redacted content]

[Redacted content]







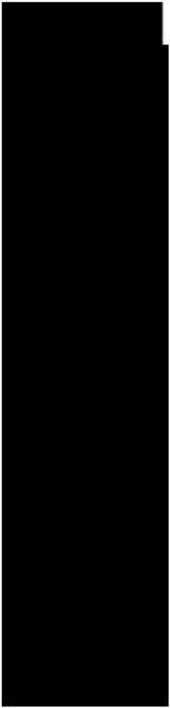






[Redacted content]

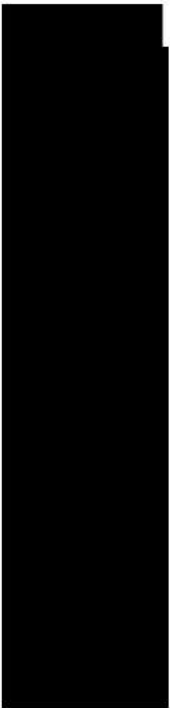
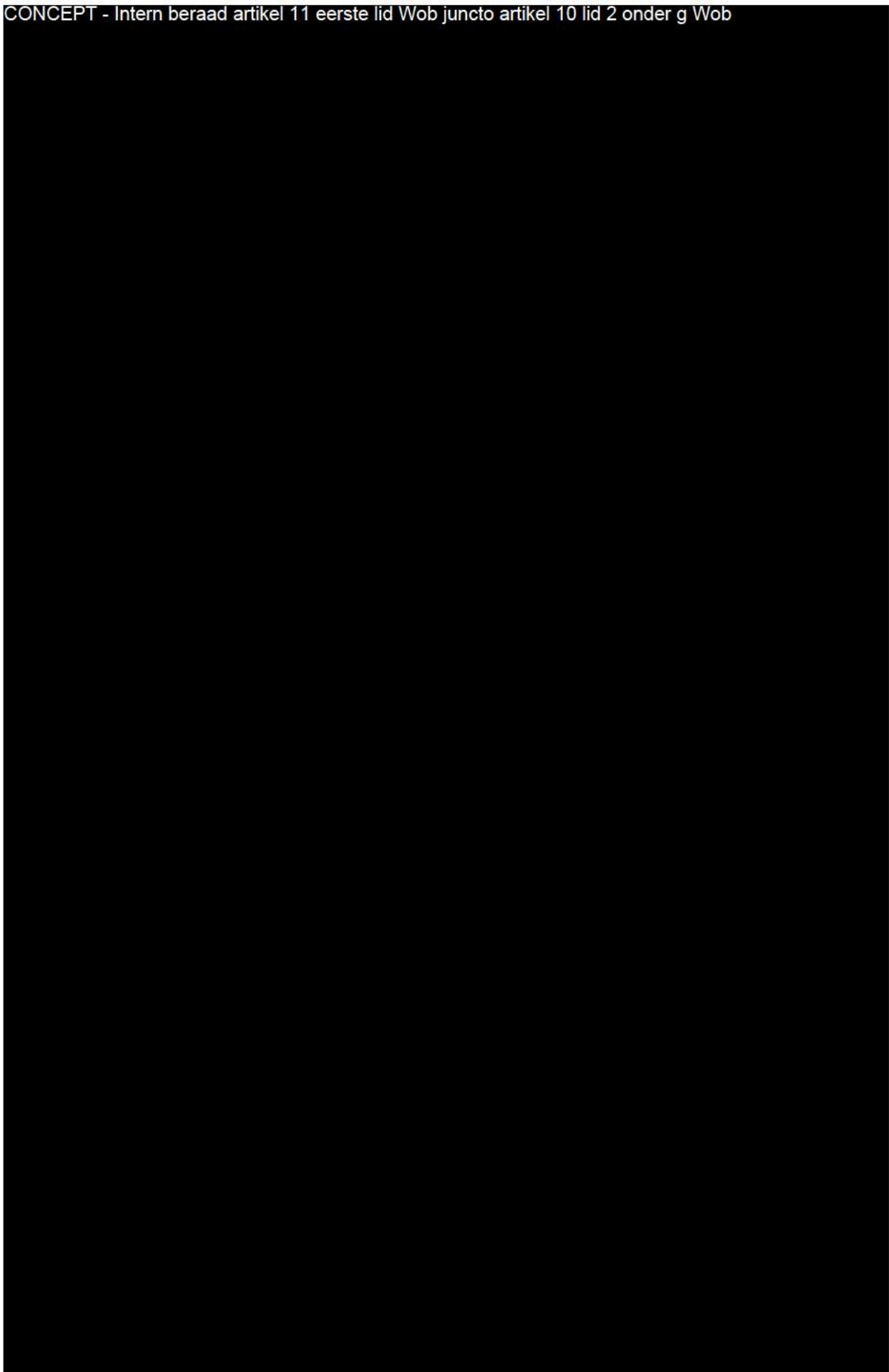
[Redacted content]

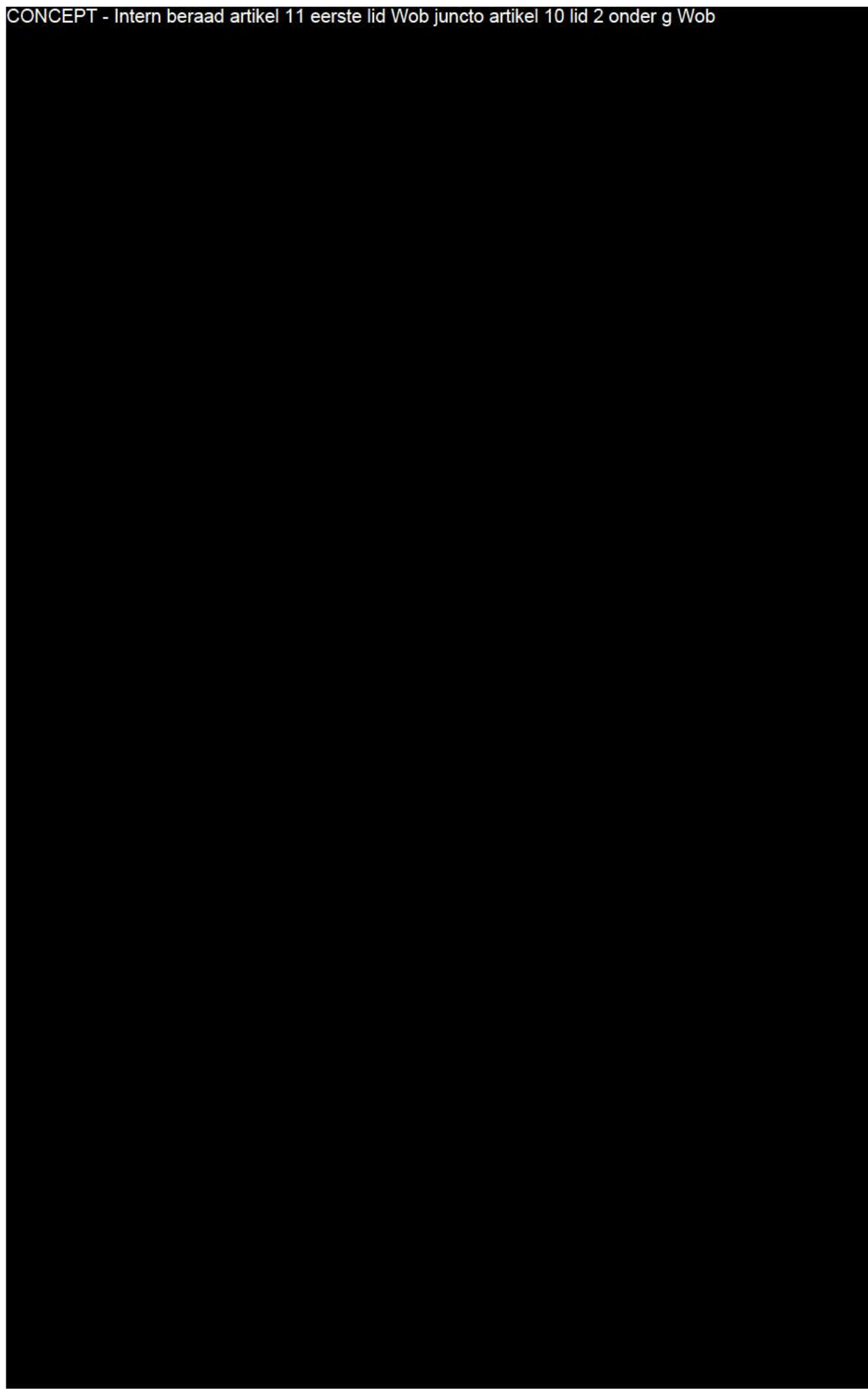


[Redacted content]

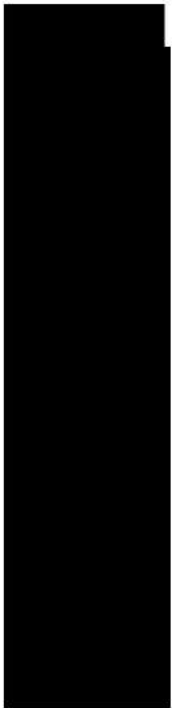
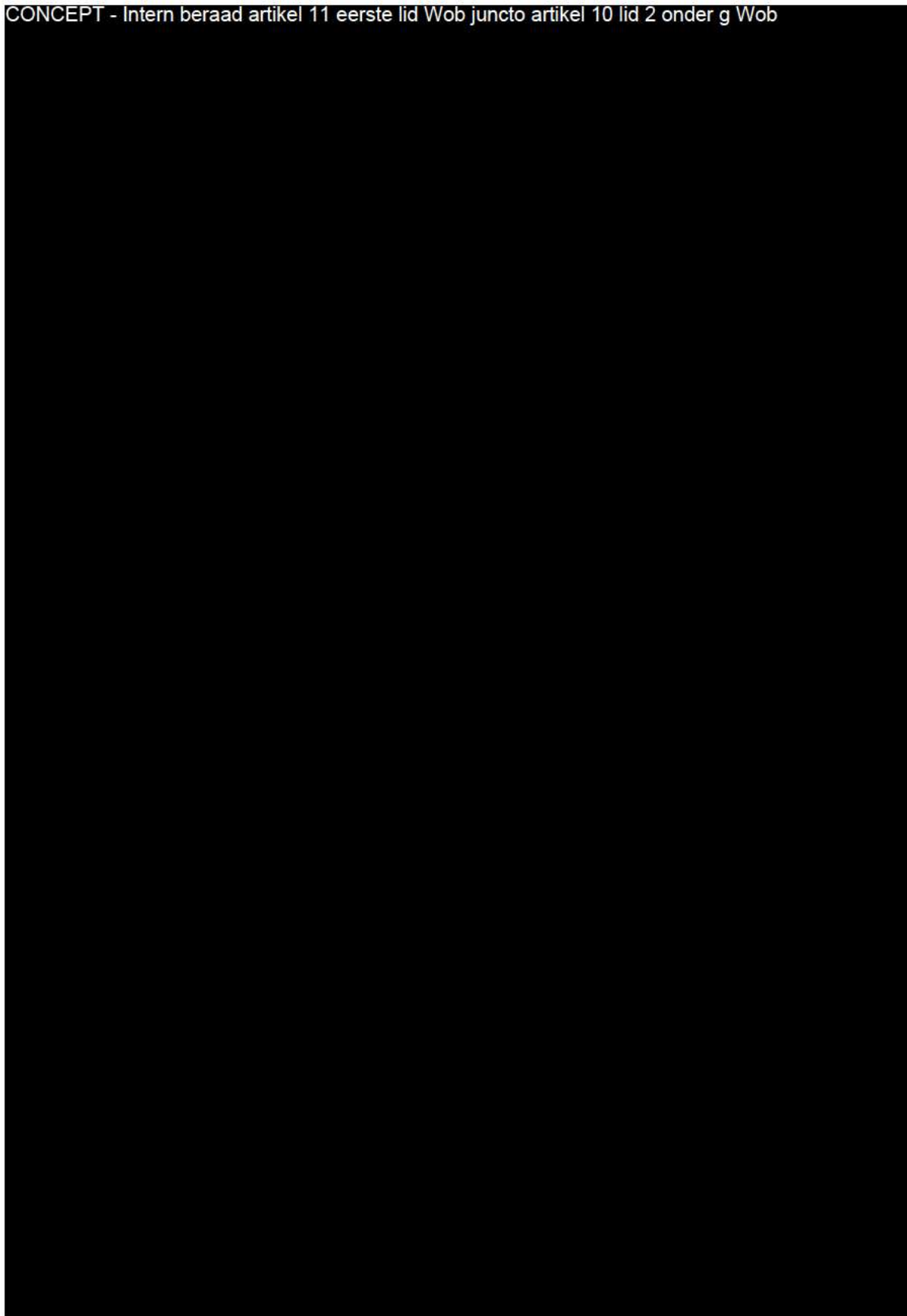
[Redacted content]

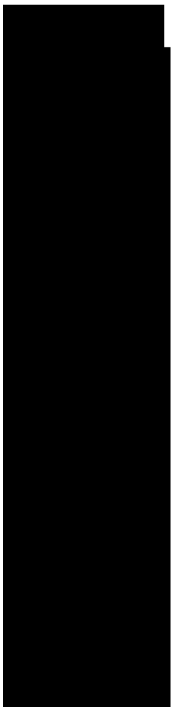
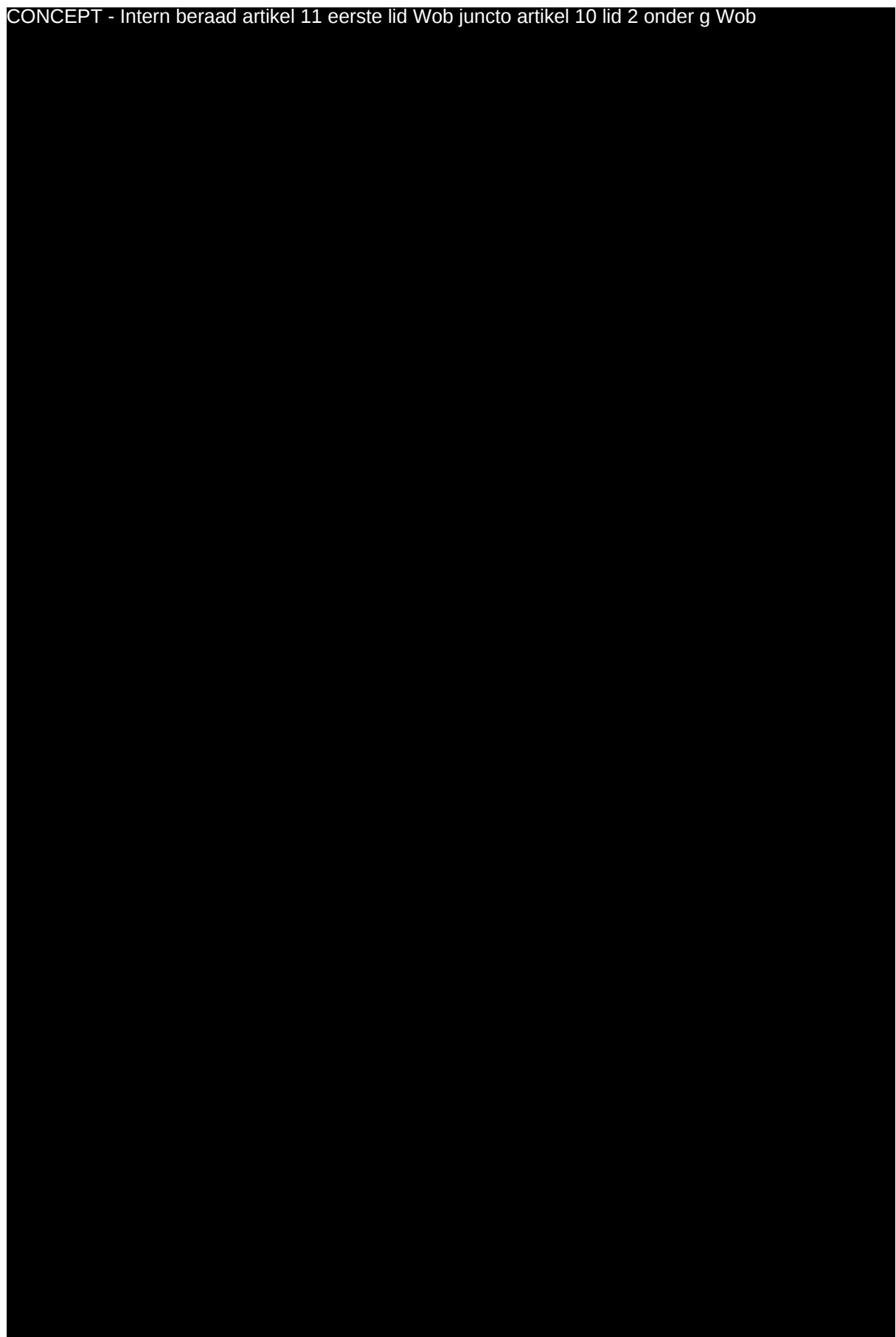






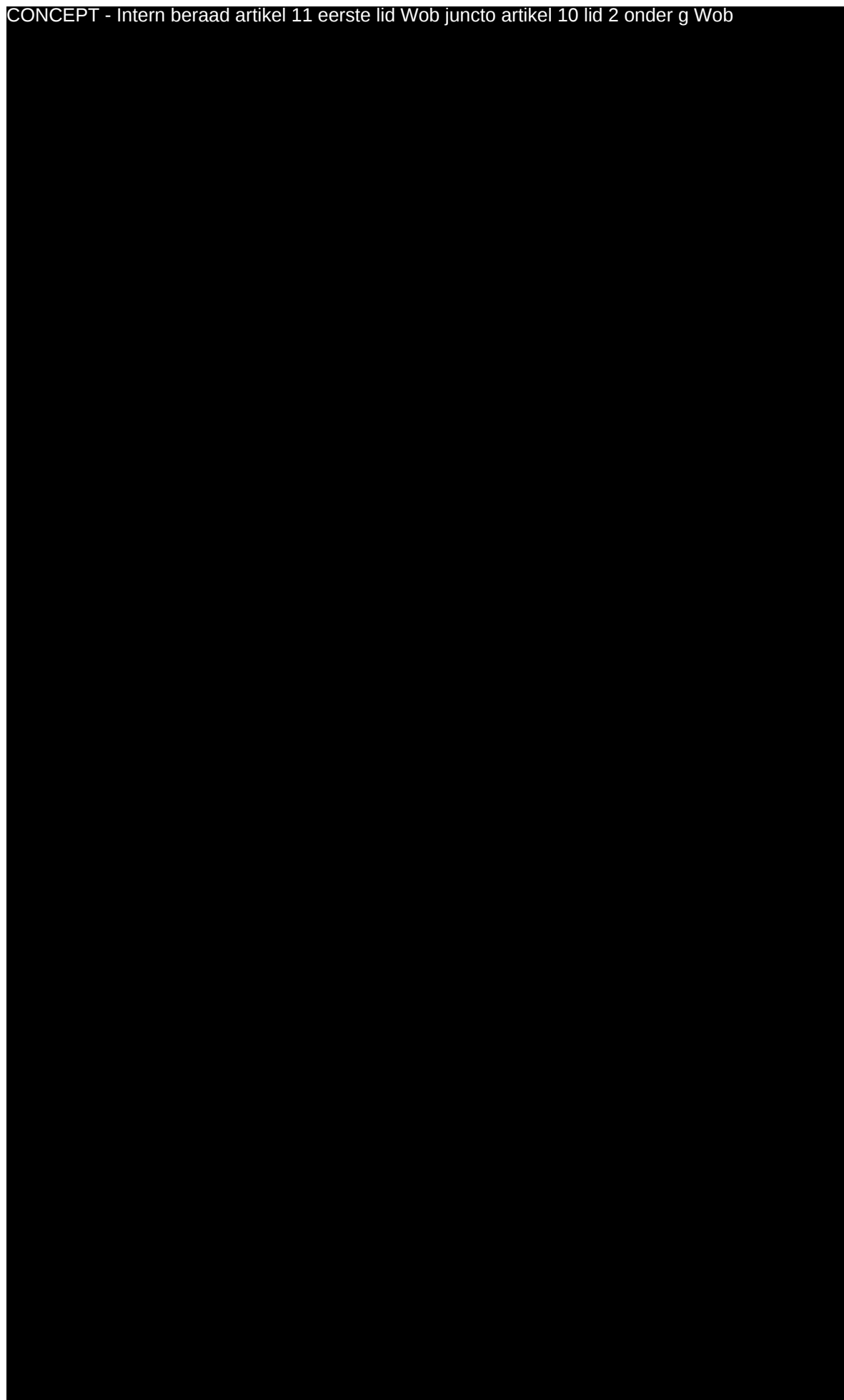






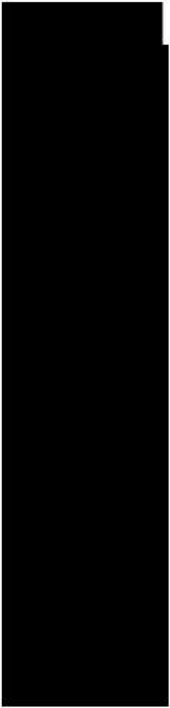
[Redacted content]

[Redacted content]



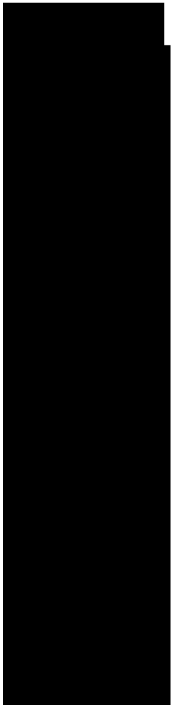
[REDACTED]





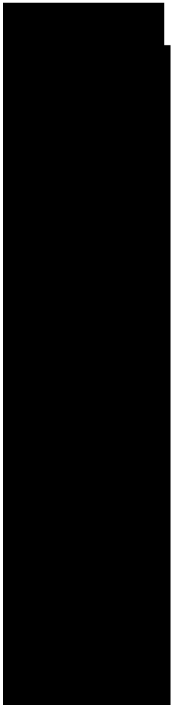
[Redacted content]

[Redacted content]





[illegible]



[Redacted content]

[Redacted content]

[REDACTED]

[REDACTED]



PREVERKENNING CID/ BINCKHORST

27 JUNI 2018



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	PERSPECTIEVEN	6
3	KOSTENRAMING PERSPECTIEVEN	13
4	EFFECTEN	16
4.1	Beoordelingskader en scoringsmethodiek	16
4.2	Kosten en opbrengsten perspectieven	17
4.3	Effecten	18
5	BEVINDINGEN PERSPECTIEVEN	20
6	ALTERNATIEVEN	21
7	KOSTENINDICATIE ALTERNATIEVEN	28
	BIJLAGE A: FASERING PERSPECTIEVEN	29
	BIJLAGE B: KOSTENRAMING PERSPECTIEVEN	37
	BIJLAGE C: EFFECTEN PERSPECTIEVEN	38
	BIJLAGE D: KAARTEN ALTERNATIEVEN	41

1 INLEIDING

Den Haag is een stad met internationale allure en bekend vanwege de standplaats van de nationale overheid, de residentie van het Koninklijk huis en het centrum voor de internationale rechtspraak en vredespolitiek. Daarnaast speelt Den Haag een belangrijke economische rol op nationaal niveau vanwege de grote hoeveelheid werkgelegenheid. Om deze positie vast te houden en verder uit te breiden is het van groot belang de stad ruimte biedt voor de ontwikkeling van woon- en werkgelegenheid. Dit geldt met name voor de toplocaties van het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst.

De preverkenning regionale mobiliteit richt zich op het faciliteren van de verdichting en het versterken van de economische kracht van de toplocaties CID en Binckhorst. Het streeft naar een optimaal resultaat voor de opgave van de locaties op het gebied van economische transitie, stedelijke groei en bereikbaarheid.

Het doel van dit rapport is tweeledig, namelijk:

- het verkennen van mobiliteitsoplossingen (maatregelpakketten) welke bijdragen aan de ontwikkeling van het CID en de Binckhorst, en andersom het verkennen van gebiedsontwikkeling mogelijkheden die bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Hierbij werken we aan een integrale aanpak voor het aanbieden van een passende mix van mobiliteit(maatregelen) bij iedere ontwikkelingsfase van het gebied. Dit realiseren we door de ontwikkeling van alternatieven voor de verkenningfase op basis van een brede analyse van oplossingsrichtingen
- het weergeven van de resultaten van een gezamenlijk interactief traject van onderzoekend ontwerpen. Dit zijn de resultaten van de themasessies.

Om bovenstaande doelen te realiseren is de preverkenning vormgegeven met themasessies met chronologisch passende onderwerpen. Hieronder volgt een overzicht van de themasessies en hun hoofddoel:

Themasessie 15-05-2018: Verkenning/ definiëring mobiliteit maatregelenpakketten

Ontwikkeling van mobiliteitsperspectieven/ maatregelpakketten voor spoor, auto, OV en langzaam verkeer, gevat in perspectieven. Rekening houdend met de ruimtelijke en economische opgaves en ambities van het CID en Binckhorst

Themasessie 05-06-2018: Beoordelingskader en bereikbaarheidsfilosofie

Opstellen van het beoordelingskader, inclusief beoordelingscriteria, ten behoeve van het bepalen van de effecten van perspectieven op de ontwikkeling van het gebied.

Themasessie 12-06-2018: Verkenning bekostiging en financiering

Raming van de kosten en opbrengsten van perspectieven ten behoeve van haalbaarheid bepaling

Themasessie 19-06-2018: Beoordeling effecten perspectieven en revisie oplossingen

Effectenbepaling en vaststelling meest effectieve oplossingsrichtingen vanuit de perspectieven. De output dient als input voor de ontwikkeling van alternatieven(richtingen).

Themasessie 26-06-2018: Integratie van opgave, oplossingen en bekostiging in alternatieven

Vaststellen van alternatieven en de bijbehorende financiering

Er is bewust gekozen voor themasessies voor de uitwerking van de preverkenning om onderzoekend ontwerpen mogelijk te maken met betrokkenheid van experts en stakeholders in het gebied. Onder de stakeholders voor de preverkenning zijn vertegenwoordigers van de gemeente Den Haag, de gemeente Leidschendam-Voorburg, de MRDH, het Ministerie I&W, ProRail, de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en HTM actief betrokken geweest. Het proces is dusdanig vormgegeven dat de voorbereiding op elke themasessies verzorgd is door externe consultants en vak-experts op het betreffende onderwerp. Vervolgens is gedurende elke themasessie de inhoud getoetst, aangepast en aangevuld met input en feedback van stakeholder (voortkomend uit werksessie gedurende de themasessies). De feedback is vervolgens verwerkt in de eindproducten.

Themasessie 1 staat in het teken van de mobiliteitsperspectieven. Hiervoor zijn bewust (extreme) perspectieven gedefinieerd om de volledige bandbreedte van mogelijke oplossingen/maatregelen inzichtelijk te maken. Daarnaast is bij de ontwikkeling van de perspectieven rekening gehouden met variatie in de ontwikkelingsmogelijkheden en -ambities van het CID en de Binckhorst. Hoofdstuk 2 gaat in op de ontwikkelde perspectieven en de daarin opgenomen mobiliteitselementen.

Themasessie 3 staat in het teken van de bekostiging en financiering van de perspectieven. Hoofdstuk 3 geeft de geraamde elementen en prijzen per perspectief weer, samen met een toelichting van de gebruikte methodiek voor de raming.

Themasessie 2 en 4 gaan in op de effecten van de perspectieven. Hiervoor is allereerst een beoordelingskader met de bijbehorende criteria opgesteld voor themasessie 3. Gedurende themasessie 2 is het beoordelingskader getoetst door de betrokken stakeholders. Als voorbereiding op themasessie 4 is een inschatting gedaan van de effecten van perspectieven voor de vijf thema's/ criteria uit het beoordelingskader. Deze effecten zijn besproken, getoetst (in de vorm van een werksessie) en vastgesteld in samenwerking met de stakeholders. Een overzicht van de resultaten is opgenomen in hoofdstuk 4 van dit rapport.

De conclusies van stakeholders ten aanzien van de meest geschikte maatregelenpakketten vanuit themasessie 5 zijn gebruikt als input voor de ontwikkeling van een eerste aanzet van alternatieven door een gezelschap van vertegenwoordigers/experts van VINU, Arcadis, gemeente Den Haag en HTM. Deze alternatieven zijn ter toetsing en verdere uitwerking voorgelegd aan alle stakeholders in de laatste (6^e) themasessie, wat heeft geleid tot de vastlegging van drie á vier alternatieven(richtingen). Deze alternatieven zijn beschreven in hoofdstuk 5 van dit rapport.

Een overzicht van de relaties tussen de themasessie en de hoofdstukindeling van dit rapport is hieronder opgenomen.

Themasessie	Corresponderend hoofdstuk uit rapport
1	Hoofdstuk 2: Perspectieven
3	Hoofdstuk 3: Kostenraming
2 & 4	Hoofdstuk 4: Effecten
5	Hoofdstuk 5: Alternatieven

2 PERSPECTIEVEN

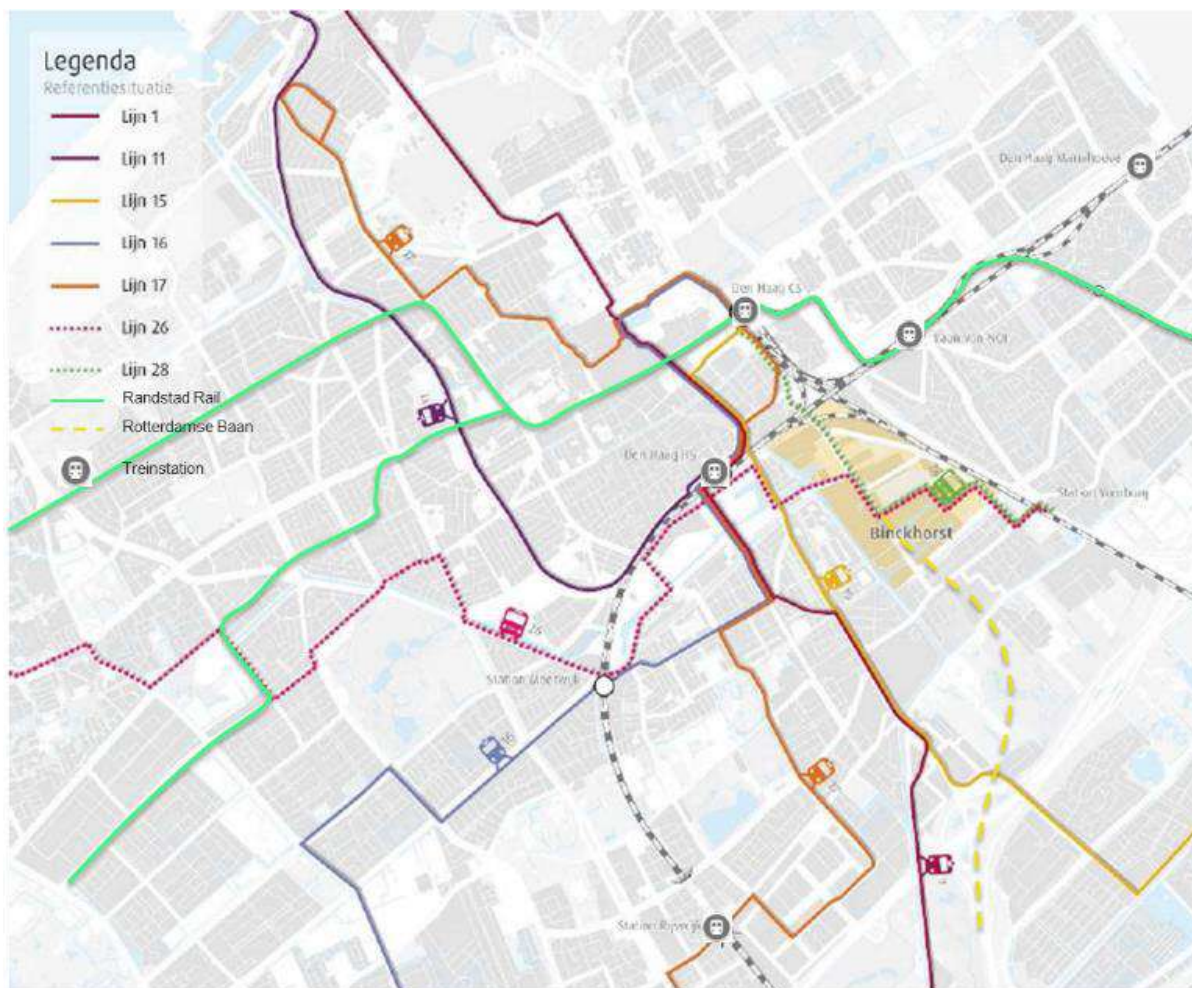
De vijf ontwikkelde perspectieven (0, 1, 2, 3 en 4) zijn hieronder toegelicht. Per perspectief is toegelicht uit welke oplossingsrichtingen deze is opgebouwd en wat de bijbehorende fasering is. Voor de fasering is onderscheid gemaakt naar drie fases:

- Fase 1: ontwikkeling tot het jaar 2022
- Fase 2: ontwikkeling tot het jaar 2030
- Fase 3: ontwikkeling ná 2030

De gedetailleerde uitwerking van de fasering van de perspectieven is opgenomen in bijlage A.

Perspectief 0: Referentie situatie

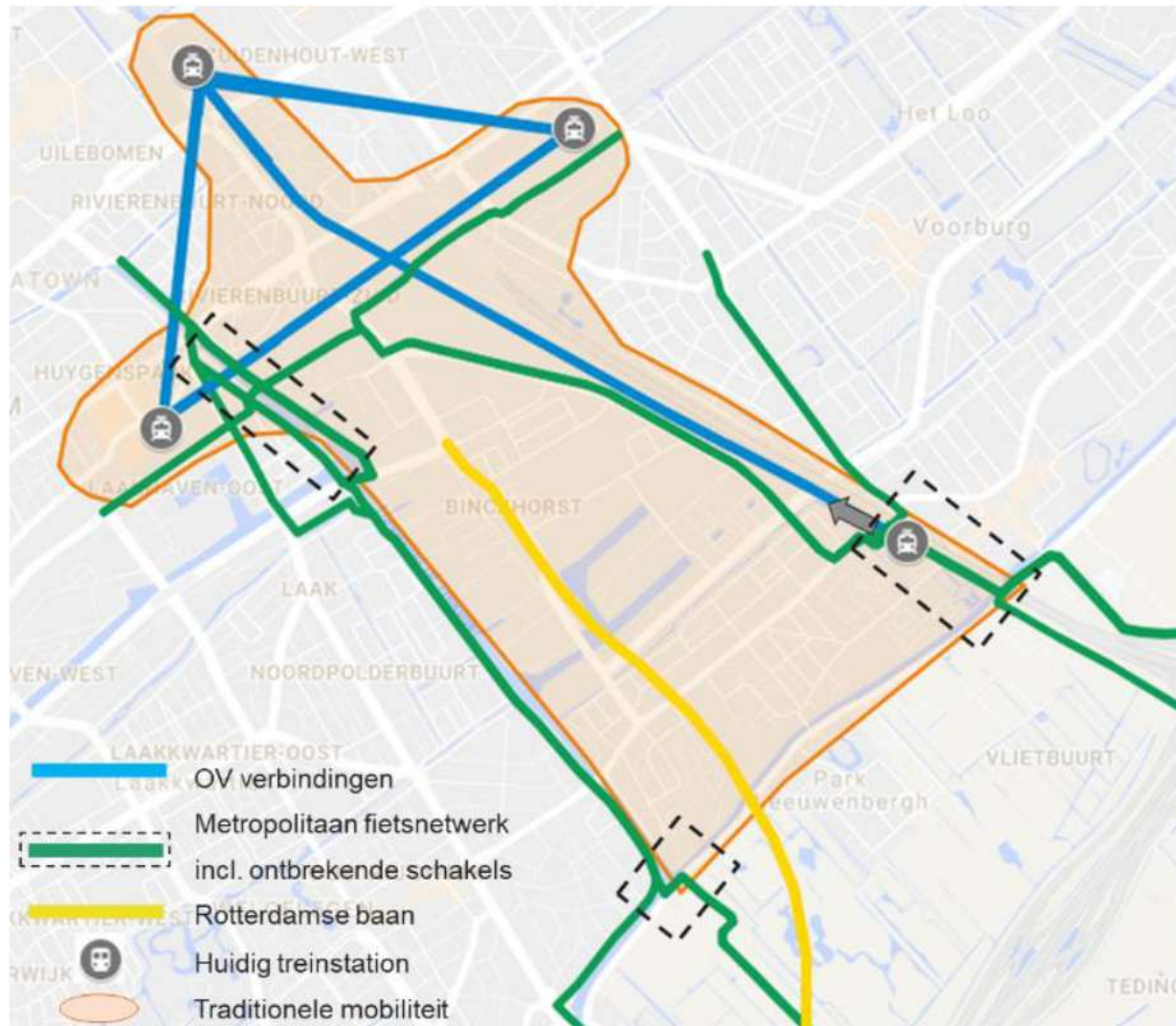
Perspectief 0 is de referentiesituatie. Het betreft een perspectief met een lage ontwikkelingsambitie, waarin sprake is van 10.000 woningen en 8.500 arbeidsplaatsen in het CID en de Binckhorst. Er wordt geen nieuwe infrastructuur aangelegd ten opzichte van de huidige situatie in 2018. Dit perspectief dient als een uitgangspunt voor de vergelijking met de andere ontwikkelde perspectieven.



- Gaat uit van alle huidig aanwezige weg- en railinfrastructuur en de realisatie van de Rotterdamse Baan
- Gaat uit van alle huidig aanwezige mobiliteitsvormen, waaronder o.a. de auto, bus, tram, metro, light-rail (Randstad rail), trein en langzaam vervoer (wandelen en fietsen).
- Gaat uit van traditionele mobiliteit, waarbij een op dit moment gebruikelijke parkeernorm gehanteerd wordt in CID en Binckhorst. Ook is er geen sprake van alternatieve vervoersconcepten zoals Smart Mobility.
- Geen nieuwe infrastructuur ten opzichte van de situatie in 2018. Zodoende is er ook geen fasering beschikbaar voor dit perspectief.

Perspectief 1: Optimaal benutten

Perspectief 1 heeft het doel om de huidige weg en railinfrastructuur maximaal te benutten. Het gaat uit van een beperkt ambitieniveau voor de werk- en woningontwikkeling in het CID en de Binckhorst, waarin sprake is van 15.000 woningen en 12.500 arbeidsplaatsen. In dit perspectief wordt ingezet op de uitbreiding van de fietsinfrastructuur. Voor het gebied van de Binckhorst en het CID is sprake van traditionele mobiliteit (zoals beschreven in perspectief 0). Investerings vinden plaats in langzaam vervoer infrastructuur ten behoeve van het verbeteren van de last-mile bereikbaarheid van de stations (speciale aandacht voor de toegang verbetering naar Voorburg) en het verbeteren van de regionale fietsverbindingen. Dit perspectief gaat ook uit van de realisatie van de Rotterdamse Baan. Een lijst van de ingrepen is hieronder opgenomen.



Figuur 1: Perspectief 1 "Optimaal benutten"

- Optimaliseren van bestaande OV-verbindingen (bus, tram, lightrail, metro en trein) en/of first/last-mile van stations (CS – HS – NOI – Voorburg).
- Aanleg en verbreding van fietsinfrastructuur en kunstwerken t.b.v verbeteren metropolitane fietsnetwerk. Dit betreft de route langs de Trekvlizone, langs het spoor (HS – NOI) en langs de A12/ Binckhorst.
- "Verschuiving" van station Voorburg in Noordwestelijke richting. Dit houdt in de verbetering van de first/last-mile bereikbaarheid en toegang van het station Voorburg door infrastructuur aanpassingen voor langzaam verkeer.
- Realisatie van de Rotterdamse baan is gereed

Het gaat uit van een gemiddeld ambitieniveau voor de werk- en woningontwikkeling in het CID en de Binckhorst, waarin sprake is van 20.000 woningen en 19.000 arbeidsplaatsen.

Daarnaast wordt er geïnvesteerd in een verbeterde regionale fietsverbindingen. Hieronder is een lijst opgenomen van de ingrepen voor dit perspectief.

- Aanleg van de Schenktunnel
- Optimaliseren van bestaande OV-verbindingen (bus, tram, lightrail, metro en trein) en/of first/last-mile van stations (CS – HS – NOI – Voorburg).
- Aanleg en verbreding van fietsinfrastructuur en kunstwerken t.b.v. verbeteren metropolitane fietsnetwerk. Dit betreft de route langs de Trekvlizzone, langs het spoor (HS – NOI) en langs de A12/ Binckhorst.
- Ontwikkeling van een nieuw treinstation in de Binckhorst.
- Realisatie van de Rotterdamse baan is gereed

Fasering

Fase 1: tot 2022

- Optimalisatie en/of frequentieverhoging OV-verbindingen en/of last-mile verbetering (CS – HS – NOI – Voorburg)
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de A12 en Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst Zuid-Oost zijde (nabij station Voorburg)

Fase 2: tot 2030

- Aanleg Schenktunnel
- Optimalisatie en/of frequentieverhoging OV-verbindingen en/of last-mile verbetering CS – Voorburg
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de TrekVliet en langs het spoor (HS – NOI)
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en CID

Fase 3: na 2030

- Aanleg nieuwe treinstation ter hoogte van Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en Noordzijde (nabij CID) en CID

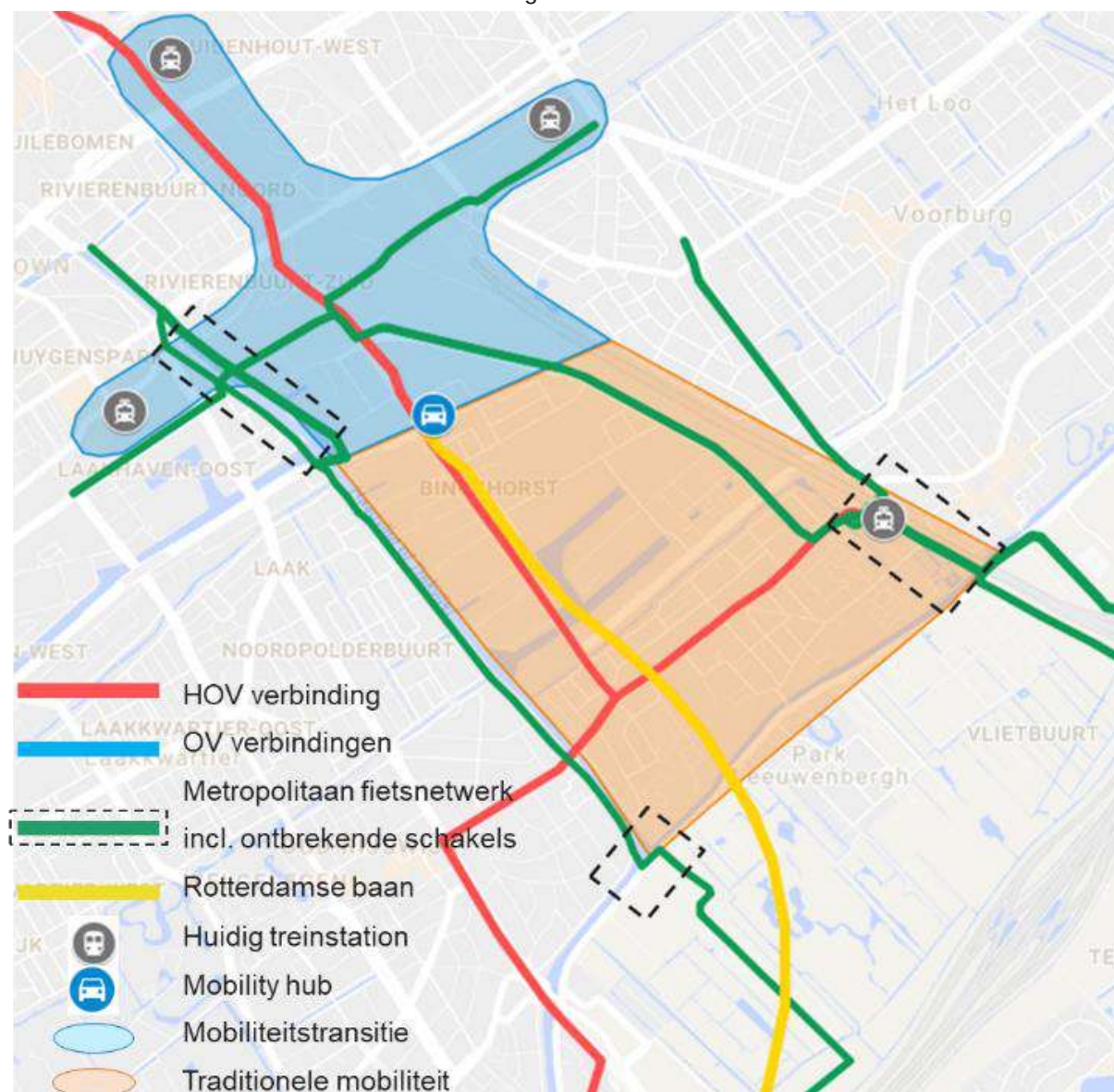
Perspectief 3: Beperkte Mobiliteitstransitie in het CID

Het doel van perspectief 3 is het realiseren van een mobiliteitstransitie in met name het CID. Hier is invulling aan gegeven door de realisatie van hoogwaardig lokaal openbaar vervoer tussen CID - Binckhorst – Voorburg (met een mogelijke doorkoppeling naar tramlijn 1 richting Delft) als alternatief voor de auto. Het gaat uit van een hoog ambitieniveau voor de werk- en woningontwikkeling in het CID en de Binckhorst, waarin sprake is van 30.000 woningen en 25.000 arbeidsplaatsen. Infrastructuur investeringen voor het OV zijn er dan ook voor de ontwikkeling van een HOV tramverbinding met gelijkvloerse kruisingen tussen CS – Voorburg over de Binckhorstlaan.

In dit perspectief geldt voor een beperkt deel van de Binckhorst (het noordelijk deel) en voor het CID een mobiliteitstransitie voor de gebiedsontwikkeling. Hier geldt dat de auto geen dominant vervoersmiddel is, waarbij nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals deelfietsen, deelscooters en deelauto's geïntroduceerd worden voor de bewoners. Deze transitie wordt mede gefaciliteerd door de ontwikkeling van een Mobility Hub in het gebied, waar de deelconcepten beschikbaar worden gesteld aan bewoners en werknemers. Via een online platform bijvoorbeeld hebben bewoners de mogelijkheid om deelconcepten te reserveren voor hun verplaatsingen. De parkeernorm in het noordelijk deel van de Binckhorst en het CID ligt daarom ook lager dan de gebruikelijke parkeernorm zoals in het zuidelijk deel van de Binckhorst. Daarnaast wordt ook geïnvesteerd in de metropolitane fietsverbindingen. Hieronder is een lijst opgenomen van de ingrepen voor dit perspectief, als ook de bijbehorende kaart.

- Aanleg van een HOV tram verbinding CS – Voorburg op separate infrastructuur op maaiveld niveau en kruisingen met overig verkeer met prioriteit voor de HOV tram. Ook zijn er doorkoppelmogelijkheden op de regiotramlijn 1 naar Delft.
- Ontwikkeling van een Mobility Hub in de Binckhorst waarbij alternatieve vervoersconcepten beschikbaar worden gesteld.

- Aanleg en verbreding van fietsinfrastructuur en kunstwerken t.b.v. verbeteren metropolitane fietsnetwerk. Dit betreft de route langs de Trekvlizone, langs het spoor (HS – NOI) en langs de A12/ Binckhorst.
- Realisatie van de Rotterdamse baan is gereed



Figuur 3: Perspectief 3 "beperkte mobiliteitstransitie in CID"

Fasering

Fase 1 (tot 2022)

- Verlegging van de huidige bus route 26 en 28 naar de Binckhorstlaan (koppeling CS/HS – Voorburg)
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de A12 en Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst Zuid-Oost zijde (nabij station Voorburg)

Fase 2 (tot 2030)

- Aanleg van een separate busbaan op maaiveldniveau voor de HOV-bus op de Binckhorstlaan en de Maanweg of Mariannelaan (verbinding CS – Voorburg). De kruisingen worden gelijkvloers uitgevoerd.
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de TrekVliet en langs het spoor (HS – NOI)
- Ontwikkeling van een Mobility Hub in de Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en CID

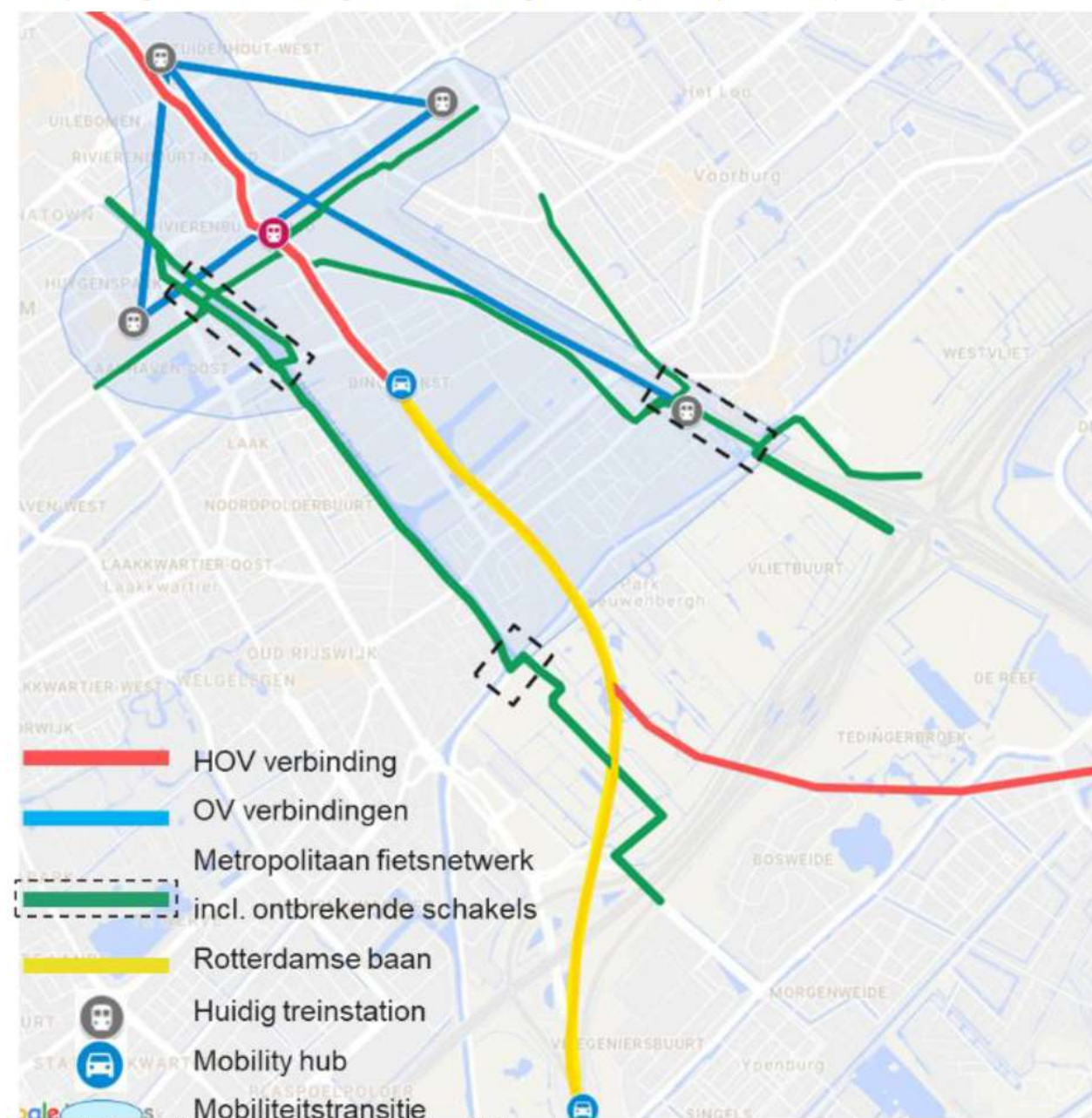
Fase 3 (na 2030)

- Aanpassingen aan de separate busbaan en aanleg rails voor HOV tram CS – Voorburg op maaiveld niveau met gelijkvloerse kruisingen op de Binckhorstlaan en de Maanweg óf Mariannelaan.
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en Noordzijde (nabij CID) en CID

Perspectief 4: Maximale mobiliteitstransitie

Perspectief 4 zet in op een maximale mobiliteitstransitie voor het gehele gebied van het CID en de Binckhorst. Hier is invulling aan gegeven door de realisatie van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer tussen CS en de regio (Delft, Rotterdam en Zoetermeer) via een vergelijkbare route als de Rotterdamse Baan. Er wordt separate infrastructuur voor het OV gerealiseerd op maaiveldniveau met gelijkvloerse kruisingen op de Binckhorstlaan. Voor het gebruik van OV in de Rotterdamse baan zijn een aantal mogelijkheden beschreven, zoals vermeld onder de fasering van dit perspectief. Het gaat uit van een hoog ambitieniveau voor de werk- en woningontwikkeling in het CID en de Binckhorst, waarin sprake is van 30.000 woningen en 25.000 arbeidsplaatsen.

Er wordt een extra treinstation gerealiseerd voor uitwisseling tussen lokaal/ regionaal OV en het hoofdspoorwegennetwerk ter hoogte van de kruising met het spooremlacement (zie Figuur). In dit



Figuur 4: Perspectief 4 "Maximale mobiliteitstransitie"

perspectief geldt voor heel Binckhorst en het CID een maximale mobiliteitstransitie met een scherpe parkeernorm (0,2 – 0,3) voor alle woon- en werkontwikkelingen in het gebied. De focus ligt op Smart Mobility met de bijbehorende alternatieve vervoersmodaliteiten (zie voorbeelden uit perspectief 3) en een verbetering van het metropolitane fietsnetwerk. Naast de Mobility Hub in de Binckhorst wordt er ook een Mobility Hub (en P+R mogelijkheid) gecreëerd nabij de A4 (Hoornwijck/ Drievliet) met de Rotterdamse Baan waarbij automobilisten kunnen overstappen op het OV.

- Optimaliseren van bestaande OV-verbindingen (bus, tram, lightrail, metro en trein) en/of first/last-mile van stations (CS – HS – NOI – Voorburg).
- Ontwikkeling van een nieuw treinstation op de kruising van het spoor (traject HS – NOI) en de HOV tram CS – regio.
- Aanleg en verbreding van fietsinfrastructuur en kunstwerken t.b.v. verbeteren metropolitane fietsnetwerk. Dit betreft de route langs de Trekvlizzone, langs het spoor (HS – NOI) en langs de A12/ Binckhorst.
- Ontwikkeling van een Mobility Hub in de Binckhorst waarbij alternatieve vervoersconcepten beschikbaar worden gesteld.
- Ontwikkeling Mobility Hub en P+R nabij de A4.
- Hervorming Rotterdamse Baan ten behoeven van OV en/of aanleg nieuwe tunnelbuis voor OV
- Realisatie van de Rotterdamse baan is gereed

Fasering

Fase 1 (tot 2022)

- De bus rijdt op gedeelde infrastructuur over de Binckhorstlaan met gelijkvloerse kruisingen op maaiveldniveau met een koppeling op de Rotterdamse Baan (ook gedeeld gebruik door auto en OV in de tunnel).
- Optimalisatie en/of frequentieverhoging in de driehoek CS – HS – NOI door infrastructuur aanpassingen, waardoor het OV frequenter ingezet kan worden.
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de A12 en Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst Zuid-Oost zijde (nabij station Voorburg)

Fase 2 (tot 2030)

- Aanleg van een separate busbaan op maaiveldniveau met gelijkvloerse kruisingen ten behoeve van een HOV-bus op de Binckhorstlaan en koppeling met de Rotterdamse baan (gedeeld gebruik door auto en OV in de tunnel).
- Optimalisatie en/of frequentieverhoging op de OV-relatie CS – Voorburg
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de TrekVliet en langs het spoor (HS – NOI)
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en CID
- Ontwikkeling van een Mobility hub in de Binckhorst

Fase 3 (na 2030)

- Aanleg van HOV tram infrastructuur (op autonome/separate infrastructuur) op maaiveldniveau met conflictvrije kruisingen op Binckhorstlaan en realisatie van separate infrastructuur ten behoeve van OV in de Rotterdamse Baan (separate tunnelbuis voor OV of separate baan voor OV in de huidige buizen).
- Ontwikkeling van een nieuw treinstation in Binckhort/ CID
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en Noordzijde (nabij CID) en CID

3 KOSTENRAMING PERSPECTIEVEN

Na het opstellen van de perspectieven zijn de investeringskosten van de perspectieven geraamd. Het doel van de kostenramingen is het bepalen van het all-in budget voor de perspectieven, exclusief BTW.

Voor de ramingen is gebruik gemaakt van reeds beschikbare ramingen voor de Schenktunnel en de tram over de Binckhorstlaan. Middels de systematiek van SSK (Standaard Systematiek Kostenramingen) en een prijspeil van 2018 zijn de investeringskosten van de betreffende elementen berekend. De andere onderdelen zijn geraamd op basis van kengetallen. De kostenramingen zijn inclusief bouwkosten, vastgoedkosten, indirecte kosten, overige bijkomende kosten en project onvoorzien. Een overzicht van de geraamde onderdelen per perspectief met een toelichting is opgenomen in bijlage B van dit rapport.

In onderstaande tabellen is het resultaat van de kostenraming gepresenteerd per perspectief, met een opsomming van de geraamde elementen. Het betreft de totale investeringskosten per perspectief exclusief BTW. De opgenomen bedragen zijn inclusief een opslag voor een ramingsonzekerheid van 40%, wat conform de SSK systematiek overeen komt met een onderschreidingskans van 85%.

Perspectief 1 (geraamde elementen)	Investeringskosten
Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-HS-NOI. Dit betreft o.a. het optimaliseren en verhogen van de capaciteit van bestaande bus, tram / lightrail infra, het aanpassen van de voet en fiets infrastructuur t.b.v. first/ last-mile en het uitbreiden van fietsparkeercapaciteit rondom stations en haltes.	
Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-Voorburg Zie bovenstaande tekst.	
Opschuiven station Voorburg (verbeteren fiets en voetganger bereikbaarheid) Aanpassen van de voet en fietsinfrastructuur t.b.v. first/ last mile verbetering en aanpassingen/toevoegingen van toegang naar station Voorburg	
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en eventueel Binckhorstlaan) Realisatie van nieuwe fietspaden en/of verbreding van huidige fietspaden en de aanleg van nieuwe kunstwerken t.b.v. langzaam verkeer (en hulpdiensten)	
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement) Zie bovenstaande.	
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde) Zie bovenstaande	
Velostrada (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvliefbrug) Zie bovenstaande	
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet Zie bovenstaande	
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder) Zie bovenstaande	
Smart Mobility maatregelen (MaaS- en deelconcepten uitrol) Investeren in een online platform t.b.v. de uitrol van deelconcepten, probeeraanbiedingen voor bewoners en contracten met aanbiedende partijen	
Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte Enabling infrastructuur en voorzieningen voor langzaam verkeer in woon/werk gebied	
Totale kosten	

Perspectief 2 (geraamde elementen)	Investeringskosten
Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-HS-NOI	
Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-Voorburg	
Nieuw station Binckhorst incl. uitbreiding spoorinfra Voorburg – CS Investeringskosten in de aanleg van het station en de realisatie van de spoorverdubbeling t.b.v. het mogelijk maken van inpassing van het station in de dienstregeling	
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en eventueel Binckhorstlaan)	
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)	
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde)	
Velostrada (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvlitbrug)	
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet	
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)	
Smart Mobility maatregelen (MaaS- en deelconcepten uitrol)	
Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte	
Schenktunnel Investeringskosten voor de aanleg van de Schenktunnel (vork-variant)	
Totale kosten	€ [REDACTED]
Perspectief 3 (geraamde elementen)	Investeringskosten
Mobilityhub in Binckhorst Investeringskosten voor gebiedsreservering, realisatie van kleinschalige P&R en deelconcepten	
Bus CS - Binckhorst – Voorburg Investeringskosten voor routing en aanleg/verplaatsing belijning en haltering e t.b.v. bus op Binckhorstlaan, de Maanweg of de Mariannelaan	
HOV (bus) CS – Binckhorst – Voorburg In aanvulling op het bovenstaande betreft dit ook nog de investeringskosten in separate bus infrastructuur op de Binckhorstlaan, de Maanweg of de Mariannelaan.	
HOV (tram) CS - Voorburg – Delft Investeringskosten in separate tramverbinding op bovengenoemde relatie	
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en Binckhorstlaan)	
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)	
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde)	
Velostrada (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvlitbrug)	
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet	
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)	
Smart Mobility maatregelen (MaaS- en deelconcepten uitrol)	

Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte

Totale kosten

Perspectief 4 (geraamde elementen)

Investeringskosten

Mobilityhub in Binckhorst

Mobilityhub nabij A4

In aanvulling op de investeringskosten voor de Mobility hub in de Binckhorst zijn voor deze hub meer kosten geraamd voor P&R

Bus door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft

Investeringskosten voor aanleg van nieuwe bus infrastructuur voor aansluiting op de huidige wegen/ OV infrastructuur en aanpassing/ aanleg van belijning en haltering

HOV bus door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft

Investeringskosten voor de aanleg van separate bus infrastructuur op maaiveld niveau en voorzieningen voor de aansluiting op het bestaande infrastructuur, inclusief belijning en haltering

HOV tram naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft

Investeringskosten voor de aanleg van separate tram infrastructuur en voorziening voor de aansluiting op het bestaande tram infrastructuur, inclusief haltering

Aanpassen tunnel Rtd-baan t.b.v. HOV

Investeringskosten in de aanleg van een separate tunnelbuis t.b.v. OV

Sprinterstation in kruising HOV en hoofdspoor CS-NOI

Investeringskosten in de aanleg van een nieuw treinstation

Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-HS-NOI

Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-Voorburg

Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en Binckhorstlaan)

Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)

Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde)

Velostrada (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvliefbrug)

Velostrada fietsbrug over Zuidvliet

Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)

Smart Mobility maatregelen (MaaS- en deelconcepten uitrol)

Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte

Totale kosten

4 EFFECTEN

4.1 Beoordelingskader en scoringsmethodiek

Het opgestelde beoordelingskader in deze preverkenning is bedoeld als een afweegkader voor de vergelijking van de perspectieven en is daarmee dus anders dan het afweegkader voor de verkenning.

De themasessie van 05-06 stond in het teken van de ontwikkeling van beoordelingskader voor de preverkenning, welke voorgaand aan deze themasessie al in concept is opgesteld. Gedurende deze themasessie zijn de betrokkenen aan de slag gegaan met het verder ontwikkelen van het beoordelingskader en de bijbehorende beoordelingscriteria. Op basis van deze feedback is het beoordelingskader aangepast. Een overzicht is weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1: Beoordelingskader met sub criteria en toelichting

Thema	Criterium	Toelichting
Ruimte en kwaliteit	Bijdrage aan verstedelijking	Hoe draagt het ruimtebeslag van de oplossing bij aan het realiseren van meer woningontwikkeling in de Binckhorst/ CID
	Verbinding met kennisclusters	Hoe draagt de oplossing bij aan een betere bereikbaarheid met de TU Delft, Erasmus en de Universiteit van Leiden
	Aantrekkelijke leefomgeving	Hoe draagt het ruimtebeslag van oplossing bij aan het realiseren van meer openbare ruimte, groen en faciliteiten
Bereikbaarheid	Oplossen NMCA-knelpunten	Hoe draagt de oplossing bij aan het oplossen van de huidige en toekomstige knelpunten op lokale wegen
	Oplossen Rijkswegen knelpunten	Hoe draagt de oplossing bij aan het oplossen van de huidige en toekomstige knelpunten op A4 en A12
	Kwaliteit vervoerssysteem	Hoe draagt de oplossing bij aan het verbeteren van de robuustheid en betrouwbaarheid van het vervoerssysteem
Leefbaarheid	Geluidsoverlast	Hoe draagt de oplossing bij aan het verbeteren/ verminderen van de geluidsoverlast door verkeer in het plangebied
	Luchtkwaliteit	Hoe draagt de oplossing bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit door verkeer in het plangebied
	Verkeersveiligheid	Hoe draagt de oplossing bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in het plangebied
Duurzaamheid	Klimaatadaptatie	In hoeverre is de oplossingsrichting klimaatadaptief
	Energietransitie	In hoeverre houdt de oplossingsrichting rekening met de energietransitie
	Flexibiliteit	Hoe flexibel/ adaptief is de eindoplossing i.r.t. parallelle ontwikkelingen na 2030
Haalbaarheid	Adaptiviteit	In hoeverre is de oplossingsrichting adaptief/ aanpasbaar gedurende projectfasen
	Financieel	In hoeverre is de eind oplossingsrichting financieel haalbaar
	Politiek-bestuurlijk	In hoeverre is er politiek-bestuurlijk draagvlak vanuit lokaal, regionaal en nationaal niveau voor de oplossingsrichting

De hierop volgende themasessie op 19-06 had als doel om de perspectieven te rangschikken op basis van de verwachte effecten, gebruikmakend van het beoordelingskader. Een eerste aanzet voor het rangschikken van de perspectieven heeft plaatsgevonden voorafgaand aan deze themasessie, waarbij alle perspectieven zijn beoordeeld op hun effecten ten opzichte van elkaar. Vervolgens zijn alle betrokken stakeholders gevraagd hetzelfde te doen tijdens de themasessie van 19-06 waarbij de resultaten met elkaar zijn vergeleken en bediscussieert. De stakeholders is gevraagd om een score van 1-10 toe te wijzen aan ieder perspectief op basis van ieder sub-criterium, waarbij 1 de slechts mogelijke score is en 10 de best mogelijke. Per thema (bijvoorbeeld "Ruimte en Economie") leidt dit tot een cumulatieve score voor ieder perspectief, waarvoor geldt dat hoe hoger het puntenaantal, des te beter het perspectief scoort. De cumulatieve score bepaalt daarmee ook de rangorde tussen de perspectieven voor het thema. De rangorde is vervolgens uitgedrukt in een score 1-5, waarbij 1 de beste score is en 5 de laagste.

4.2 Kosten en opbrengsten perspectieven

Voor ieder perspectief zijn naast de kosten ook de opbrengsten bepaald om inzicht te verkrijgen in de financiële levensvatbaarheid.

Naar verwachting biedt de optelsom van de traditionele bekostigings-mogelijkheden alleen niet voldoende dekking voor een ZO 75% dekkingsgraad. Zicht hebben op 75% van de benodigde bekostiging is een essentiële voorwaarde voor het opstarten van MIRT verkenningen rondom stedelijke en regionale mobiliteitsopgaven. Zodoende is er gekeken naar de potentie van de innovatieve bekostigingsmogelijkheden. Voor de bekostigingsmogelijkheden is daarom door Rebel een rapportage opgesteld waarin deze innovatieve bekostigingsmogelijkheden zijn uitgewerkt. Een drietal extreme pakketten zijn samengesteld om te onderzoeken of deze sterk onderscheideind zijn ten opzichte van elkaar en ook of daarmee voldoende opbrengsten behaald kunnen worden. Deze pakketten zijn:

1. Vormen van betalen voor mobiliteit;
2. Verstedelijking en bereikbaarheid gaan hand in hand; en
3. Vormen van belastingen en budgetmaatregelen.

De pakketten zijn vervolgens per perspectief uitgezet. Hieronder is een overzicht opgenomen van de gecalculerde opbrengsten per pakket en per perspectief.

Tabel 2: Opbrengst instrumenten Pakket 1 "betalen voor mobiliteit" (bron: Rebel Group)

Opbrengst in EUR 1,000, 2019 – 2040)	Perspectief 1	Perspectief 2	Perspectief 3	Perspectief 4
Toeslag reizigersopbrengsten HTM				
Verkoop naamrechten lijn/ haltes OV				
Congestiezone heffing centrum				
Totaal				

Tabel 3: Opbrengst instrumenten Pakket 2 "verstedelijking en bereikbaarheid" (bron: Rebel Group)

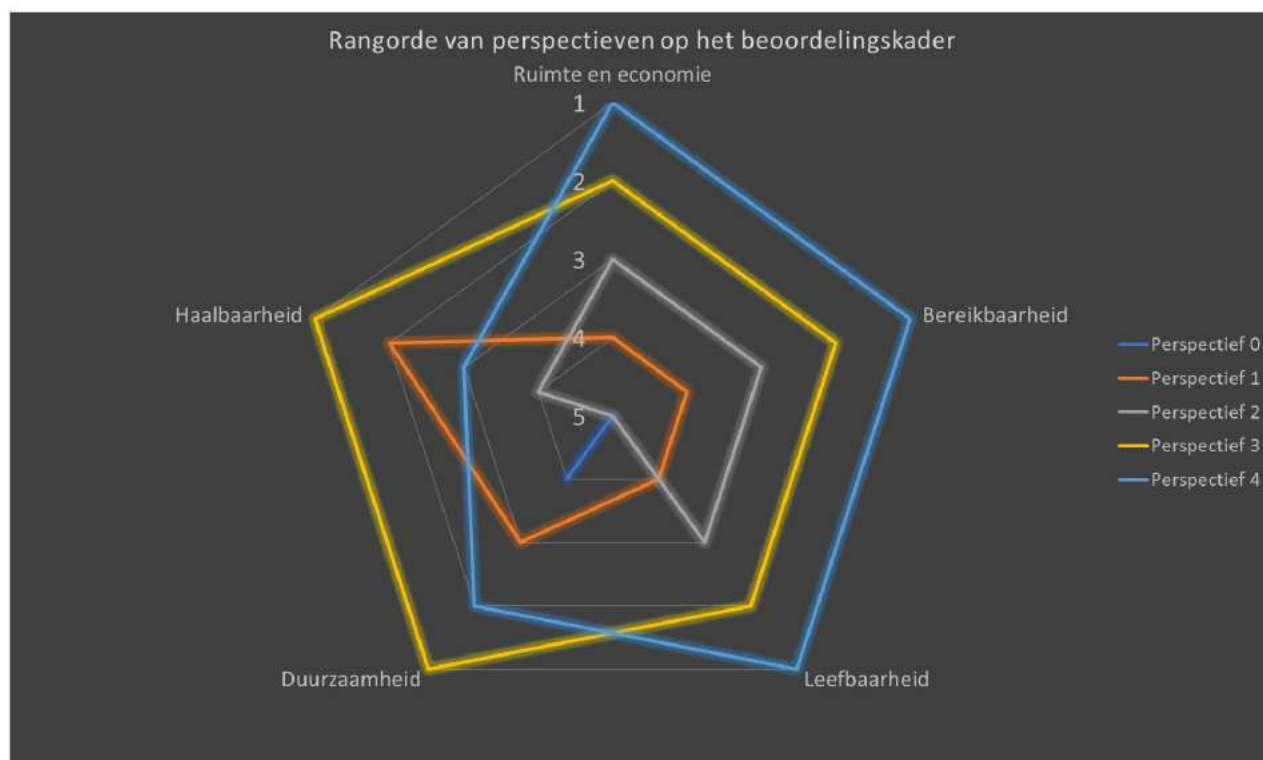
Opbrengst in EUR 1,000, 2019 – 2040)	Perspectief 1	Perspectief 2	Perspectief 3	Perspectief 4
Onttrekking bovenplanse verbeteringen CID, 50k €				
Opbrengst lagere parkeernormen €				
Eenmalige verkoopheffingen vastgoed €				
Totaal €				

Tabel 4: Opbrengst instrumenten Pakket 3 "belasting/ budgetmaatregelen" (bron: Rebel Group)

Opbrengst in EUR 1,000, 2019 – 2040)	Perspectief 1	Perspectief 2	Perspectief 3	Perspectief 4
Onttrekking OZB increment impactzone BH-CID-LVB				
Opbrengst BTW inhouding aanneemsom, 1e verkoop binnen 2 jaar				
BTW inhouding reizigersopbrengsten HTM				
Geormerkt accres uitkeringen Gemeentefonds				
Periodieke bereikbaarheidsheffing huishoudens				
Totaal				

4.3 Effecten

Aan de hand van het beoordelingskader voor de preverkenning en de scoremethodiek zijn vervolgens de effecten van de perspectieven ingeschat. De resultaten van de perspectieven beoordeling zijn in onderstaande figuur gevisualiseerd. In de figuur is de rangorde/classificatie van de perspectieven gepresenteerd, volgend uit de themasessie over effectenbepaling met de input vanuit alle betrokken stakeholders.



Figuur 5: Beoordeling van rangorde van perspectieven a.d.h.v. het beoordelingskader met bijbehorende criteria

Voor het thema **ruimte en economie** komt perspectief 4 het beste uit de bus. Een HOV-tram op separate infrastructuur biedt mogelijkheden voor het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving doordat het ruimte wegneemt van de meer vervuilende auto. Ook heeft een HOV-tram ook minder ruimtebeslag nodig dan een auto en heeft het een hoge vervoerscapaciteit wat verdichting van verstedelijking rondom de verbinding mogelijk maakt. Anderzijds levert een regionale verbinding van het CID en de Binkhorst kansen op voor een verbeterde bereikbaarheid met kennisclusters: met name richting de TU Delft. Dit is doorslaggevend geweest voor het toekennen van de beste score aan perspectief 4 in plaats van perspectief 3, waar uitgegaan is van een lagere vervoerscapaciteit doordat de verbinding met gelijkvloerse kruisingen is uitgevoerd. Perspectief 0 scoort het slechts aangezien er in dit perspectief geen veranderingen optreden ten aanzien van de huidige situatie.

Voor het thema **bereikbaarheid** komt perspectief 4 het beste uit de bus. Een hoogwaardig regionaal OV-systeem is volgens de expert judgement het meest effectief in het oplossen van de huidige lokale en regionale knelpunten op de wegen doordat het een alternatief vormt voor de auto. Daarnaast neemt ook de in gebruik name van de Rotterdamse baan intensiteit af van de Utrechtse Baan. Ook voor dit thema geldt dat perspectief 3, 2, 1 en 0 respectievelijk 2^e, 3^e, 4^e en laatste scoren. Met name de perspectieven waarin geen HOV-systeem in Binckhorst is toegepast scoren slecht(er).

Op het gebied van **leefbaarheid** scoort wederom perspectief 4 het best. Het gehele ontwikkelingsgebied is autoluw vormgegeven en zet nadrukkelijk in op HOV en langzaam vervoer. Het aantal voertuigkilometers in het gebied neemt daarmee ook drastisch af waardoor de verkeersveiligheid toeneemt en de geluidsoverlast en luchtkwaliteit in het gebied verbeterd. Perspectief 3 scoort iets minder dan perspectief 4 vanwege het feit dat alleen een deel van het gebied autoluw is vormgegeven.

Voor het thema **duurzaamheid** scoort perspectief 3 het best vanwege de mogelijkheid om de eindoplossing aan te passen bij toekomstige veranderingen, waarbij (in beperkte mate) ingezet wordt op duurzame mobiliteitsconcepten zoals hoogwaardig openbaar vervoer en deelsystemen in de Binckhorst als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Alhoewel er sterker ingezet wordt op de mobiliteitstransitie in perspectief 4 dan in perspectief 3, is het adaptief vermogen van perspectief 4 lager, waardoor de totaalscore (en daarmee de rangorde) net iets lager uitvalt. De perspectieven met traditionele mobiliteit scoren lager op duurzaamheid vanwege de sterke oriëntatie op autogebruik in plaats van duurzamere vervoersvormen.

Voor het thema **haalbaarheid** komt ook perspectief 3 het beste uit de bus. De fasering van dit perspectief is flexibel waardoor adaptief omgegaan kan worden met mogelijke veranderingen gedurende de looptijd van de ontwikkelingen. In tegenstelling tot perspectief 4 dienen er voor dit perspectief geen onomkeerbare investeringen gepleegd te worden en vallen de totale kosten significant lager uit. De mogelijkheden voor een regionale doorkoppeling (aansluiting op tram 1 richting Delft) is ook interessant vanuit een politiek-bestuurlijk draagvlak. Perspectief 2 en 4 zijn de duurste oplossingsrichtingen vanwege de benodigde aanpassingen voor de Schenktunnel en het spooreplacement voor de realisatie van een treinstation bij Binckhorst (perspectief 2) en de benodigde aanpassingen of realisatie van een nieuwe tunnelbuis van de Rotterdamse baan t.b.v. OV.

Uit de effectenbepaling is te concluderen dat perspectief 4 over het algemeen het best scoort ten aanzien van ontwikkelingskansen voor het CID en de Binckhorst op het gebied van ruimte & economie, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Dit alternatief scoort echter slecht op haalbaarheid vanwege de hoge investeringskosten en politiek-bestuurlijke uitdagingen ten behoeve van het realiseren van een nieuwe tunnel richting de regio. Perspectief 3 vult dit gat goed op doordat de totale investeringskosten lager uitvallen, het politiek-bestuurlijk draagvlak breder is en dit perspectief over het algemeen goed scoort op de andere criteria. Opvallend is dat de perspectieven met traditionele mobiliteit (perspectief 0, 1 en 2) slechter scoren ten aanzien van de ontwikkelingskansen voor het CID en de Binkhorst, terwijl deze perspectieven (met uitzondering van perspectief 2 door de aanleg van de Schenktunnel) vanuit oogpunt van investeringskosten juist beter scoren.

5 BEVINDINGEN PERSPECTIEVEN

Voor het onderzoekend ontwerpen zijn stakeholders actief bij het gehele proces betrokken geweest: beginnend bij de ontwikkeling van brede maatregelpakketten, de ontwikkeling van perspectieven en ten slotte de beoordeling van de effecten van de perspectieven aan de hand van een gezamenlijk gedragen beoordelingskader.

De bevindingen van alle betrokkenen gedurende het onderzoekend ontwerpen zijn in dit hoofdstuk gevat om een inzicht te verkrijgen in de belangrijkste conclusies. Dit betreft onder andere de visie van de stakeholders ten aanzien van de meest benodigde en meest effectieve oplossingen/ maatregelen vanuit alle ontwikkelde perspectieven. Een lijst van de belangrijkste gemeenschappelijk bevindingen en no-regrets zijn hieronder gedestilleerd:

- De auto moet geen prominente plek krijgen in de Binckhorst en het CID, omdat het belemmerend werkt voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en ontwikkelingskansen van het gebied. Dit kan mogelijk worden gemaakt door een autoluw gebied in te richten.
- Aanpassing en/of verlaging van de parkeernormen voor de te ontwikkelen gebieden en knooppunten in het CID en de Binckhorst kunnen in sterke mate bijdragen aan de mobiliteitstransitie in het gebied.
- Ingezet moet worden op lokaal en/of regionaal hoogfrequent openbaar vervoer voor het CID en de Binckhorst. Investeren in HOV is effectief en noodzakelijk vanuit de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave van stedelijke gebieden. Daarbij dient rekening gehouden te worden met een ingroeimodel dat aansluit bij het tempo van de gebiedsontwikkeling: bijvoorbeeld een transitie van bus naar HOV-bus en ten slotte HOV tram of lightrail/ metro. De bijbehorende infrastructuur moet met deze transitie meegroeien, bijvoorbeeld beginnend bij een vervoersconcept op gedeelde weginfrastructuur en groeiend naar een gesloten systeem op separate infrastructuur met ongelijkvloerse kruisingen.
- Aandacht moet besteed worden aan Smart Mobility en Mobility-as-a-Service (of deel) concepten, zoals deelfietsen, -scooters, -auto's en overige duurzame vervoersconcepten
- Investeren in nieuwe treinstations in de Binckhorst en het CID wordt sterk afgeraden vanwege de complexiteit van de dienstregeling op het spoor en het ontbreken van functionaliteit vanwege de korte afstand tussen de treinstations. Dit leidt tot hoge benodigde investeringen.
- Er dient ingezet te worden op het verbeteren van de last-mile bereikbaarheid van stations, haltes en de Binckhorst en CID voor langzaam verkeer door barrières (viaducten, spooremlacements en/of water) te beslechten en een snelle en logische routing te realiseren. Het CID en de Binckhorst bevinden zich binnen een straal van 1,0 kilometer van een van de treinstations. Een station is daarom goed bereikbaar per voet of fiets. Een verbeterde bereikbaarheid per fiets vraagt ook om een capaciteitsverhoging van de fietsparkeercapaciteit op stations, haltes en op Mobility hubs.
- Verbeteren van het metropolitaan fietsnetwerk met omliggende gemeentes om de bereikbaarheid per (snel)fiets te realiseren. Hierbij gaat het om zowel de Noord-Zuid als de Oost-West verbindingen, waarbij een aantal barrières (spoor en water met name) beslecht moeten worden.
- Verbetering van de kwaliteit van het massa vervoerssysteem door frequentieverhoging. Voor het hoofdrail betreft dit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) naar onder andere Den Haag CS en tussen CS – NOI. Op lokaal en regionaal niveau betreft het een frequentieverhoging voor de bus, tram, Randstad Rail en metro óf het verbeteren van de last-mile bereikbaarheid voor langzaam verkeer.
- Mogelijkheden dienen beschouwd te worden voor gecombineerd gebruik van de Rotterdamse Baan (auto én OV)
- De realisatie van de Schenktunnel draagt in sterke mate bij aan het bevorderen van de mobiliteitstransitie doordat het de fysieke barrière wegneemt tussen het CID en de Binckhorst. Ook wordt door het verleggen van het doorgaande autoverkeer naar de Centrumring dit deel van het centrum autoluw. Dit biedt ruimte voor een mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en OV.

6 ALTERNATIEVEN

De alternatieven ontwikkeling heeft plaatsgevonden tijdens de laatste werksessie van de preverkenning op 26-06 met alle betrokkenen. Voorgaand aan de laatste themasessie heeft een kleiner comité concept alternatieven ontwikkeld op basis van de conclusies over de maatregelen van perspectieven en hun effectscoring. Hierbij zijn de conclusies gebruikt voor het inventariseren van de keuzemogelijkheden voor de ontwikkeling van de alternatieven. Ook is aandacht besteed aan de vertaling naar het meest voor de hand liggende voorstel, de adaptieve ingroei daarvan en de keuzes die er gedurende dat ingroeimodel op welk moment te maken zijn. Voor de doorvertaling naar de alternatieven is daarom allereerst een onderscheid gemaakt naar no-regret maatregelen, welke bij elk perspectief standaard worden toegepast en naar de keuzemogelijkheden/ draaiknoppen. Een overzicht is hieronder opgenomen.

No-regret maatregelen:

- Aanleg van het metropolitaan fietsnetwerk zoals omschreven in de perspectieven
- Toepassing van een autoluw gebied in de Binckhorst en het CID (conform de mobiliteitstransitie) en uitrol van een HOV verbinding
- Verbetering van de last-mile bereikbaarheid en toegang van stations (CS, HS, NOI en Voorburg) en/of frequentieverhoging van de huidige OV-verbindingen in het CID (driehoek CS – HS – NOI)
- Uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit op en rondom knooppunten zoals stations, haltes en mobility hubs.

Keuzemogelijkheden:

- Onderscheid naar HOV op lokaal of regionaal niveau
- Onderscheid naar het vervoerstype van HOV, namelijk bus, tram, light-rail/ metro
- Onderscheid naar het type infrastructuur en de hoogteligging van het openbaar vervoer: gedeeld/ gemengd ruimtegebruik tussen auto en (H)OV, separate (H)OV infrastructuur op maaiveld met gelijkvloerse kruisingen en separate/autonome OV infrastructuur op of onder maaiveld niveau met ongelijkvloerse kruisingen.
- Onderscheid naar de parkeernorm (toestaan van parkeren) in het CID en de Binckhorst, variërend van normaal (1,0) tot laag (0,2 – 0,3).
- Onderscheid naar het wel of niet aanleggen van de Schenktunnel
- Onderscheid naar het type mobility hub, variërend van een mini-hub tot een super-hub. Een mini-hub heeft een primaire functie voor bewoners en bezoekers van het betreffende gebied. Het heeft een beperkte ruimtereservering voor het parkeren van eigen auto's en biedt MaaS- en deelconcepten aan zoals fietsen, brommers en auto's voor bewoners. Een super-hub wordt beschouwd als een transferium waar gebruikers over kunnen stappen van de auto naar HOV en of deelconcepten. Dit type hub heeft daarom een grotere capaciteit ten behoeven van auto parkeren.

De initieel ontwikkelde alternatieven zijn tijdens de laatste themasessie beoordeeld, aangevuld en verder uitgewerkt door alle stakeholders. Het resultaat is de ontwikkeling van vier alternatieven zoals weergegeven in Tabel 5. De tabel geeft op hoofdlijnen de ambitie van het alternatief weer, evenals een inzicht in de fasering. In de rest van dit hoofdstuk zijn de alternatieven nader toegelicht.

Tabel 5: Gedefinieerde alternatieven en hun fasering op hoofdlijnen

Alternatief	Fase 1 (2018 – 2022)	Fase 2 (2022 – 2030)	Fase 3 (ná 2030)
0: Lokale bus	Huidige situatie	Geen verandering	Geen verandering
1: Lokale HOV tram	HOV bus, excl. aanpassing viaducten	HOV-tram CS – Voorburg incl. aanpassingen viaducten	Geen verandering
2: Regionale HOV bus	HOV bus, excl. aanpassingen viaducten	HOV-bus CS – Voorburg op eigen baan op MV met gelijkvloerse kruisingen incl. aanpassingen viaducten	Regio (eigen tunnel/ via Voorburg/ via Delft/ via Ro-Ba)
3: Regionale HOV tram	HOV bus, excl. aanpassingen viaducten	HOV-tram CS – Voorburg op gedeelde baan op MV met gelijkvloerse kruisingen incl. aanpassingen viaducten	Regio (eigen tunnel/ via Voorburg/ via Delft/ via Ro-Ba)
4: Regionale Light-Rail / Metro	HOV bus, excl. aanpassingen viaducten	HOV-tram CS – Voorburg + Delft op eigen baan op niveau -1 of +1 met ongelijkvloerse kruisingen incl. aanpassingen viaducten	Regio (eigen tunnel/ via Voorburg/ via Delft/ via Ro-Ba)

Alternatief 0: Lokale bus (referentie situatie)

Alternatief 0 is opgenomen als een referentiesituatie waar de overige alternatieven mee vergeleken kunnen worden. Het komt qua eigenschappen overeen met perspectief 0 en gaat uit van de huidige situatie: traditionele mobiliteit, huidige infrastructuur en het huidig vervoerssysteem in de Binckhorst. Dit betreft buslijnen 26 en 28 volgens de huidige routing zoals aangegeven in bijlage D.

Alternatief 1: Lokale HOV-tram

Het eindbeeld van alternatief 1 is een lokale tramverbinding van CS naar Voorburg, inclusief een doorkoppelingsmogelijkheid op lijn 1 richting Delft. Het alternatief begint als een lokale HOV-busverbinding CS – Voorburg en wordt vanaf 2022 (fase 2) vervangen door een HOV-tram met een doorkoppelingsmogelijkheid op lijn 1 richting Delft. Zodoende heeft dit alternatief veel overeenkomsten met perspectief 3. In de onderstaande figuur is de fasering van dit alternatief beschreven.

Alternatief 2: Regionale HOV-bus

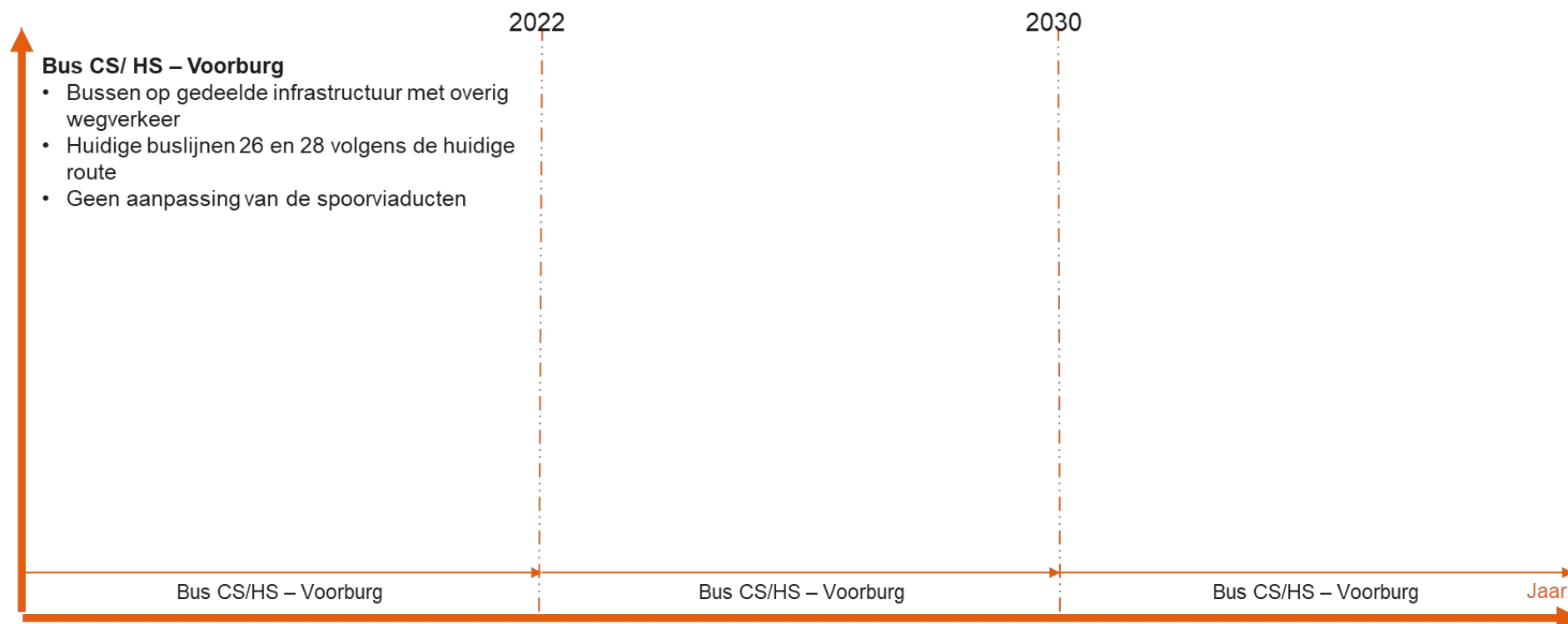
Het eindbeeld van alternatief 2 is een regionale HOV-busverbinding vanaf CS naar de regio. Dit alternatief begint als een lokale busverbinding tussen CS – Voorburg en zet vanaf 2030 (fase 3) door naar regio (Zoetermeer, Delft en/of Rotterdam). Voor de doorgroei richting de regio zijn verschillende routingmogelijkheden, zoals beschreven in onderstaande figuur.

Alternatief 3: Regionale HOV-tram

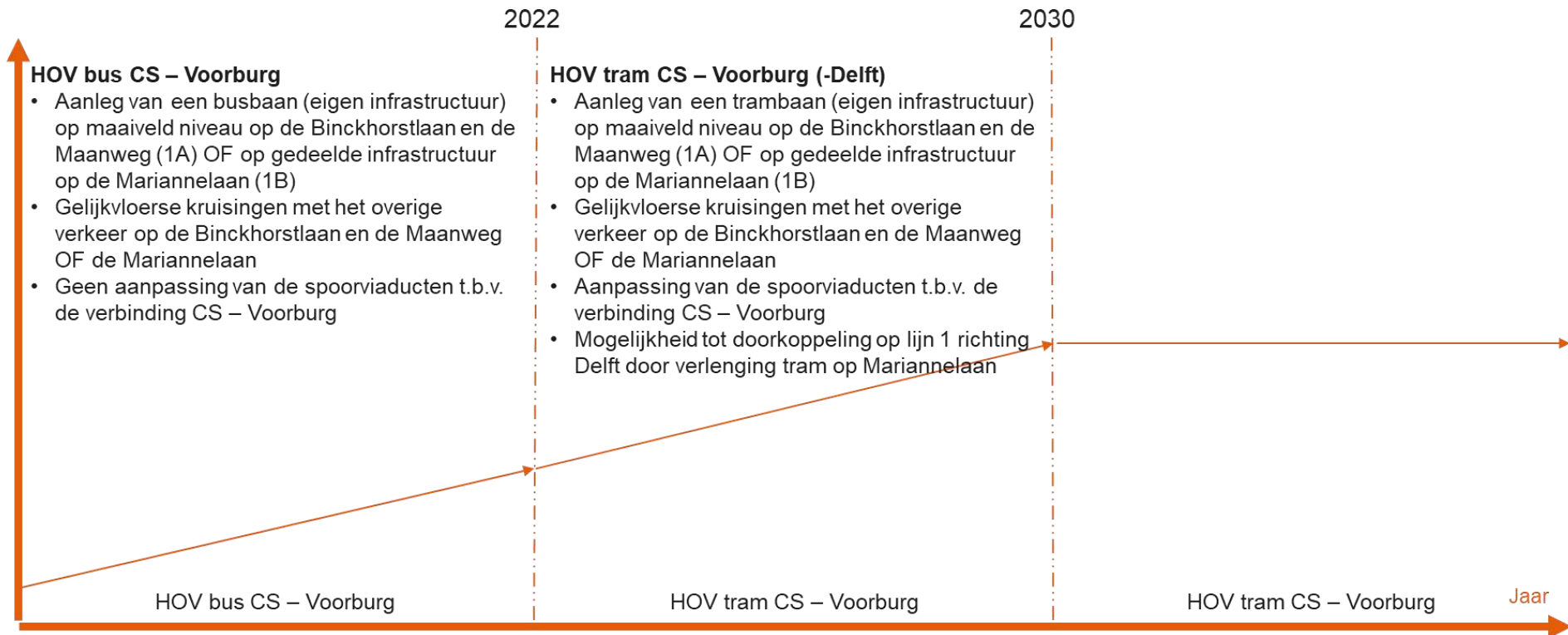
Het eindbeeld van alternatief 3 is een regionale HOV-tramverbinding vanaf CS naar de regio. Ook dit alternatief begint als een lokale HOV-busverbinding tussen CS – Voorburg. In tegenstelling tot alternatief 2 wijzigt het naar een HOV-tramverbinding in fase 2 (relatie CS – Voorburg). Vanaf 2030 groeit de verbinding door naar de regio, waarvoor het verschillende routingmogelijkheden heeft. In onderstaande figuur is de fasering verder toegelicht.

Alternatief 4: Regionale (HOV) Light-Rail / Metro

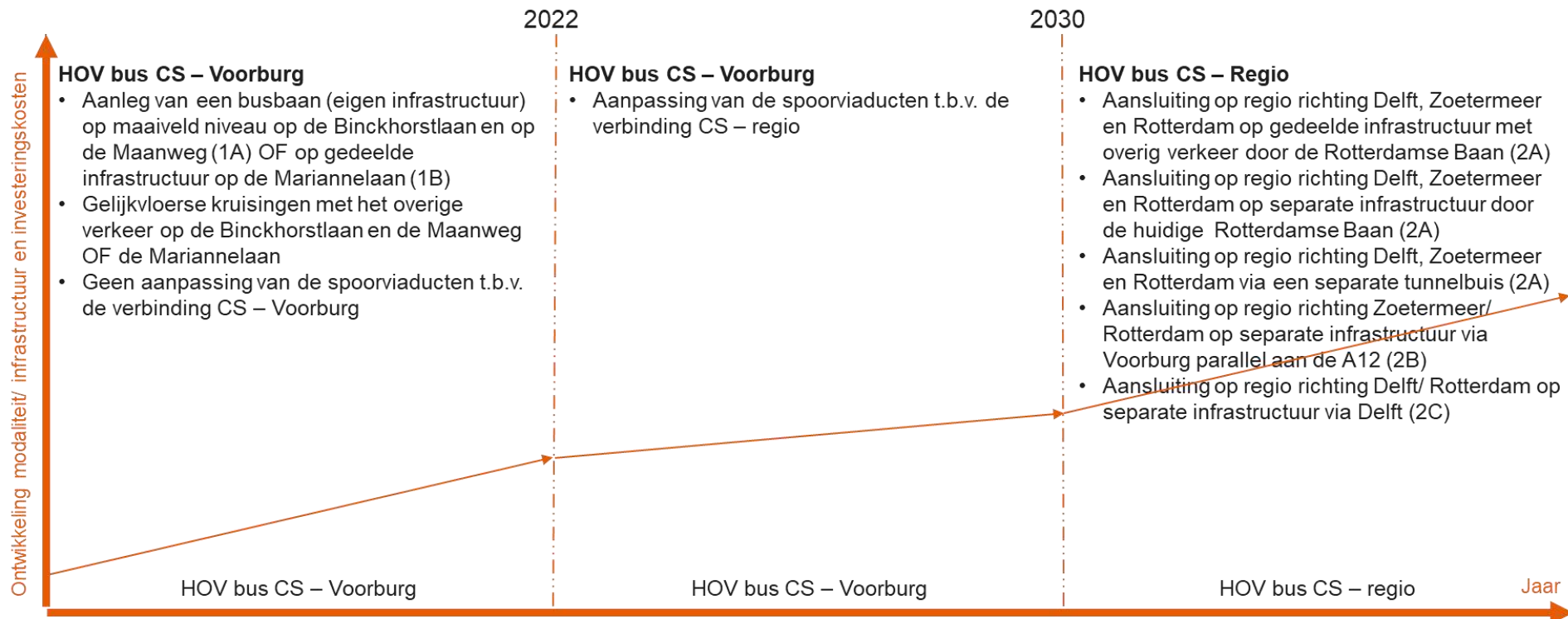
Het eindbeeld van alternatief 4 is een regionale lightrail verbinding vanaf CS naar de regio. Net als alternatief 3 begint dit alternatief als een lokale HOV-busverbinding tussen CS – Voorburg in fase 1. Vanaf 2022 wordt voor dit alternatief een autonome baan (vrij liggend onder of boven maaiveld met ongelijkvloerse kruisingen met overig verkeer) gerealiseerd op de Binckhorstlaan met aansluiting op CS en Voorburg. Vervolgens sluit dit alternatief vanaf 2030 aan op de huidige lightrail verbinding richting Zoetermeer/ Rotterdam en/of een nieuwe verbinding richting Delft/ Rotterdam. In onderstaande figuur is de fasering verder toegelicht.

Alternatief 0: Lokale bus (referentie situatie)

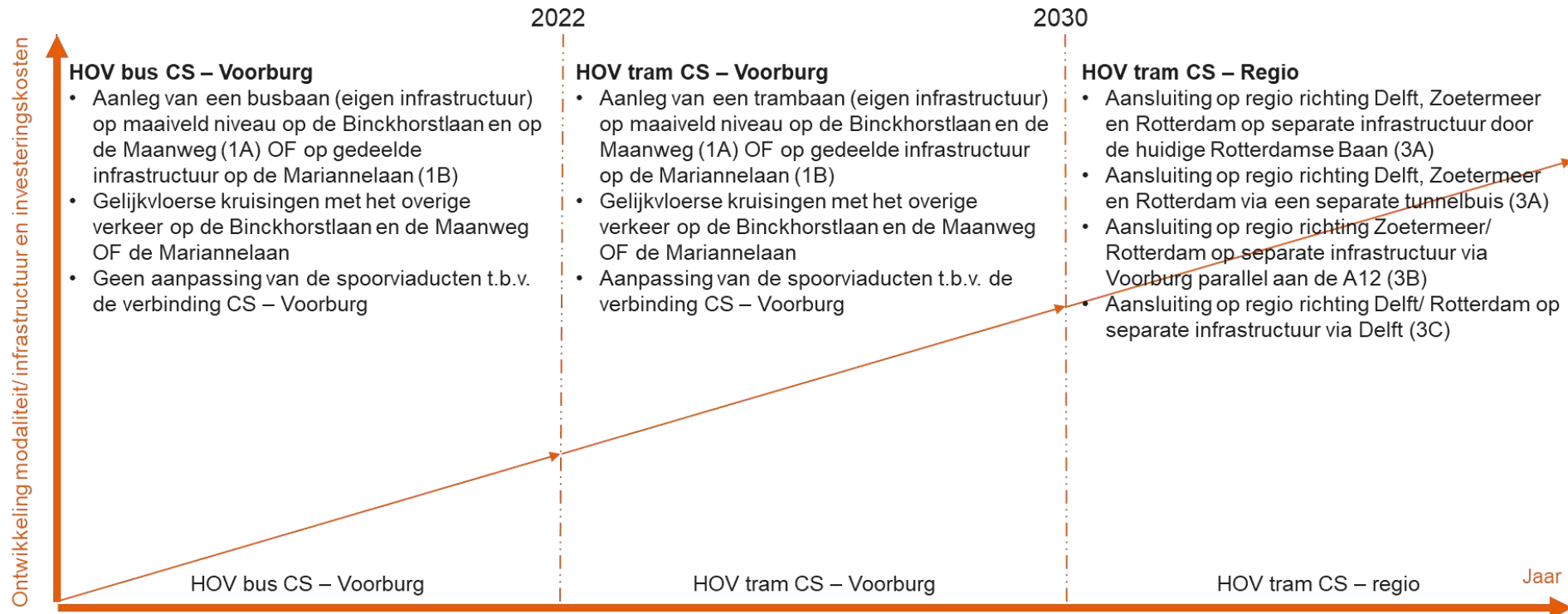
Alternatief 1: Lokale HOV tram



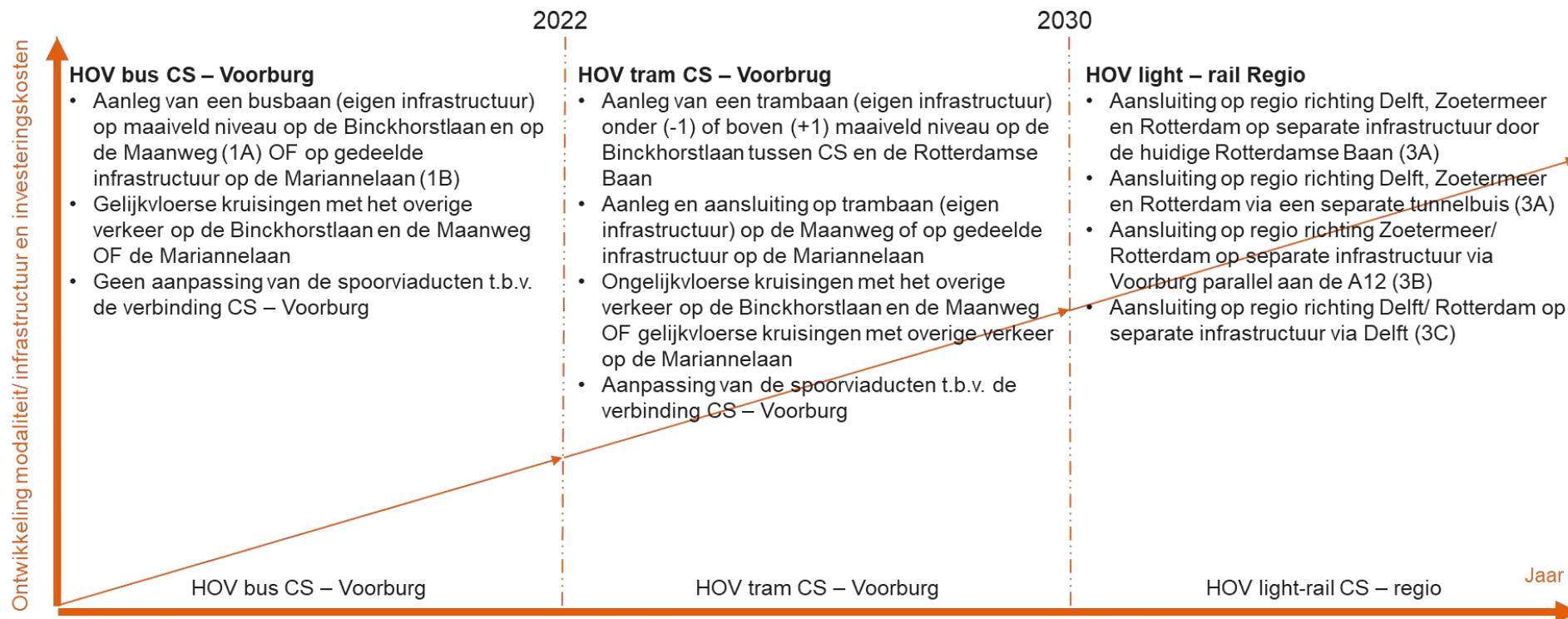
Alternatief 2: Regionale HOV bus



Alternatief 3: Regionale HOV tram



Alternatief 4: Regionale Light-Rail / Metro



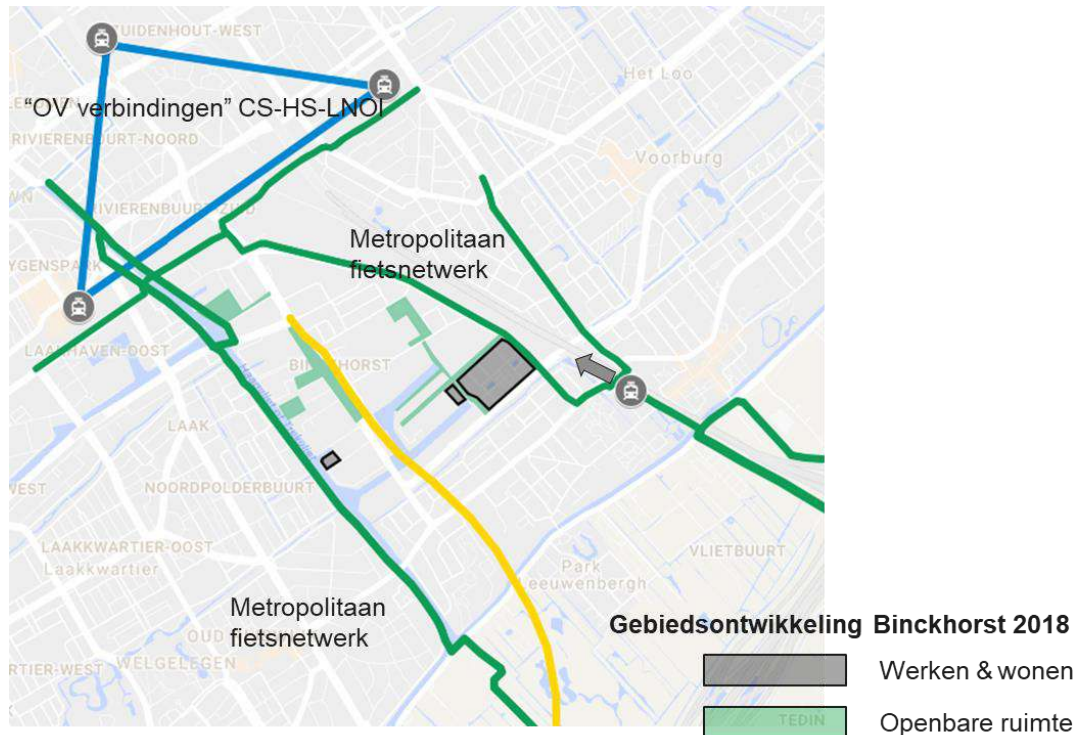
7 KOSTENINDICATIE ALTERNATIEVEN

Wordt nog toegevoegd in versie voor DO

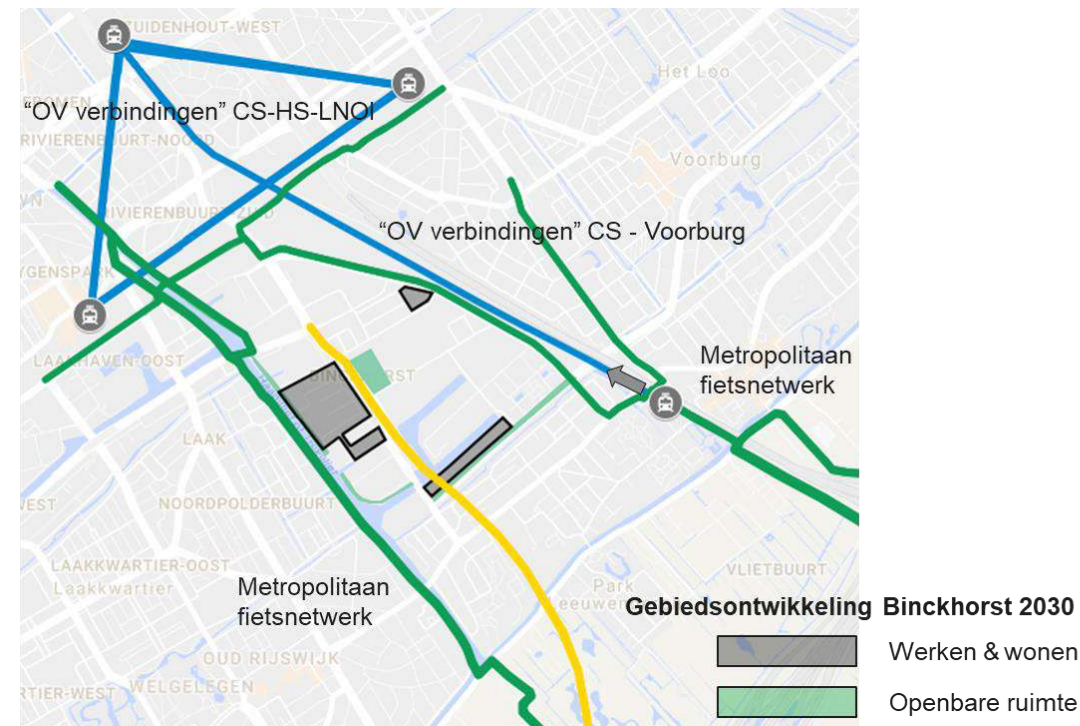
BIJLAGE A: FASERING PERSPECTIEVEN

Perspectief 1

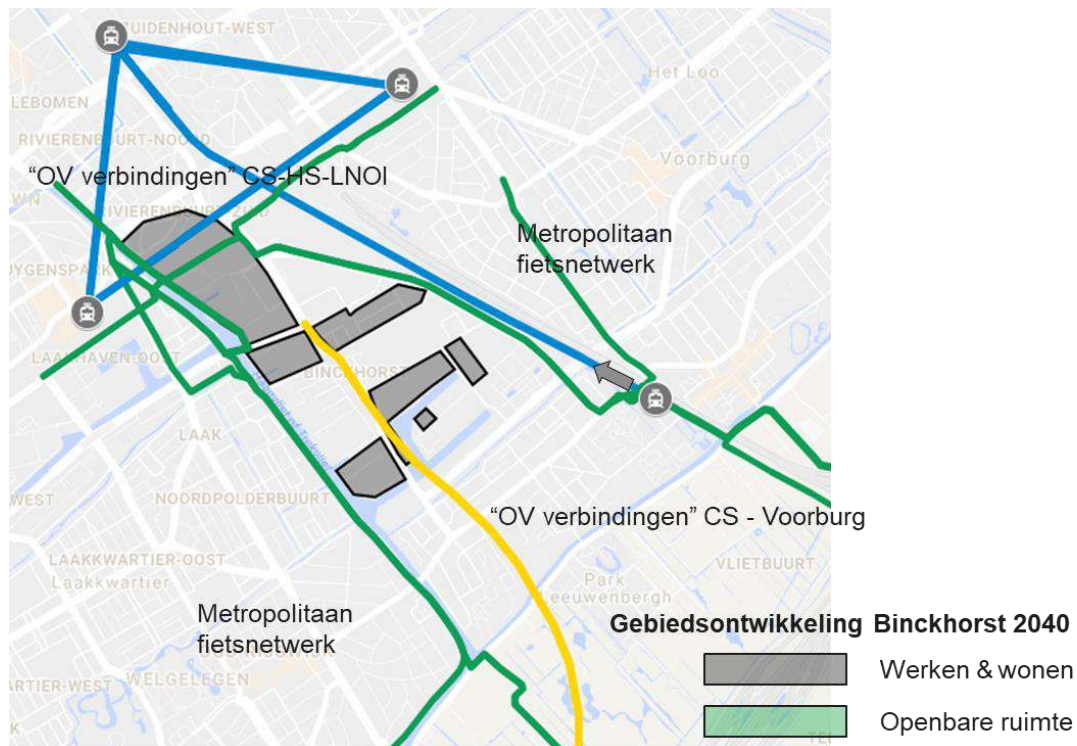
Fase 1



Fase 2

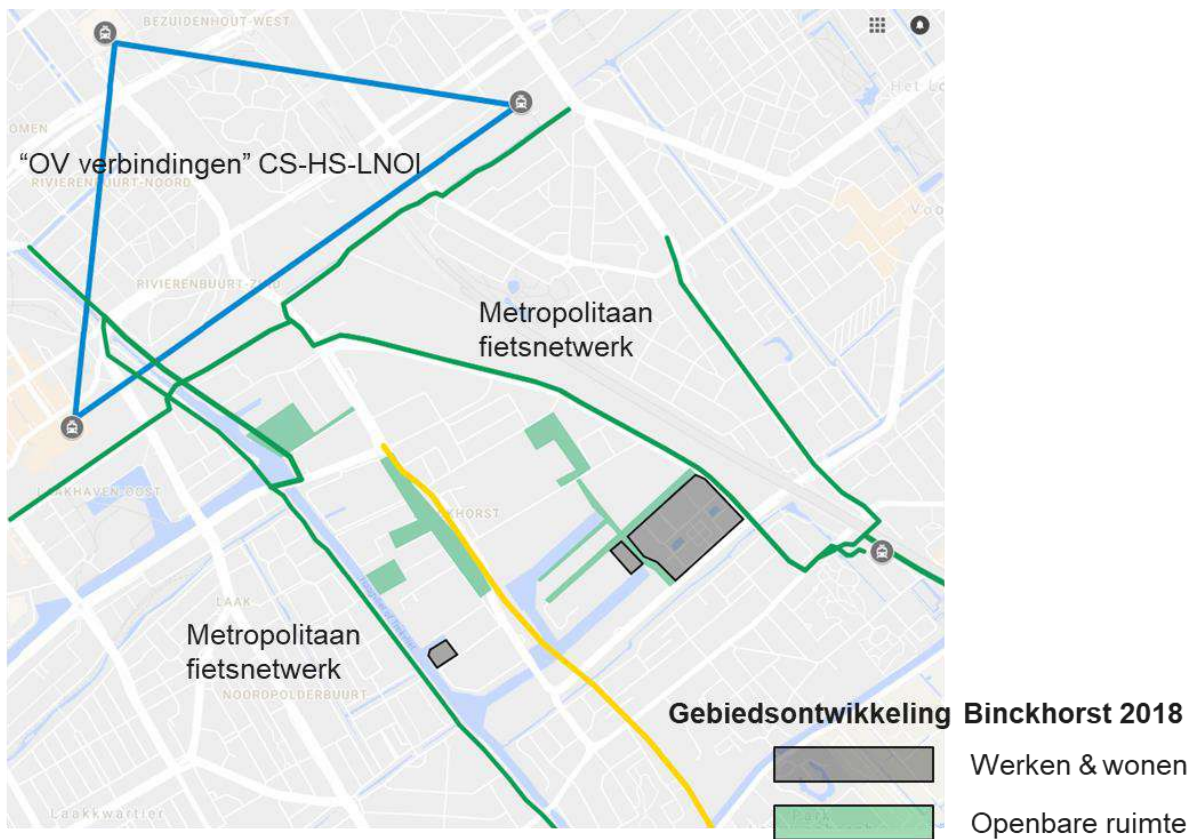


Fase 3

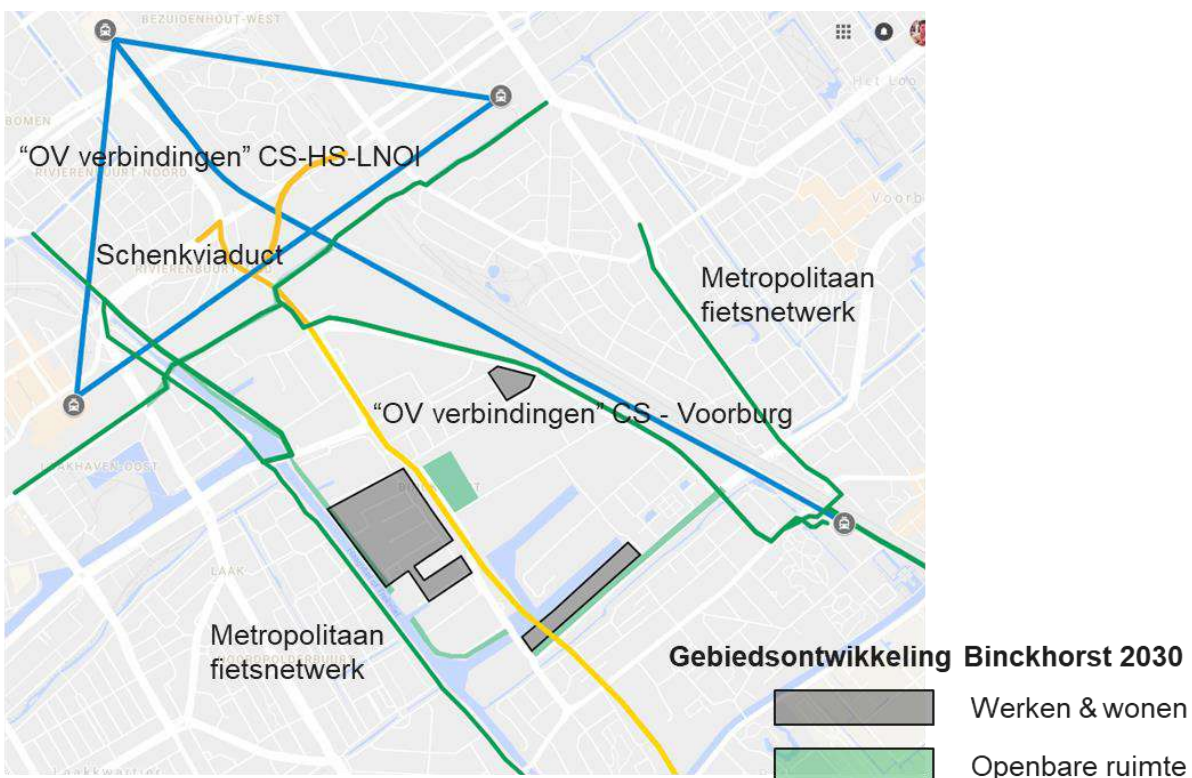


Perspectief 2

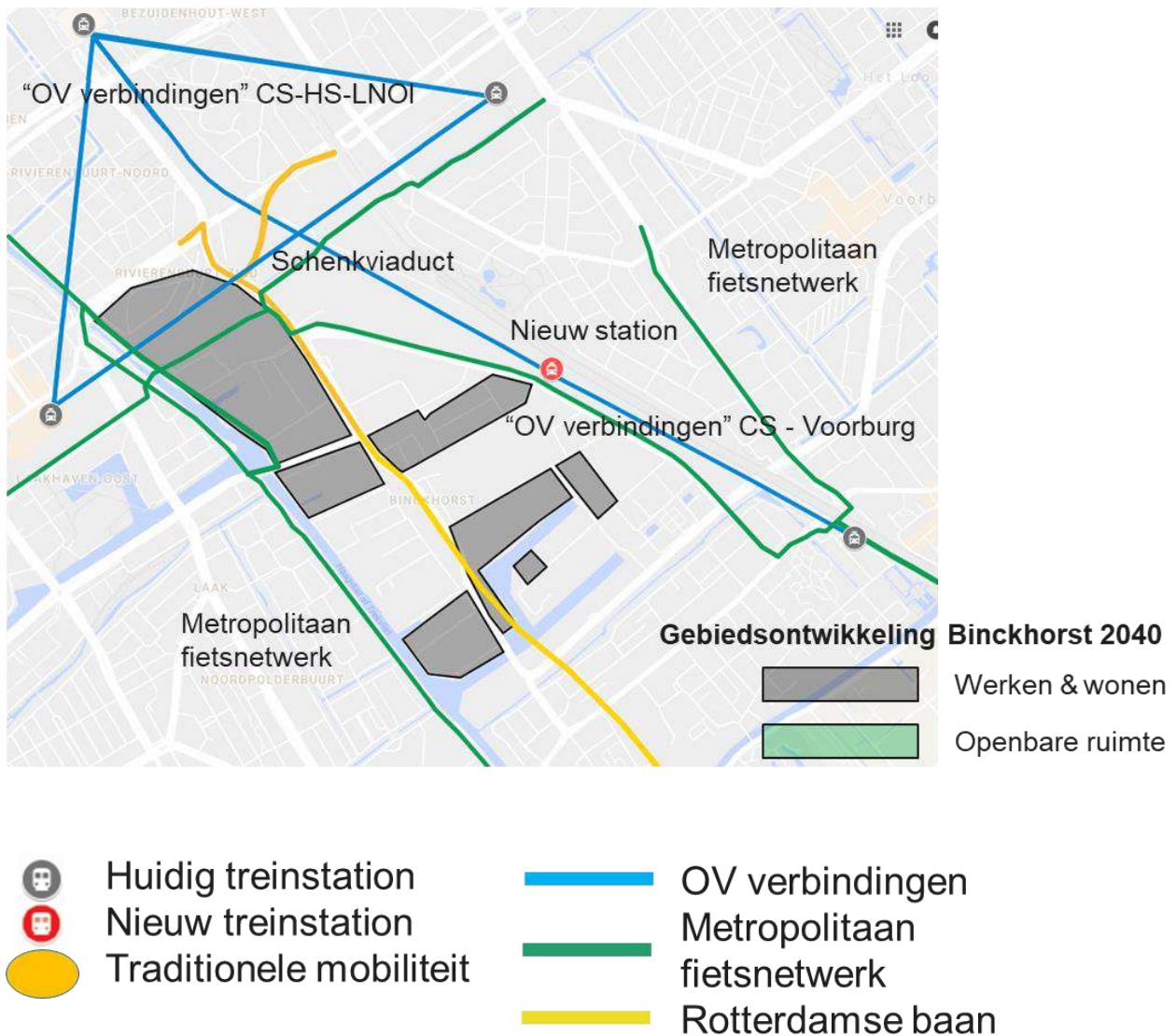
Fase 1



Fase 2

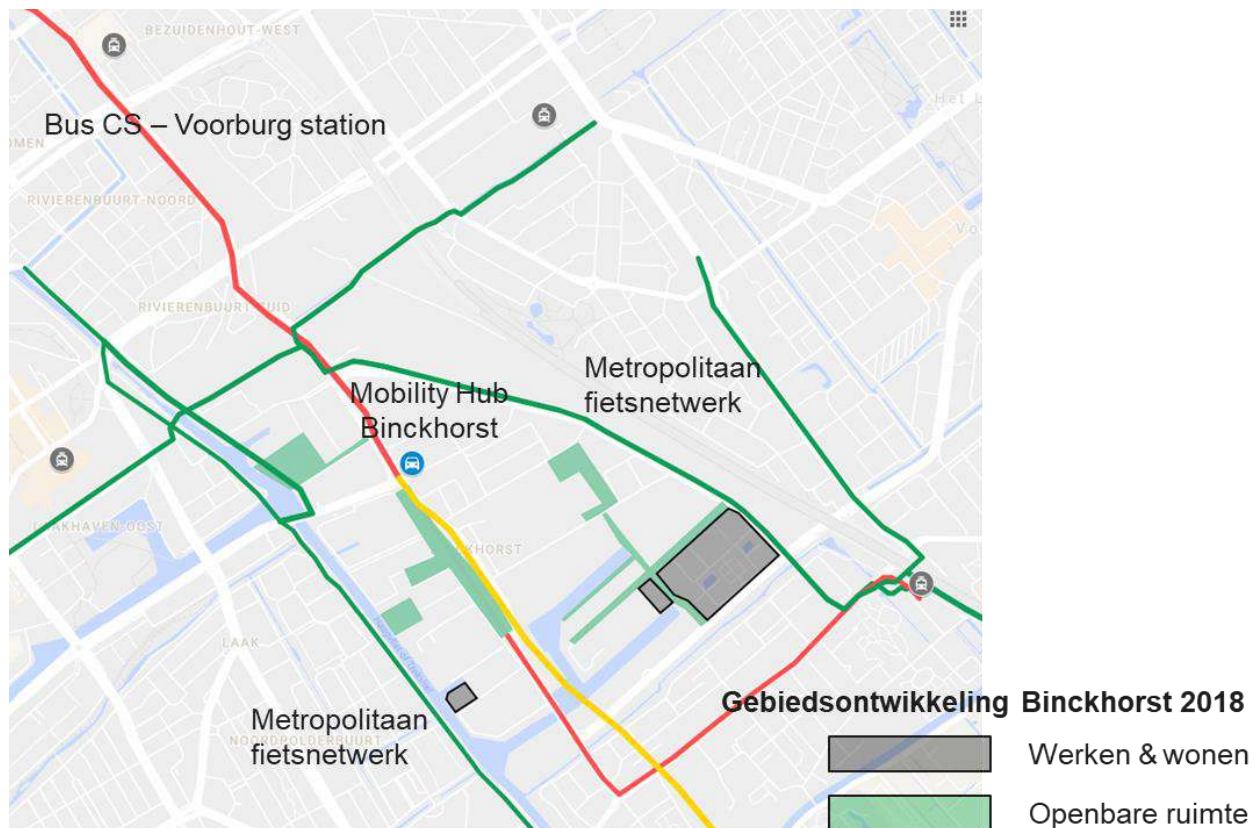


Fase 3

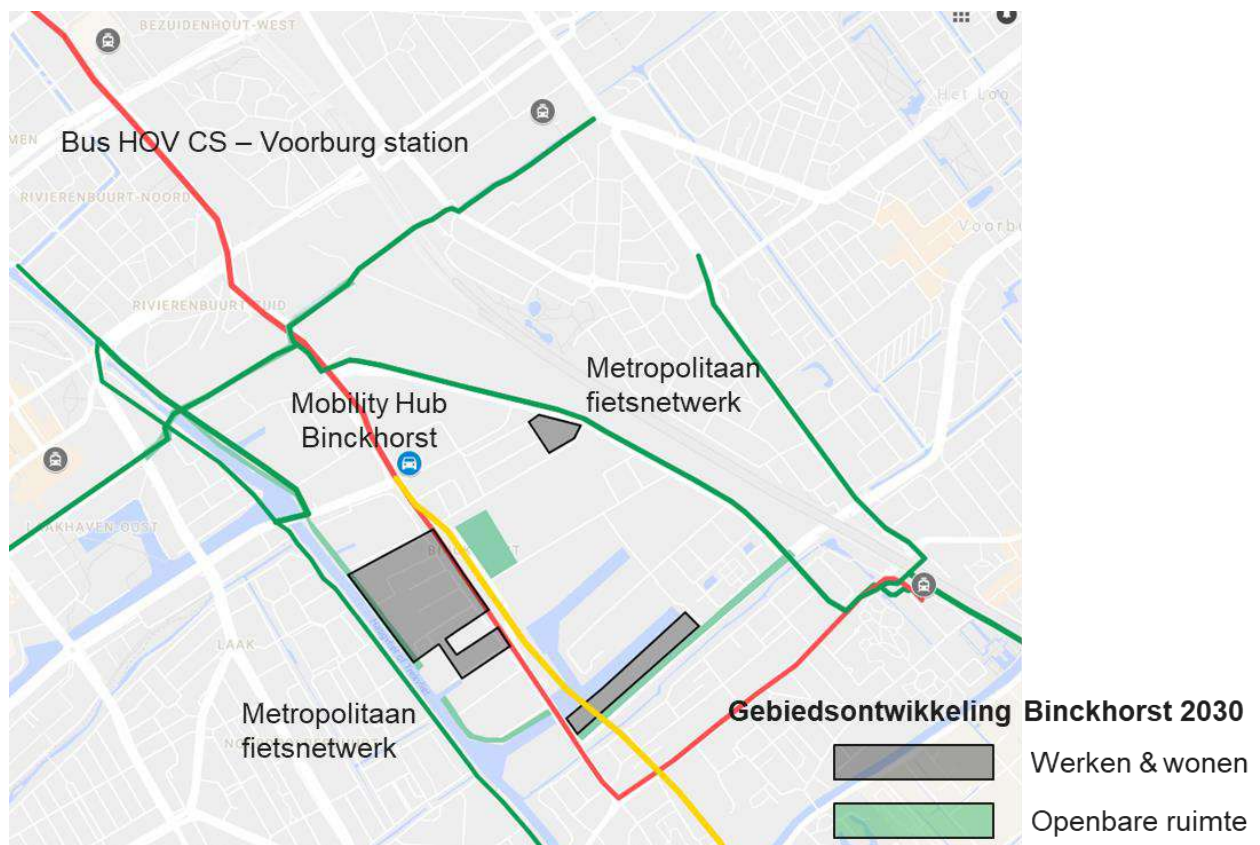


Perspectief 3

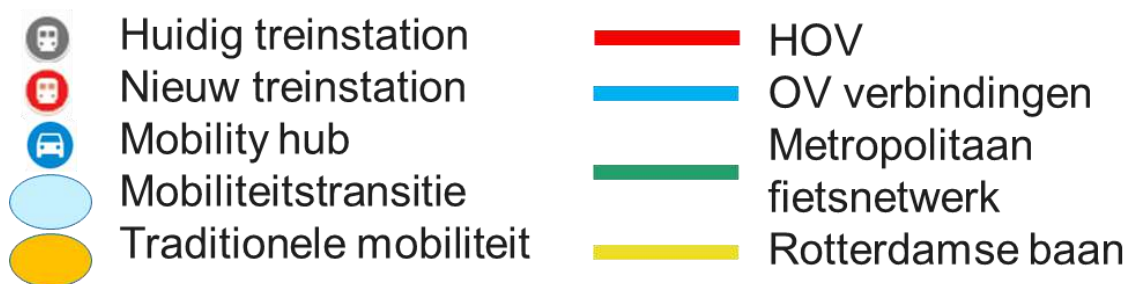
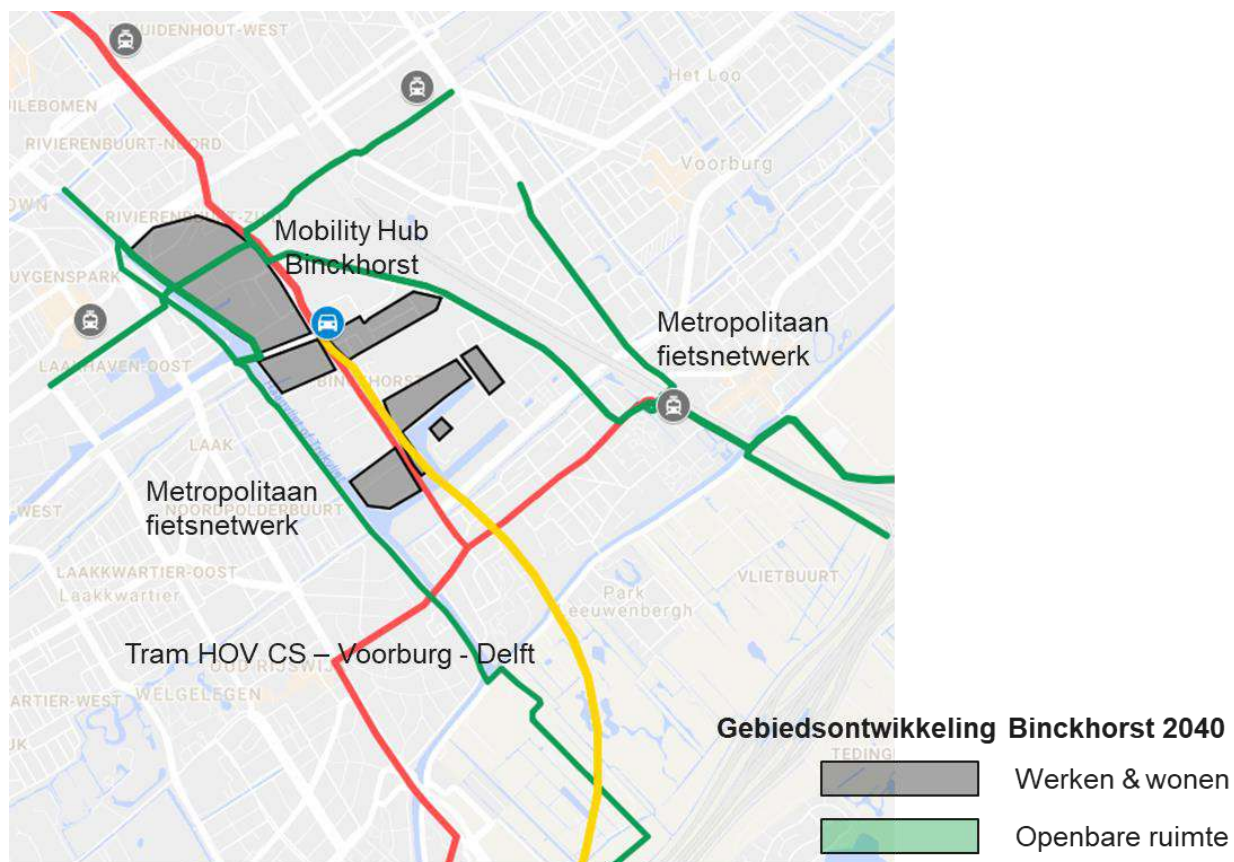
Fase 1



Fase 2

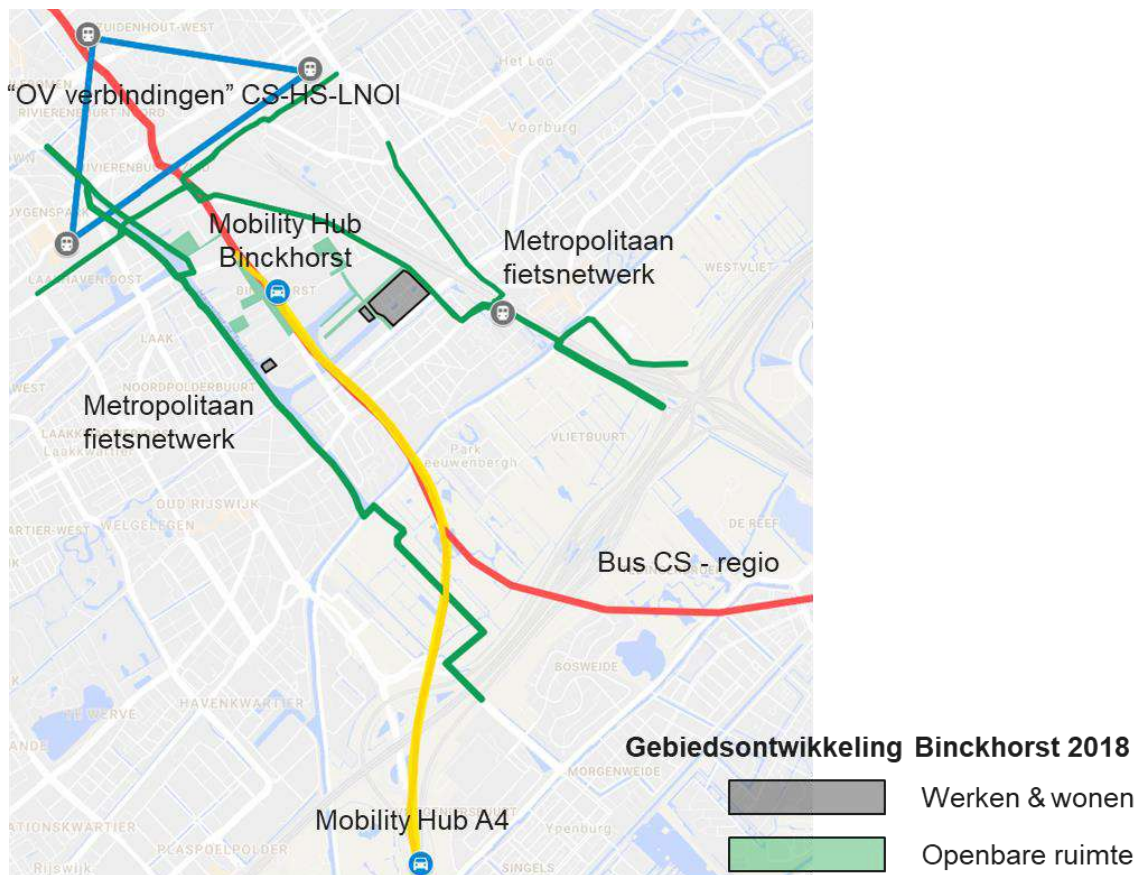


Fase 3

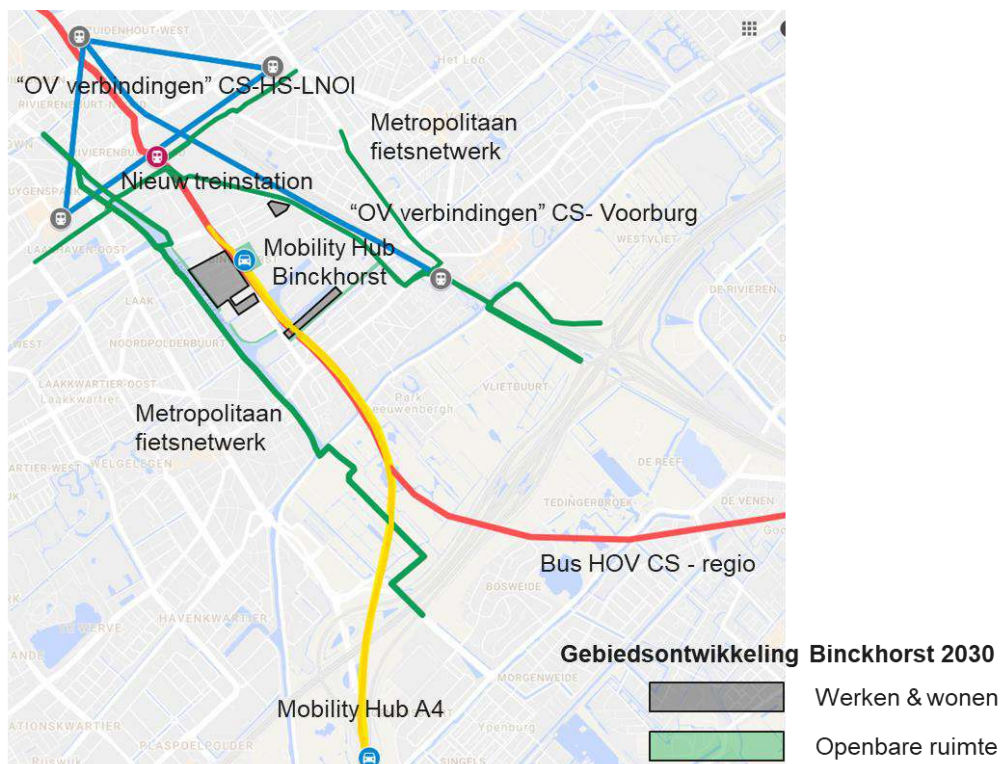


Perspectief 4

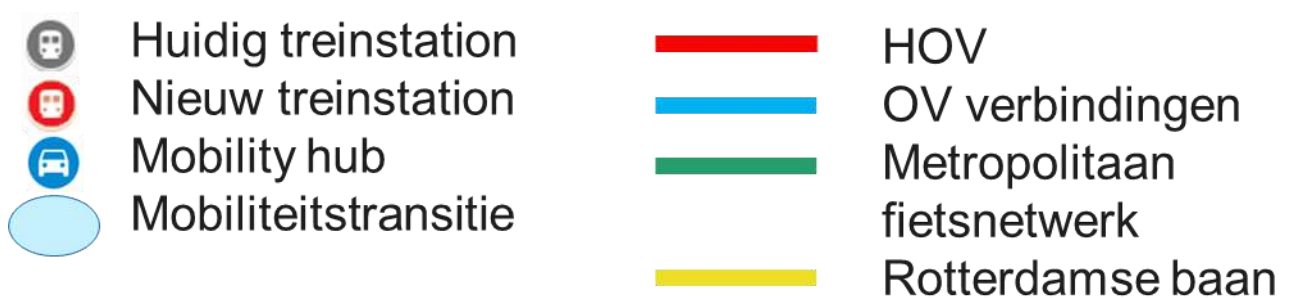
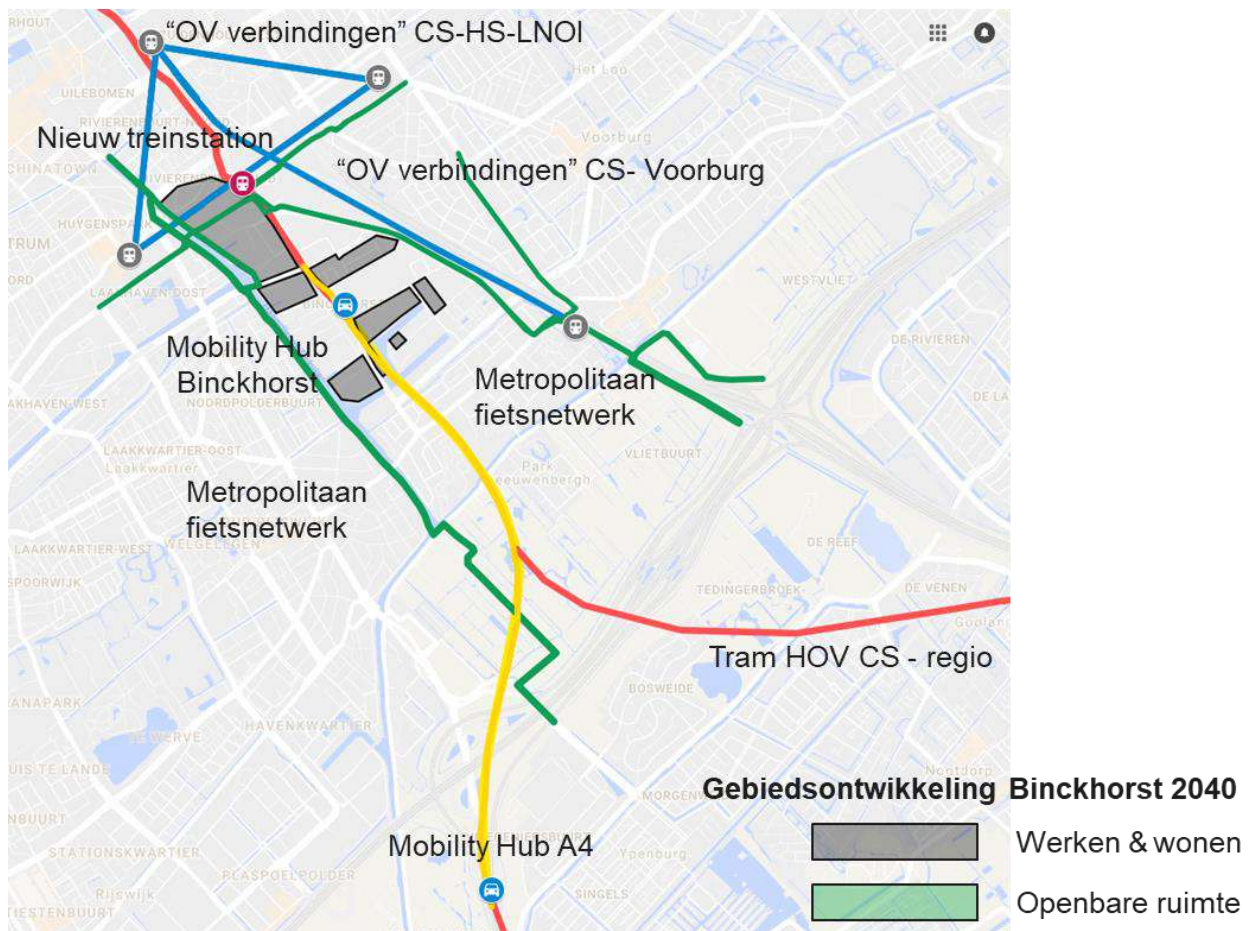
Fase 1



Fase 2



Fase 3

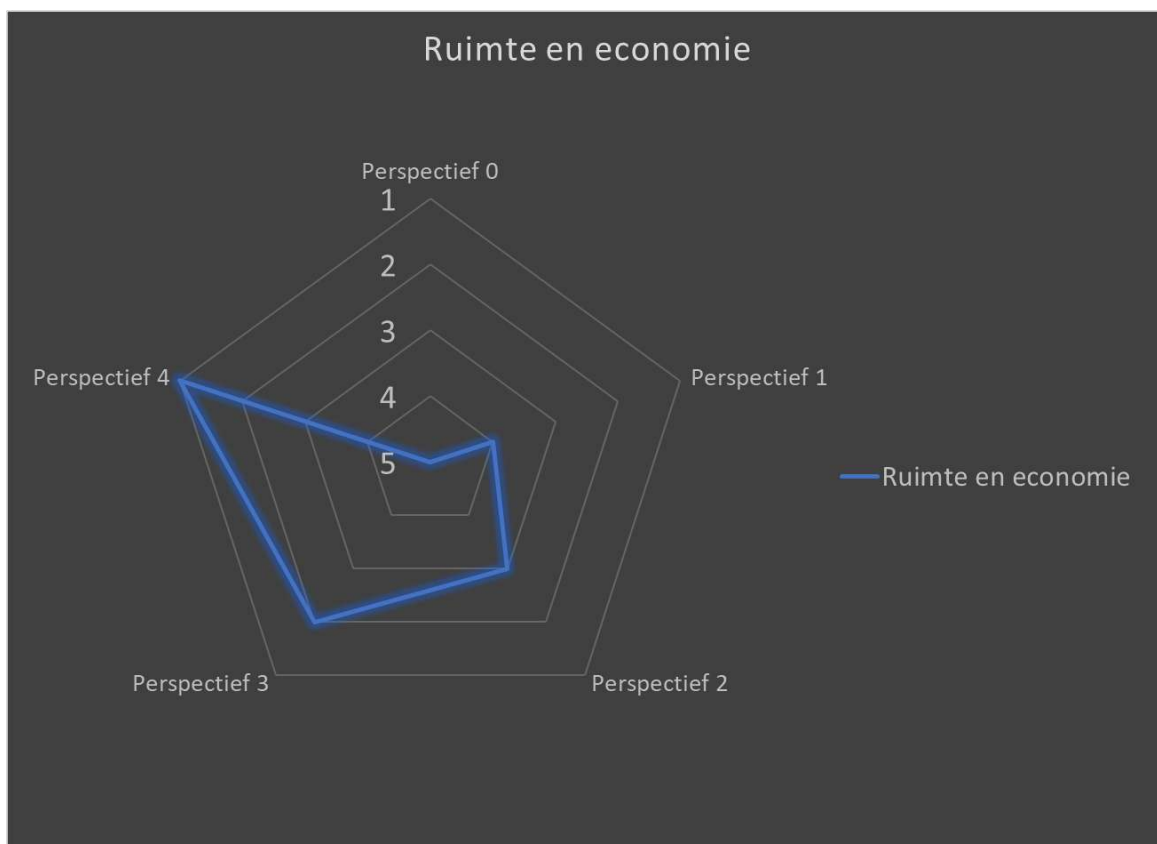


BIJLAGE B: KOSTENRAMING PERSPECTIEVEN

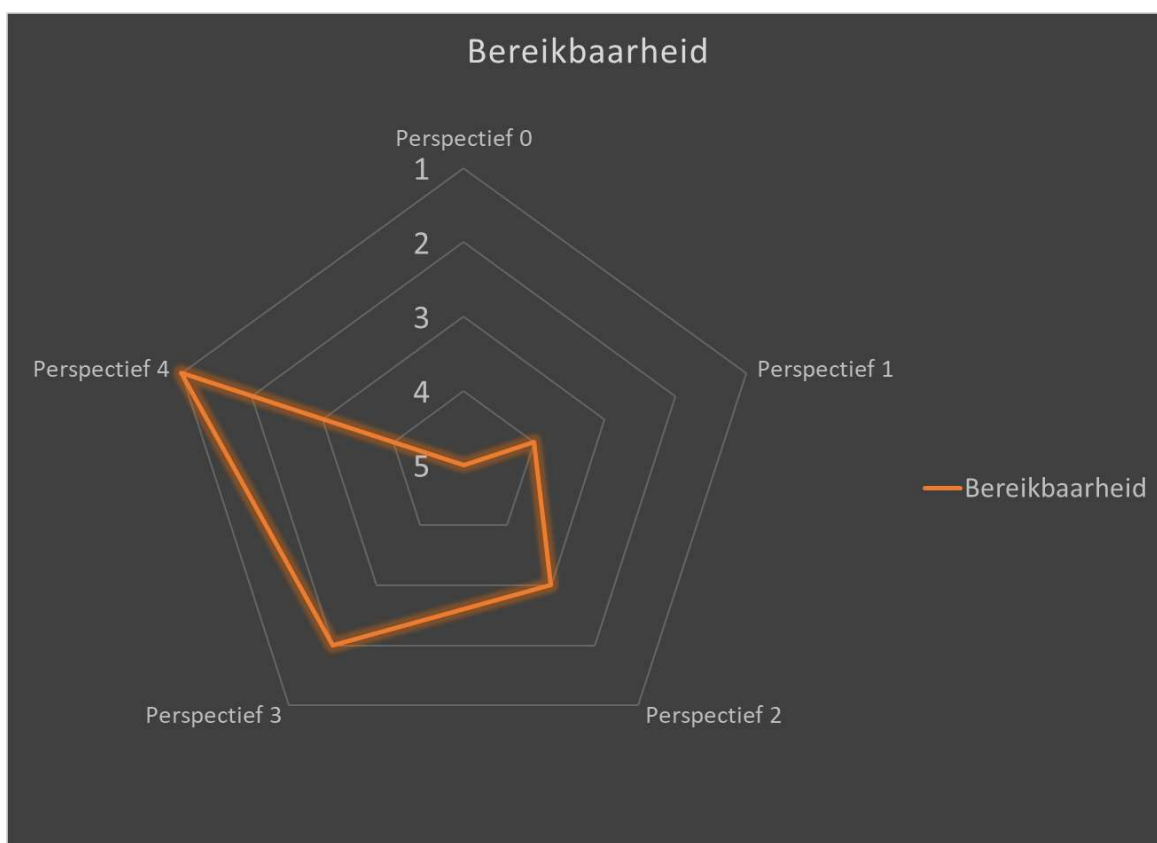
Geraamde elementen	Toelichting
Perspectief 1: optimaal benutten. Geen nieuwe infra	
HOV/People mover CS-HS-NOI	CS-HS tram, HS-NOI bus, CS-NOI bestaande RR
HOV/People mover CS-Voorburg	Bus langs emplacement Voorburg
Opschuiven station Voorburg (verbeteren fiets en voetganger bereikbaarheid)	Bedrag is gebaseerd op verbeteren van de bereikbaarheid Westzijde van het station.
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en eventueel Binckhorstlaan)	Dit betreft kosten voor de verbreding/ VRI's, brug en ongelijkvloerse kruising Binckhorstlaan
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)	Kruising spoor met regulatie bovenleiding, kruising Utrechtse baan met maatregelen en overig deel Velostrada.
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Bickhorstzijde)	Kosten voor 1,2 km brede Velostrada en kleine vaste brug, Risico is haventje, Alternatief van omleiding kan voor kosten brug gemaakt worden.
Velostarda (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvljetbrug)	Kosten 0,8 km brede Velostrada + beweegbare brug.
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet	Kosten voor beweegbare brug
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)	
Smart mobility	
Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte incl. toeleidende infra	Gerekend is op kosten voor de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst per fase. Hierbij is per volgende faseontwikkeling uitgegaan van de extra benodigde investeringskosten bovenop de eerdere fase.
Totaal	
Geraamde elementen	Toelichting
Perspectief 2: Investeren in auto en trein. Schenktunnel en station bij Binckhorst	
HOV/People mover CS-HS-NOI	CS-HS tram, HS-NOI bus, CS-NOI bestaand RR
HOV/People mover CS-Voorburg	Bus langs emplacement
Nieuw station Binckhorst incl. uitbreiding spoorinfra Voorburg - CS	Betreft nieuw station Binckhorst met ontsluiting aan de Binckhorst zijde en een spoorverdubbeling van Den Haag CS naar Voorburg. Uitgangspunt hierbij is dat het Schenkviaduct wordt gesloopt ivm aanleg Schenktunnel.
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en evetnueel Binckhorstlaan)	Dit betreft kosten voor de verbreding/ VRI's, brug en ongelijkvloerse kruising Binckhorstlaan
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)	Kruising spoor met regulatie bovenleiding, kruising Utrechtse baan met maatregelen en overig deel Velostrada.
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Bickhorstzijde)	Kosten voor 1,2 km brede Velostrada en kleine vaste brug, Risico is haventje, Alternatief van omleiding kan voor kosten brug gemaakt worden.
Velostarda (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvljetbrug)	Kosten 0,8 km brede Velostrada + beweegbare brug.
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet	Kosten voor beweegbare brug
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)	
Smart mobility	
Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte incl. toeleidende infra	Gerekend is op kosten voor de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst per fase. Hierbij is per volgende faseontwikkeling uitgegaan van de extra benodigde investeringskosten bovenop de eerdere fase.
Schenktunnel	In de raming van de gemeentewerken Den Haag gaat men uit van 340 mio. Ons beeld komt lager uit. Dit in verband met dat de spoorgereleateerde werkzaamheden. Deze worden door ons lager ingeschat.
Totaal	
Geraamde elementen	Toelichting
Perspectief 3: beperkte mobiliteitstransitie. Hub in gebied en HOV naar station LV	
Mobilityhub in Binckhorst	Mobiliythub (400 parkeerplaatsen) + OV-winkel
Bus CS - Binckhorst - Voorburg	Bus langs emplacement van
HOV (bus) CS - Binckhorst - Voorburg	Benodigde investeringen in aanpassingen wegen en kunstwerken
HOV (tram) CS - Voorburg - Delft	Dit betreft de verbinding tussen CS - Voorburg + tak naar Delf opwaarderen (Prinses Mariannelaan en Geesterbrugweg naar HOV, herinrichten maar geen aanpassing tram en beweegbare brug). Dit is inclusief het aanpassen van de spoorviaducten.
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en evetnueel Binckhorstlaan)	Dit betreft kosten voor de verbreding/ VRI's, brug en ongelijkvloerse kruising Binckhorstlaan
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)	Kruising spoor met regulatie bovenleiding, kruising Utrechtse baan met maatregelen en overig deel Velostrada.
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Bickhorstzijde)	Kosten voor 1,2 km brede Velostrada en kleine vaste brug, Risico is haventje, Alternatief van omleiding kan voor kosten brug gemaakt worden.
Velostarda (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvljetbrug)	Kosten 0,8 km brede Velostrada + beweegbare brug.
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet	Kosten voor beweegbare brug
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)	
Smart mobility	
Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte incl. toeleidende infra	Gerekend is op kosten voor de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst per fase. Hierbij is per volgende faseontwikkeling uitgegaan van de extra benodigde investeringskosten bovenop de eerdere fase.
Totaal	
	Toelichting
Perspectief 4: maximale mobiliteitstransitie. Hub in gebied en bij A4, HOV door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft	
Mobilityhub in Binckhorst	Mobiliythub (400 parkeerplaatsen) + OV-winkel
Mobilityhub nabij A4	Mobiliythub (2000 parkeerplaatsen) + OV-winkel
Bus door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft	Opwaarderen van de Binckhorstlaan
HOV bus door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft	Dit betreft alleen het opwaarderen van de Binckhorstlaan vanuit de vorige fase. Geen aanpassing van spoorviaducten, aangezien het een autoluw gebied betreft. De RoBa tunnel geeft geen mogelijkheid voor een separate busbaan.
HOV tram naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft	geraamde kosten voor HOV tram van CS tot einde tunnel Rotterdamse baan. Dit is inclusief het aanleggen van een aparte tramtunnelbuis, aangezien de omvang van de huidige tunnelbuizen van de RoBa ongeschikt zijn voor het gecombineerd gebruik van tram en autoverkeer in één richting. Het tram en autoverkeer spreiden over separate buizen strookt niet met de huidige (tunnel)wet- en regelgeving.
Aanpassen tunnel Rtd-baan t.b.v. HOV	Beperkte aanpassingen in de vorm van belijningen e.d.
Sprinterstation in kruising HOV en hoofdspoor CS-NOI	Station met 2 zijperrons en ontsluiting via Binckhorstlaan
HOV/People mover CS-HS-NOI	CS-HS tram, HS-NOI bus, CS-NOI bestaand.
HOV/People mover CS-Voorburg	Bus langs emplacement
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en evetnueel Binckhorstlaan)	Dit betreft kosten voor de verbreding/ VRI's, brug en ongelijkvloerse kruising Binckhorstlaan
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)	Kruising spoor met regulatie bovenleiding, kruising Utrechtse baan met maatregelen en overig deel Velostrada.
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Bickhorstzijde)	Kosten 1,2 km brede Velostrada kleine vaste brug, Risico is haventje, Alternatief van omleiding kan voor kosten brug gemaakt worden.
Velostarda (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvljetbrug)	Kosten 0,8 km brede Velostrada + beweegbare brug.
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet	Kosten voor beweegbare brug
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)	
Smart mobility	
Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte incl. toeleidende infra	Gerekend is op kosten voor de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst per fase. Hierbij is per volgende faseontwikkeling uitgegaan van de extra benodigde investeringskosten bovenop de eerdere fase.
Totaal	

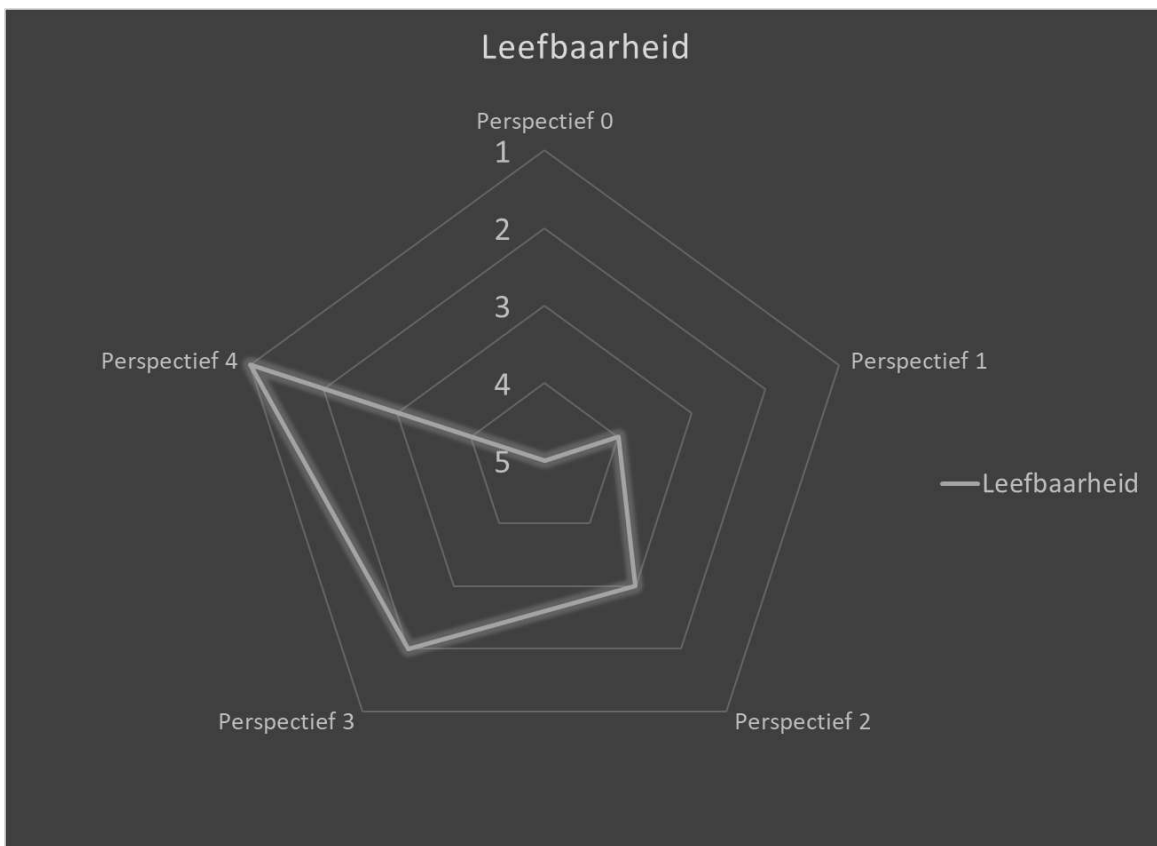
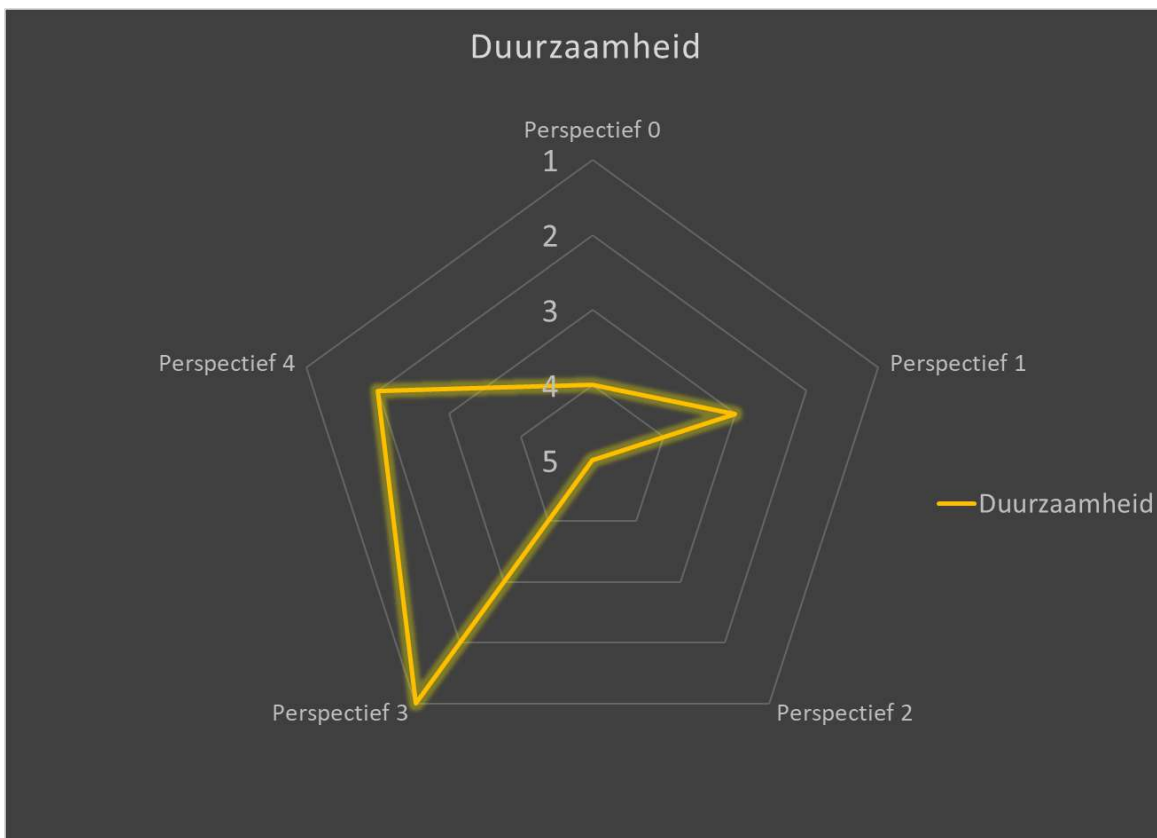
BIJLAGE C: EFFECTEN PERSPECTIEVEN

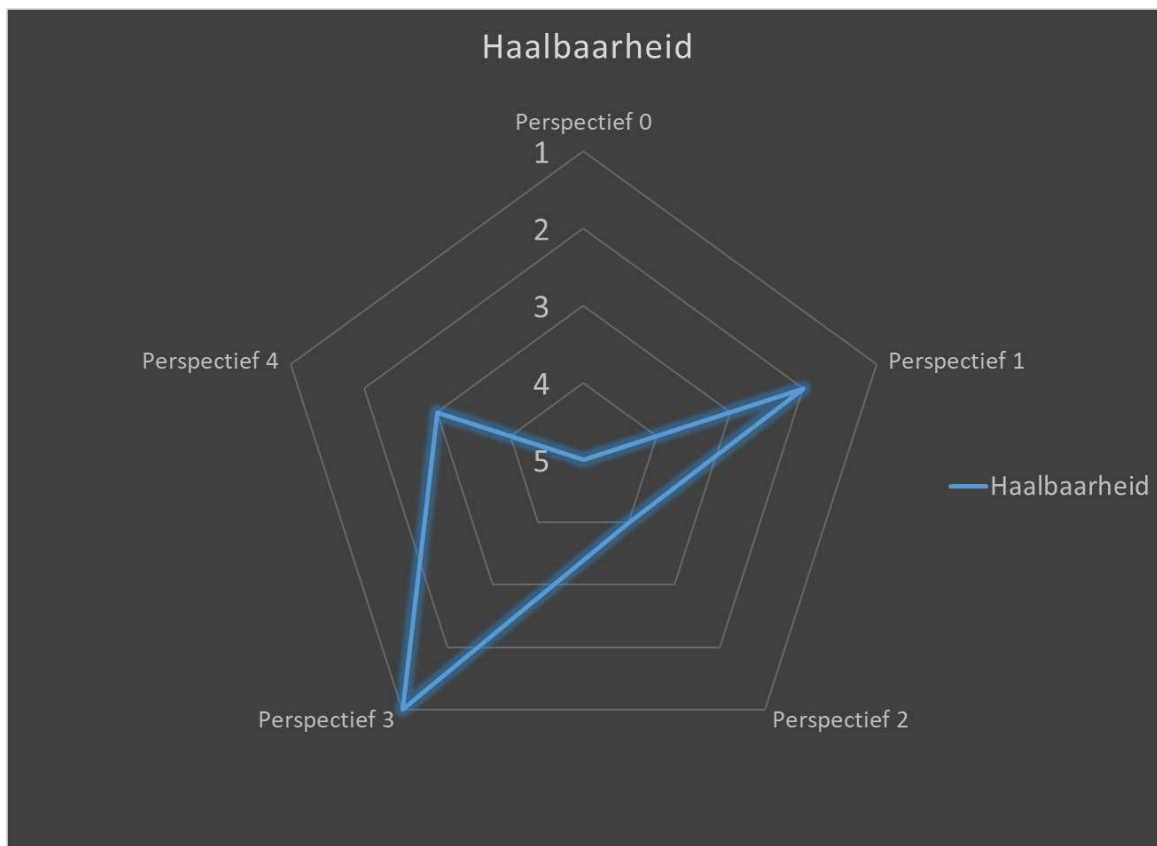
Ruimte en economie (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)



Bereikbaarheid (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)



Leefbaarheid (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)**Duurzaamheid** (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)

Haalbaarheid (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)

BIJLAGE D: KAARTEN ALTERNATIEVEN

Wordt gevuld na herziening alternatieven

PREVERKENNING SCHAALSPRONG REGIONALE BEREIKBAARHEID CID - BINCKHORST

13 SEPTEMBER 2018

INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING	4
1 INLEIDING	7
1.1 Achtergrond	7
1.2 Doel Preverkenning	7
1.3 Proces Preverkenning	7
1.4 Leeswijzer	9
2 MOBILITEITSTRANSITIE	10
2.1 Bevindingen mobiliteitsmaatregelen	10
2.2 Smart Mobility	11
2.2.1 Mobility-as-a-Service (MaaS) en deelconcepten	11
2.2.2 Mobility hub	12
2.2.3 Last-mile oplossingen	13
2.2.4 Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM)	14
2.2.5 Gedragsverandering	15
2.3 Langzaam verkeer	16
2.4 Ruimtegebruik	18
2.4.1 Parkeernormen	18
2.4.2 Schenkviaduct	18
2.5 Opschaling stations en OV-frequenties	19
2.5.1 Opschaling stations en haltes	19
2.5.2 Frequentieverhoging OV	20
2.6 Openbaar Vervoer	20
2.6.1 Basisnetwerk	20
2.6.2 Hoogwaardig Openbaar Vervoer	21
3 ALTERNATIEVEN	23
3.1 Introductie alternatieven	23
3.2 Fasering alternatieven	27
3.3 Uitwerking alternatieven	31
4 KOSTEN	36
BIJLAGE A: MOBILITEITSMATREGELEN ALTERNATIEVEN	38
BIJLAGE B: BESCHRIJVING MATREGELEN ALTERNATIEVEN	43

BIJLAGE C: KARAKTERISTIEKEN PERSPECTIEVEN	45
BIJLAGE D: FASERING PERSPECTIEVEN	52
BIJLAGE E: KOSTENINDICATIE PERSPECTIEVEN	61
BIJLAGE F: KOSTEN EN OPBRENGSTEN PERSPECTIEVEN	64
BIJLAGE G: EFFECTEN PERSPECTIEVEN	65

MANAGEMENTSAMENVATTING

Den Haag speelt een belangrijke economische rol op regionaal (en nationaal) niveau. Om deze positie vast te houden en verder uit te breiden is het van groot belang dat de economische centra van de stad goed bereikbaar blijven en dat het centrum ruimte biedt voor verdere ontwikkeling van de woon- en werkgelegenheid. De ambitie van de woon- en werk verdichtingsopgave binnen het CID en de Binckhorst heeft echter gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid, waar reeds knelpunten aanwezig zijn.

Het auto, OV en langzaam verkeer netwerk in het van centrum zit al tegen zijn grenzen aan. Om het CID en de Binckhorst verder te kunnen ontwikkelen en de bereikbaarheid en leefbaarheid op orde te houden, is een mobiliteitstransitie van auto naar alternatieve vervoerswijzen (OV, langzaam verkeer en deelconcepten) noodzakelijk voor de (toekomstige) bewoners en bezoekers in dit gebied. Daarmee kan de reeds beschikbare wegcapaciteit optimaal worden gebruikt zodat belangrijke inprikkers zoals de Rotterdamsebaan en aansluitende kruispunten niet overbelast raken. Een goede doorstroming in de Binckhorst en op de Rotterdamsebaan heeft daarnaast ook een belangrijke stedelijke ontsluitende functie, wat een goede organisatie in het CID en de Binckhorst van cruciaal belang maakt voor de bereikbaarheid van de hele stad.

Om de bovenstaande ambities voor bereikbaarheid en leefbaarheid te realiseren is middels onderzoekend ontwerpen toegewerkt naar de uitwerking van mogelijke oplossingen. Deze oplossingen zijn vormgegeven met de ontwikkeling van gezamenlijk gedragen alternatieven (met de betrokkenheid van stakeholders) waarin een pakket aan mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen zijn verwerkt. De mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen hebben betrekking op het gebied van smart mobility, langzaam verkeer, ruimtegebruik, opschalen station en OV-frequentie en (H)OV. Hieronder zijn de vier oplossingsalternatieven en het nulalternatief beschreven, waarbij alternatief 3 aangeduid is als voorkeursalternatief.

Alternatief	Smart Mobility	Langzaam verkeer	Ruimte gebruik	Opschaling stations & OV-frequentie	HOV
Alternatief 0: "Nul-alternatief"	Nee	Nee	Nee	Nee	Lokale bus
Alternatief 1: "Den Haag"	Ja	Ja	Ja	Ja	Lokale HOV-tram
Alternatief 2: "Shenzhen"	Ja	Ja	Ja	Ja	Regionale HOV-bus
Alternatief 3: "Strasbourg" Voorkeursalternatief	Ja	Ja	Ja	Ja	Regionale HOV-tram
Alternatief 4: "Düsseldorf"	Ja	Ja	Ja	Ja	Regionale lightrail

Alternatief 0 is de huidige situatie, waarin geen sprake is van maatregelen voor de realisatie van een mobiliteitstransitie. In alternatief 0 voert de auto de boventoon en wordt voor het OV uitgegaan van de huidige lijnen tussen het CID en de Binckhorst. Dit is de referentie situatie.

In de alternatieven 1-4 is er sprake van een maatregelen voor de realisatie van een mobiliteitstransitie. Het onderscheid tussen de alternatieven is met name het gevolg van variatie met het (H)OV-systeem.

Alternatief 1: Het Haagse model – "Den Haag" – Lokale HOV-tram

Alternatief 1, genaamd "Den Haag" gaat uit van het Haagse model, waarin een fijnmazig tramnetwerk is uitgerold met korte halteafstanden. Daarnaast vinden alle maatregelen voor een mobiliteitstransitie plaats in dit alternatief. Het tramnetwerk is voornamelijk lokaal (op de stad zelf) georiënteerd. In de eindsituatie gaat dit alternatief uit van een lokale HOV-tram tussen Den Haag CS en Voorburg met een aankoppelings-mogelijkheid richting Delft. De aankoppeling van de HOV-tram (Den Haag – Voorburg) richting Delft wordt gerealiseerd via de Geestbrugweg naar de Haagweg, waar het aansluit op de reeds bestaande infrastructuur van de huidige tramlijn 1.

Alternatief 2: Het Shenzhen model – “Shenzhen” – Regionale HOV-bus

Alternatief 2, genaamd “Shenzhen” gaat uit van het gelijknamige model, waarin een uitgebreid netwerk van (elektrische) bussen aanwezig is, die beschikken over een eigen busbaan op maaiveld niveau. Ook dit alternatief gaat uit van de mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen in het . De hoogwaardige (elektrische) bussen bedienen zowel lokale als regionale bestemmingen. In de eindsituatie van “Shenzhen” wordt de Binckhorst met een hoogwaardige busverbinding ontsloten als onderdeel van de HOV-bus verbinding tussen Den Haag CS en de regio (Delft/ Zoetermeer/ Rotterdam). Voor de doorgroei naar de regio zijn verschillende routeringen mogelijk.

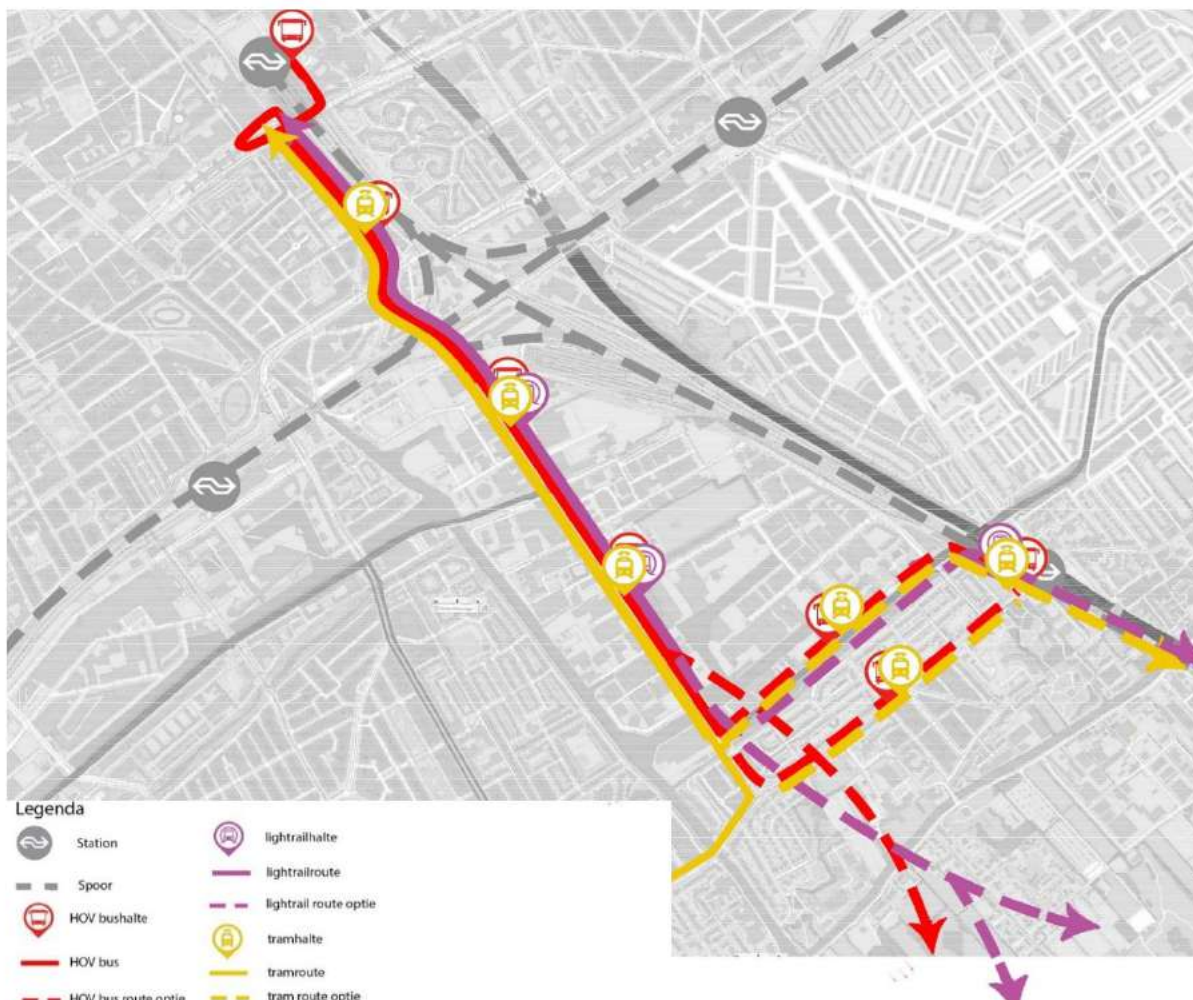
Alternatief 3: Het Strasbourg model – “Strasbourg” – Regionale HOV-tram

Alternatief 3, genaamd “Strasbourg” gaat uit van de inzet van een regionale HOV-tram op maaiveld niveau op eigen baan met een regionale oriëntatie. Ook in dit alternatief vindt de mobiliteitstransitie plaats. Het OV rijdt op een eigen baan met gelijkvloerse kruisingen, maar waar mogelijk kan er ook met het gemengde verkeer worden meegereden zonder eigen baan. Het verbindt de stad met de regio en vice versa. In de eindsituatie voor de preverkenning richt dit model zich op de verbinding met de stad als ook met de regio als onderdeel van de HOV-tram verbinding Den Haag CS -regio (Delft/ Zoetermeer/ Rotterdam). Ook voor dit alternatief geldt dat er meerdere routeringen mogelijk zijn voor de doorgroei naar de regio.

Alternatief 4: Het Düsseldorf model pub– “Düsseldorf” – Regionale Lightrail

Alternatief 4, genaamd “Dusseldorf” gaat uit van een lightrail verbinding die ongelijkvloers (op of onder maaiveld) rijdt als dat moet en op maaiveld op een eigen baan wanneer dat kan. Dit vertaalt zich in de ondertunneling of overbrugging van knelpunten in (drukke delen van) de stad en een vrije baan voor OV op maaiveldniveau buiten de (drukke delen van de) stad. Bij deze variant rijdt het OV nooit mee met het overige verkeer. Het netwerk richt zich in de eindsituatie op de regionale verbinding tussen Den Haag CS en de regio (Delft/ Zoetermeer/ Rotterdam). Ook in dit alternatief vindt de mobiliteitstransitie plaats. Bij dit alternatief geldt dat er meerdere routeropties zijn voor de regionale doorkoppeling.

In de onderstaande figuur zijn de routes van de vier alternatieven geschetst.



Hierbij zijn alternatief 1 en 3 aangeduid met geel, waarbij voor alternatief 1 geldt dat Voorburg een eindstation is, terwijl alternatief 3 een doorkoppeling naar de regio via Voorburg als mogelijkheid beschouwt. Alternatief 2 is geïllustreerd met rood en alternatief 4 met paars.

In de onderstaande tabel is ook een kostenindicatie afgegeven voor de vier alternatieven. Dit omvat de totale investeringskosten van de betreffende maatregelen(pakketten) per alternatief, exclusief BTW en inclusief een opslag voor een indicatiesonzekerheid van 40%, wat conform de SSK systematiek overeen komt met een onderschreidingskans van 85%. De kostenindicaties zijn op prijspeil 2018 en zijn inclusief bouwkosten, vastgoedkosten, indirecte kosten, overige bijkomende kosten en project onvoorzien.

Investeringskosten	2018 - 2022	2018 - 2030	2018 - 2040
Bedragen in mln euro's excl. BTW			
0: Referentie			
1: "Den Haag" Lokale HOV tram			
2: "Shenzhen" Regionale HOV bus			
3: "Strasbourg" Regionale HOV tram			
4: "Düsseldorf" Regionale lightrail			

* De tabel toont geaccumuleerde investeringskosten.

1 INLEIDING

1.1 Achtergrond

Den Haag is een stad met internationale allure en bekend vanwege de standplaats van de nationale overheid, de residentie van het Koninklijk Huis en het centrum voor de internationale rechtspraak en vredespolitiek. Daarnaast speelt Den Haag een belangrijke economische rol op regionaal (en nationaal) niveau. Om deze positie vast te houden en verder uit te breiden is het van groot belang dat de economische centra van de stad goed bereikbaar blijven en ook ruimte bieden voor verdere ontwikkeling van de woon- en werkgelegenheid. Dit geldt met name voor de toplocatie van het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst.

In de huidige situatie staat de woningmarkt in de Randstad onder grote druk en is er in stedelijke gebieden behoefte aan uitbreiding van de woon- en werkgelegenheid. Kijkend naar de verdichtingsopgave voor het CID en de Binckhorst in relatie tot de bereikbaarheid en leefbaarheid van deze gebieden, dan valt op dat er in de huidige situatie al knelpunten optreden. Met een verwachte toename in het aantal woon- en werkplaatsen zal de druk op deze knelpunten toenemen, als ook mogelijke nieuwe knelpunten veroorzaken, uitgaande van het huidige mobiliteitssysteem. Vanuit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse zijn er in de huidige situatie een aantal knelpunten gedefinieerd op nationaal niveau. Daarnaast zijn er tevens regionale en lokale knelpunten aangestipt in het gebied. Voor het wegennet betreft dit de Rijkswegen A4, A12 en de A13. Voor het Openbaar Vervoer betreft dit de stations Den Haag CS en HS, de hoofdspoorverbinding de “Oude lijn” (Leiden-Den Haag, Den Haag-Delft), de regionale OV-verbindingen (onder andere samenloopdeel Randstad Rail Leidschenveen en Zoetermeer) en lokale knelpunten (onder andere Rijswijkseplein, Den Haag CS – Madurodam en Binckhorstlaan).

1.2 Doel Preverkenning

De preverkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst volgt uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag (2017). Het hoofddoel daarvan is het leggen van de basis voor het nemen van de startbeslissing voor een gebiedsgewijze MIRT-verkenning (zie ook het startdocument van VINU). Het richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid op een manier die bijdraagt aan het vergroten van de metropolitane samenhang en de agglomeratiekracht van de regio Rotterdam Den Haag. Deelambities zijn het versterken van de ruimtelijk economische structuur, het vergroten van de aantrekkelijkheid van het leefmilieu, het vergroten van kansen voor mensen en het vergroten van de aantrekkelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem. Hiervoor zijn verschillende oplossingsrichtingen samengesteld, waaronder binnenstedelijke verdichting in het CID – Binckhorst gebied, i.c.m. meer verblijfskwaliteit, verbeteren leefbaarheid, minder ruimte voor de auto, snellere en directe railverbindingen naar de Kust en Den Haag Zuidwest (Schaalsprong Metropolaan OV). Het doel is de vormgeving van een mobiliteitstransitie van auto naar OV en alternatieve vervoersmodaliteiten om de ambities op het gebied van stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken en de knelpunten voor bereikbaarheid en leefbaarheid te minimaliseren/ te verbeteren.

Het doel van dit rapport is tweeledig, namelijk:

- het verkennen van mobiliteitsoplossingen (maatregelpakketten) welke bijdragen aan de ontwikkeling van het CID en de Binckhorst, en andersom het verkennen van gebiedsontwikkeling mogelijkheden die bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Hierbij werken we aan een integrale aanpak voor het aanbieden van een passende mix van mobiliteit(maatregelen) bij iedere ontwikkelingsfase van het gebied. Dit realiseren we door de ontwikkeling van alternatieven voor de verkenningfase op basis van een brede analyse van oplossingsrichtingen
- het weergeven van de resultaten van een gezamenlijk interactief traject van onderzoekend ontwerpen. Dit zijn de resultaten van de themasessies.

1.3 Proces Preverkenning

De preverkenning schaalsprong regionale bereikbaarheid CID–Binckhorst is ingestoken vanuit het oogpunt van onderzoekend ontwerpen, waarbij door middel van specifiek hiervoor georganiseerde themasessies alle betrokken stakeholders toe werken naar gezamenlijk gedragen oplossingen. Middels een logische opbouw en koppeling aan relevante onderwerpen is gewerkt van grof naar fijn om de bovengenoemde doelen te realiseren. Onder de stakeholders voor de preverkenning zijn vertegenwoordigers van de gemeente Den

Haag, de gemeente Leidschendam-Voorburg, de MRDH, het Ministerie I&W, ProRail, de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en HTM actief betrokken geweest.

Het proces is dusdanig vormgegeven dat de voorbereiding op elke themasessies verzorgd is door externe consultants en vak experts op het betreffende onderwerp. Vervolgens is gedurende elke themasessie de inhoud getoetst en aangevuld met input en feedback van de participanten. De feedback is vervolgens verwerkt in de eindproducten en opgenomen in deze rapportage. Een overzicht van de themasessies met de daarbij horende onderwerpen is gepresenteerd in Tabel 1.

Tabel 1: Overzicht van themasessies en bijbehorende onderwerpen als onderdeel van het onderzoekend ontwerpen.

Themasessie met het corresponderende onderwerp

Themasessie 15-05-2018: Verkenning/ definiëring mobiliteit maatregelen pakketten

Ontwikkeling van mobiliteitsperspectieven/ maatregelpakketten voor spoor, auto, OV en langzaam verkeer, gevat in perspectieven. Rekening houdend met de ruimtelijke en economische opgaves en ambities van het CID en Binckhorst. Hierbij zijn extreme perspectieven opgesteld om de volledige bandbreedte van mogelijke oplossingen/maatregelen inzichtelijk te maken. Daarnaast is bij de ontwikkeling van de perspectieven rekening gehouden met variatie in de ontwikkelingsmogelijkheden en -ambities van het CID en de Binckhorst.

Themasessie 05-06-2018: Beoordelingskader en bereikbaarheidsfilosofie

Opstellen van het beoordelingskader, inclusief de beoordelingscriteria, voor het bepalen van de effecten van de mobiliteitsperspectieven ten aanzien van de vooraf besproken ambities op het gebied van ruimte/gebiedsontwikkeling, oplossend vermogen voor NMCA-knelpunten en het realiseren van de ambities voor Openbaar Vervoer (OV) en langzaam verkeer (fietsen en lopen).

Themasessie 12-06-2018: Verkenning bekostiging en financiering

Indicatie van de kosten en opbrengsten van de gedefinieerde extreme perspectieven ten behoeve van een financiële oerientatie van de haalbaarheid.

Themasessie 19-06-2018: Beoordeling effecten perspectieven en revisie oplossingen

Effectenbepaling en vaststelling van de meest effectieve oplossingsrichtingen vanuit de extreme perspectieven. Deze output dient als input voor de ontwikkeling van alternatieven(richtingen).

Themasessie 26-06-2018: Integratie van opgave, oplossingen en bekostiging in alternatieven

Vaststellen van alternatieven en de bijbehorende indicatie van kosten en opbrengsten.

Themasessie 25-07-2018: Detaillering van alternatieven

Een gedetailleerdere uitwerking van de alternatieven voor de onderwerpen: mobiliteitstransitie, opschalen stations, frequentieverhoging OV en het verder detailleren van de (H)OV verbindingen.

Met het bovenstaand beschreven proces is allereerst toegewerkt naar extreme ***mobiliteitsperspectieven*** om een breed scala aan oplossingsrichtingen open te houden en daarmee niet op voorhand al keuzes te maken over de (on)mogelijkheden van de oplossingen. Vervolgens is aan de hand van inzichten over de mobiliteitsperspectieven een doorvertaling gemaakt naar de ontwikkeling van gezamenlijke gedragen ***alternatieven***. De alternatieven bevatten de “no-regret” maatregelen(pakketten) ten behoeve van het realiseren van de gewenste mobiliteitstransitie.

In bijlage C is een nadere beschrijving van de karakteristieken van de perspectieven, inclusief het bijbehorende kaartmateriaal, gepresenteerd. Bijlage D biedt inzicht in de bijbehorende faseringsopbouw. Informatie over de kosten- en opbrengstenindicatie van de perspectieven is opgenomen in bijlage E en F. Tenslotte zijn in Bijlage G de resultaten geïllustreerd van de effectbepaling van de perspectieven.

In de onderstaande rapportage wordt ingegaan op de uitwerking van alternatieven en wordt niet meer stilgestaan bij de mobiliteitsperspectieven.

1.4 Leeswijzer

Hieronder is een overzicht opgenomen van de hoofdstukindeling en de daarbij horende onderwerpen.

Hoofdstuk	Onderwerp	Omschrijving
2	Mobiliteitstransitie	In dit hoofdstuk worden de mobiliteitsmaatregelen van de alternatieven beschreven voor het realiseren van een mobiliteitstransitie in CID-Binckhorst. De uitwerking hiervan volgt naar aanleiding van het inventariseren van de meest effectieve en benodigde maatregelen.
3	Alternatieven	In dit hoofdstuk worden de mobiliteitsmaatregelen van de alternatieven nader uitgewerkt. Dit betreft de maatregelen voor de onderwerpen • Mobiliteitstransitie • Opschalen stations en aanpassing OV-frequenties • Openbaar Vervoer Tevens worden de alternatieven geïntroduceerd, als ook hun bijbehorende fasering.
4	Kosten	Hierin worden de kostenindicaties van de alternatieven gepresenteerd, samen met de bijbehorende fasering en mobiliteitsmaatregelen.

2 MOBILITEITSTRANSITIE

2.1 Bevindingen mobiliteitsmaatregelen

De ontwikkeling van de alternatieven komt voort uit de geïdentificeerde bevindingen vanuit de perspectieven. De meest effectieve en benodigde maatregelen zijn geïdentificeerd door de betrokken stakeholders en vak experts gedurende en in navolging op de gezamenlijke themasessies. Een lijst van de belangrijkste gemeenschappelijk bevindingen en no-regret maatregelen vanuit de eerder ontwikkelde perspectieven zijn hieronder weergegeven. De bevindingen zijn.

- De auto dient een veel minder prominente plek te krijgen. De mobiliteitstransitie houdt echter niet in dat het gebied niet meer bereikbaar is voor auto's. Het autonetwerk in het centrum van Den Haag loopt nu al tegen zijn grenzen aan. De mobiliteitstransitie, in het plangebied maar ook daarbuiten, wordt noodzakelijk geacht om de Binckhorst te ontwikkelen en de bereikbaarheid over de weg op orde te houden. Door de mobiliteitstransitie zullen meer mensen kiezen voor lopen, fietsen, OV etc. Daarmee wordt de beschikbare wegcapaciteit optimaal benut, voor autoverkeer dat geen andere keuze heeft. Het gaat dan om alle wegen, inclusief de Rotterdamsebaan en aansluitende de kruispunten.
- Aanpassing en/of verlaging van de parkeernormen voor nieuw te ontwikkelen woningbouw in de Binckhorst en het CID, als ook specifiek rondom (belangrijke) knooppunten waaronder stations. Daarnaast kunnen er, afhankelijk van het aantrekken van het type werkgelegenheid in het gebied, kansen ontstaan voor de inzet van een werkgeversaankpak om daarmee het aandeel autoverkeer (als bestemming) in het gebied terug te dringen.
- De Binckhorst is vanuit het verleden dusdanig vormgegeven dat de bestaande bebouwing parkeergelegenheid heeft op het eigen terrein. Hier dient gebruik van gemaakt te worden om de auto uit het straatbeeld te houden en de openbare ruimte efficiënt en autoluw in te richten.
- Als alternatief voor het herkomst en bestemmingsverkeer dient ingezet te worden op hoogfrequent openbaar vervoer voor het CID en de Binckhorst. Vanuit de verdichtingsopgave is investeren in (hoogfrequent) openbaar vervoer noodzakelijk voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarbij dient rekening gehouden te worden met een logisch ingroeimodel dat aansluit bij het tempo van de gebiedsontwikkeling in het CID en de Binckhorst, als ook de regionale behoefte.
- In aanvulling op en in afstemming met het openbaar vervoer dient ook ingezet te worden op het vergroten van het gebruik van de fiets en lopen in het lokale gebied als voor- en natransport op het OV. Er dient daarom ingezet te worden op het verbeteren van de last-mile bereikbaarheid van stations en haltes en de ontwikkeling van logische routes voor langzaam verkeer in het gebied.
- Gezien de ontwikkelingen met het elektrificeren van fietsen dient daarnaast ook nadrukkelijk ingezet te worden op het verbeteren en uitbreiden van regionale fietsverbindingen met voldoende capaciteit.
- Om de extra druk in het OV op te kunnen vangen dient de kwaliteit van het massa vervoerssysteem verbeterd te worden, bijvoorbeeld door middel van frequentie- en of capaciteitsverhoging.
- Een verhoging van de druk op OV-knooppunten door bovengenoemde maatregelen vraagt ook om een capaciteitsverhoging/opschaling van stations en haltes om de toename in reizigers goed af te kunnen wikkelen. Daarnaast dient ook een uitbreiding en/of verbetering van de stallingscapaciteit ingericht te worden om het voor- en natransport naar het OV of de OV-knooppunt te faciliteren/ mogelijk te maken.
- Er dient onderzocht te worden welke mogelijkheden Smart Mobility en Mobility-as-a-Service biedt voor de bewoners en bezoekers in het gebied door aanbod van deelconcepten, zoals deelfietsen, -scooters, -auto's en overige duurzame vervoersconcepten.
- De mogelijkheden voor een gecombineerd gebruik van de Rotterdamse Baan door auto en OV dienen inzichtelijk gemaakt te worden als mogelijkheid op een regionale doorkoppeling zonder hoge investeringen.

Naast de bovenstaand geïdentificeerde effectieve maatregelen ter bevordering van de ambities voor bereikbaarheid en leefbaarheid is er ook geconcludeerd dat het af te raden is om te investeren in een treinstation in de Binckhorst (relatie CS – Voorburg) en/of op de kruising tussen de Binckhorstlaan en het spooreplacement (relatie "Oude Lijn": HS – Laan van NOI). Het toevoegen van een (tussen)station op het hoofdspoor lijkt een onlogische beslissing vanuit oogpunt van functionaliteit, vanwege de korte onderlinge afstand tussen de treinstations. Daarnaast is een forse investering benodigd voor de aanleg van extra spoorinfrastructuur om capaciteit op het hoofdspoor vrij te spelen voor de realisatie van een sprinterstation.

In de hierop volgende paragrafen wordt ingegaan op de uitwerking van de bovengenoemde bevindingen. Deze zijn verder uitgewerkt en vormen de basis/ de kern van de alternatieven, waarbij een onderscheid gemaakt wordt naar de volgende kernonderwerpen:

1. Smart Mobility
2. Langzaam verkeer
3. Ruimte gebruik
4. Opschaling stations en haltes
5. (Hoogfrequent) Openbaar Vervoer

Dit houdt in dat de basis van de alternatieven hetzelfde is: allen bevatten namelijk de “no-regret” mobiliteitsmaatregelen voor het realiseren van de gewenste mobiliteitstransitie voor CID – Binckhorst. Enige uitzondering hierop is het HOV-systeem (onderwerp #5), want dit bepaalt in sterke mate de variatie tussen de alternatieven.

In hoofdstuk 2 zijn de maatregelen toegelicht. Voor een deel van deze maatregelen is ook een meer gedetailleerde beschrijving opgenomen in Bijlage A.

2.2 Smart Mobility

Vanuit de voorgaande bevinden blijkt dat een mobiliteitstransitie van auto naar (H)OV, langzaam verkeer en alternatieve vervoersconcepten voor CID-Binckhorst gewenst en noodzakelijk is. Dit komt overeen met de ambitie vanuit het sectorale beleid om CID-Binckhorst duurzaam bereikbaarheid te maken. Dit is geconcretiseerd door de norm: de reistijd in de spits vanaf de stadsrand of een intercity station (OV), bedraagt maximaal twintig minuten.

Het onderwerp smart mobility is voor deze preverkenning uiteengezet in een aantal deelonderwerpen die verder beschreven zijn in dit hoofdstuk. Dit zijn:

- Mobility-as-a-Service en deelconcepten
- Mobility hubs
- Last-mile oplossingen
- Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM)
- Gedragsverandering

2.2.1 Mobility-as-a-Service (MaaS) en deelconcepten

Een ondersteuning voor het realiseren van de mobiliteitstransitie van auto naar OV/ alternatieve vervoersmiddelen in CID-Binckhorst is de uitrol van Smart Mobility maatregelen, waaronder Mobility-as-a-Service en deelconcepten. Dit is het gebruik van Mobility-hubs en het verlagen van de parkeernormen in het gebied.

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van zelf te investeren in transportmiddelen. Het is een aanbod voor een mobiliteitservice, wat een combinatie vormt tussen het klassieke openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen, waarmee onderlinge grenzen vervagen en een meer integraal systeem ontstaat. Het brengt alle vormen van vervoer in één mobiele dienst, met het gemak van snelle en eenvoudige toegang tot alle mobiliteit, zonder de last van plannen en losse betalingen.

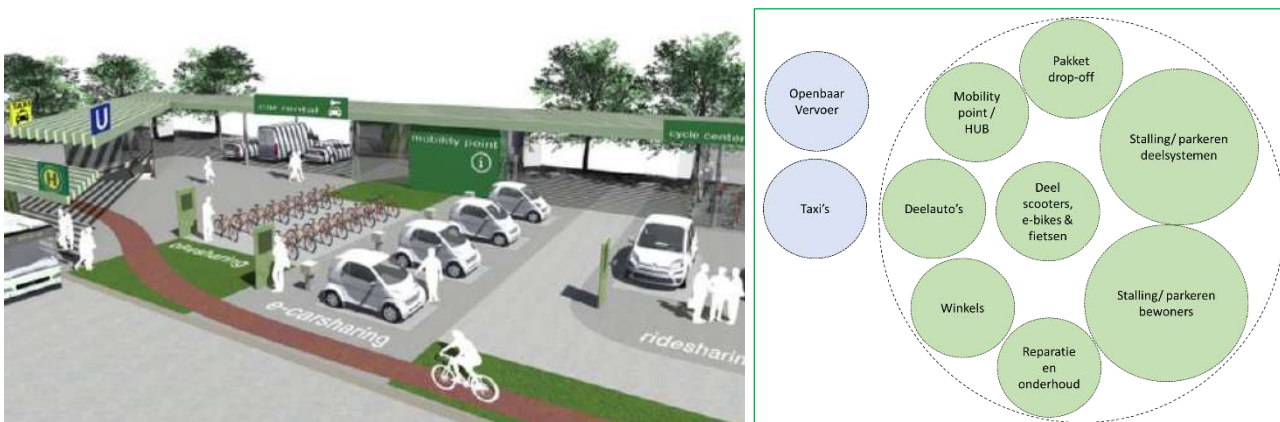
Een randvoorwaarde voor de (succesvolle) uitrol van MaaS in CID–Binckhorst is een aantrekkelijk aanbod voor de gebruikers. Dit betekent een ruim aanbod aan transportalternatieven, een combinatie van klassiek openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen, en gevestigd in de nabijheid van woon- en werkgebieden.

2.2.2 Mobility hub

Fysieke mobility hubs zijn een goede manier om MaaS en deelmobiliteit te bedienen in CID – Binckhorst. Bij de ontwikkeling van nieuwbouw en transformatieprojecten dient er rekening gehouden te worden deze hubs door ruimtereserveringen te maken. Er zijn verschillende type hubs, waarbij we in de preverkenning onderscheid maken naar twee types:

- **Mini-hub**

Een mini-hub is een fysieke mobiliteitswinkel met een servicebalie voor verhuur en reparatie van deelconcepten, waar bijvoorbeeld ook een pakketwand aanwezig is, en is primair bedoeld voor bewoners van de Binckhorst en/of het CID. Het verleent bewoners toegang tot een breed aanbod aan vervoerwijzen en diensten: fietsen, e-(cargo) bikes, hoge snelheidsfietsen, e-scooters, stints, e-auto's, bestelbusjes, e-(cargo) auto's, recreatieve auto's, openbaar vervoer, taxi's, pakketbezorgdiensten en logistieke uitwisselpunten. Het heeft de functie om herkomst- en of bestemmingsverkeer binnen een bepaalde nabijheid van de hub te bedienen. De mini-hubs kunnen in functie, dienstverlening en omvang variëren. Hierbij bepaalt de ruimte-reservering voor een belangrijk deel de (on)mogelijkheden. Een voorbeeld hiervan is afgebeeld in Figuur 1.



Figuur 1: Fysieke mini-hub. Links: visualisatie v/e mini-hub. Rechts: schematisatie met de faciliteiten binnen de mini-hub (aangegeven met de cirkels binnen de stippelijn) en faciliteiten in de nabije omgeving (buiten de stippelijn).

In het geval er in het CID – Binckhorst niet voldoende ruimte beschikbaar is voor een voltallige mobiliteitswinkel, kan de stalling van de deelconcepten (deels) ook ondergebracht worden op daartoe gereserveerde stallingsvoorzieningen op het terrein van woon- en werkontwikkeling.

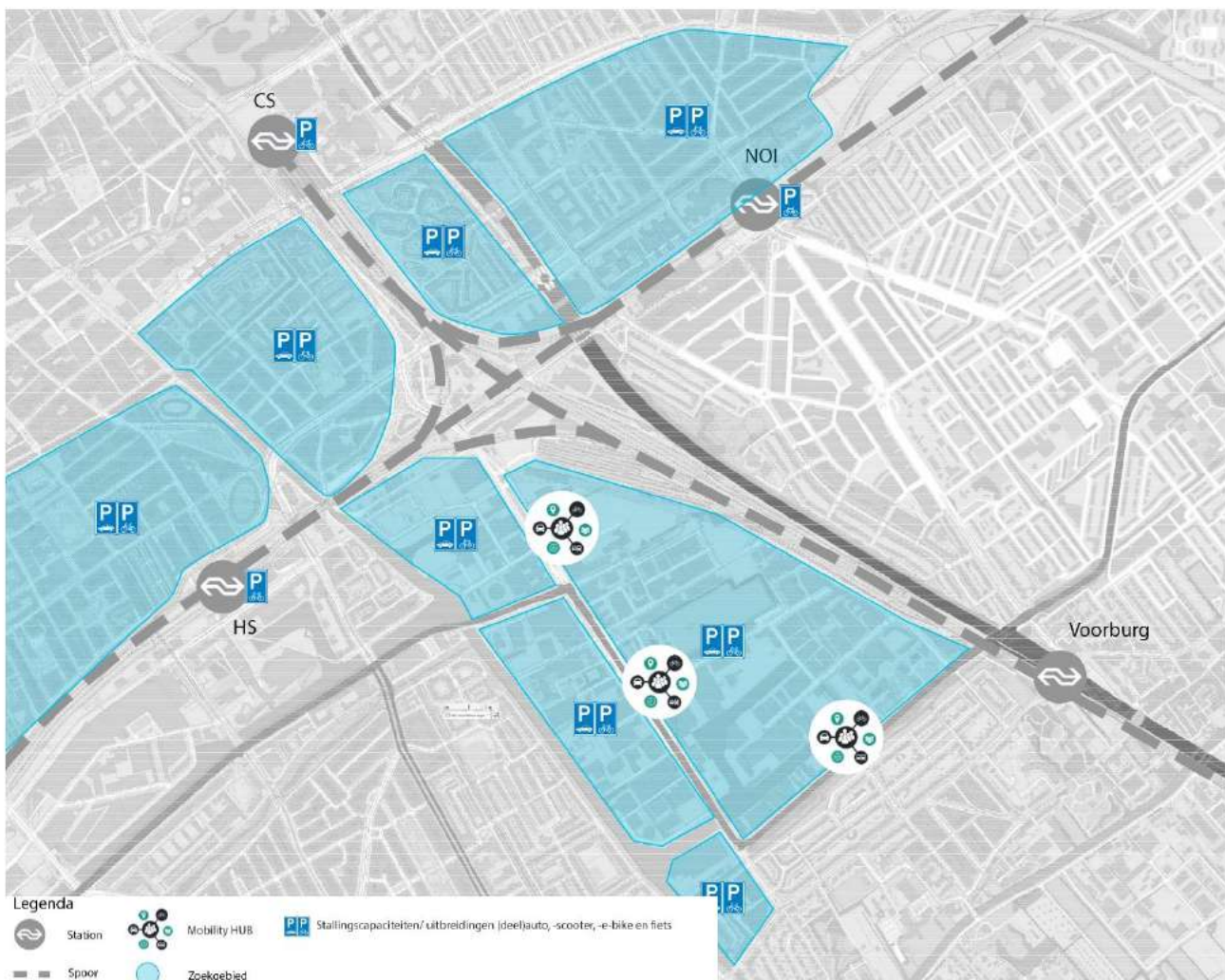
- **Super-hub**

Een super-hub heeft als primaire functie het afvangen van auto-reizigers en het mogelijk maken van een zo naadloos mogelijke transfer naar het OV of een ander alternatief (zoals e-scooters, e-bikes en fietsen). Deze hubs hebben dus voornamelijk een functie als een transferium en/of een P+R en zijn buiten het gebied van de CID en Binckhorst gepositioneerd. Ze zijn bestemd voor bezoekers met een bestemming in onder andere het centrum van Den Haag, het CID, de Binckhorst, de Internationale Zone en mogelijks zelfs het kustgebied. Ook voor deze hubs kunnen opties beschouwd worden voor het aanbieden van additionele diensten, zoals een kleinschalige supermarkt, pakketdiensten en logistieke uitwisselpunten.

In Figuur 2 zijn de mogelijke locaties van de fysieke mobiliteitswinkels in CID–Binckhorst geïllustreerd, als ook mogelijke locaties voor stallingsvoorzieningen van deelconcepten nabij woon- en werkontwikkeling.

Deze hubs liggen verspreid over het gebied, waarbij voor de positionering rekening is gehouden met de aansluiting op OV-, auto-, langzaam verkeer- en andere voorzieningen. Qua omvang wordt voor de fysieke mobiliteitswinkels (mini-hubs) uitgegaan van ruimte voor een loket, een aantal kleinschalige winkels en de stalling van een paar honderd (deel)auto's, taxi's, scooters, e-bike's en fietsen.

Het type mini-hub, de hoeveelheid, als ook hun positionering zal nader bepaald moeten worden in de verkenningsfase. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de concentratie van de woningbouw en werkgelegenheid in het gebied, de aanwezigheid van voorzieningen en infrastructuur en de beschikbare ruimte voor de stallingscapaciteit van de mini-hub. Voor de super-hub zijn locaties beschouwd nabij de huidige P+R bij Hoornwijck met een mogelijkheid op aansluiting op tramlijn 1 en een super-hub bij Ypenburg en/of het ADO-stadion, gekoppeld aan een mogelijk nader te bepalen regionale OV-verbinding richting Den Haag CS. Voor de omvang van deze hubs wordt gedacht aan circa 2000 parkeerplekken.



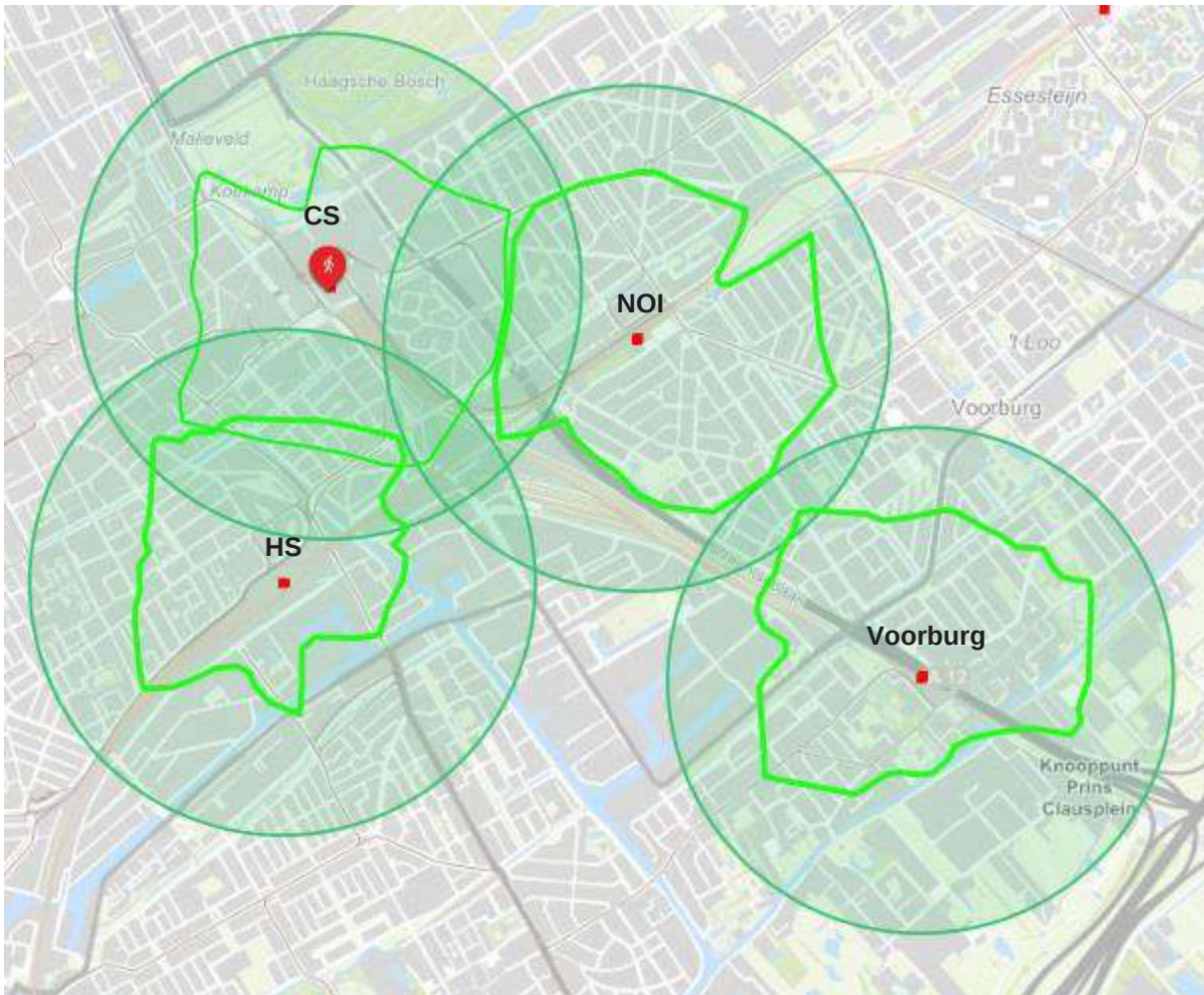
Figuur 2: Overzicht van mobility-hubs en gebiedsreserveringen voor uitbreiding stallingcapaciteit in .

2.2.3 Last-mile oplossingen

De bereikbaarheid van stations binnen is afgeleid vanuit Figuur 3, waarin de first- en last-mile bereikbaarheid voor langzaam verkeer is geïllustreerd met het gebruik van isochronen.

De cirkels tonen een potentiële loopafstand van 1 kilometer of 10 min vanaf de stations tegenover de werkelijke bereikbaarheid per voet welke uitgedrukt is met de isochronen. Zonder barrières zouden de isochronen overeenkomen met de cirkels. Daarmee toont de figuur aan in welke mate er rondom de stations sprake is van barrières voor voetgangers en waar voor de voetganger winst te behalen is voor het verbeteren van de first-/last-mile bereikbaarheid van de stations. Hiertoe worden maatregelen beschouwd als het verwijderen van obstakels en het upgraden van de voetganger verbinding op de last-mile naar de stations Den Haag CS, HS, NOI en Voorburg.

Voor fietsers valt het gehele gebied ruim binnen het bereik van 10 -15 minuten (3 á 4 kilometer) van de stations. Ondanks dat de stations binnen de kaders/waarden van een theoretisch goed befietsbaar bereik vallen, is ook hier verbetering nodig om het fietsen aantrekkelijk te maken. Dit kan door het realiseren van directere, comfortabelere , veilige (asfalt) fietsroutes naar de stations in het gebied van .



Figuur 3: Bereikbaarheids-isochronen voor het CID en de Binckhorst vanaf stations Den Haag HS, CS, NOI en Voorburg

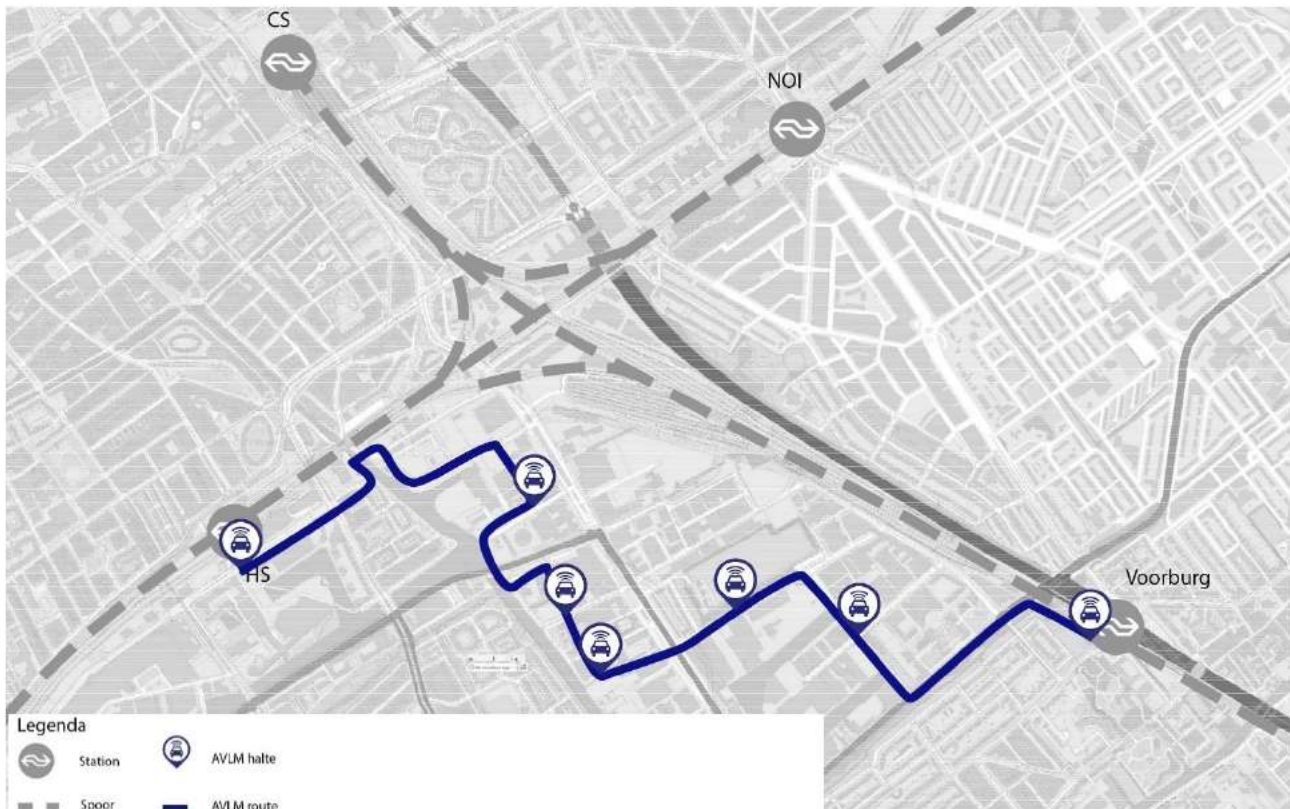
2.2.4 Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM)

Voor de AVLM gelden in de huidige situatie beperkingen aan de technische en functionele mogelijkheden. Dit zijn beperkingen voor de operationele snelheid en voor de vrijheid voor gecombineerd gebruik met overig verkeer. In de preverkenningfase wordt er echter van uitgegaan dat de introductie van de AVLM's op zijn vroegst plaatsvindt in fase 2 of 3, waarbij autonoom rijden met gecombineerd verkeer mogelijk wordt geacht.

Een belangrijke meerwaarde van AV's is de inzet om vraagafhankelijk vervoer te kunnen realiseren en het efficiënt kunnen bedienen van een diffuus vraagpatroon. Binnen CID – Binckhorst kunnen deze voertuigen ingezet worden als vervanging van en/of als aanvulling op het huidige OV in CID – Binckhorst, waarvoor geldt dat hun concurrentiepositie ten opzichte van andere OV-modaliteiten sterk afhankelijk is van de (beperkingen in) operationele snelheid. Bij een lage snelheid (circa 20km/u) concurreert een AV met name met de gebiedsontsluitende buslijnen en langzaam verkeer, en is waardevol om in te zetten als feeder van het reguliere OV. Naarmate de operationele snelheid verder toeneemt zal de concurrentiepositie ook toenemen.

Voor de preverkenningfase wordt de ALVM gebruikt als “feeder”, welke mogelijkheid biedt voor overstappunten naar het HOV en daarnaast ook de lokale ontsluiting verzorgt. In Figuur 4 is een mogelijke routing voor AVLM geïllustreerd als aanvulling op de HOV-as op de Binckhorstlaan.

Aanbevolen wordt om in de verkenningfase nader te onderzoeken hoe AVLM zich verhoudt tot een centrale HOV-as en op welke termijn AVLM kan bijdragen tot de verbetering van de bereikbaarheid van de Binckhorst.



Figuur 4: Overzicht van mogelijke routing AVL als aanvulling op HOV-as door de Binckhorstlaan

2.2.5 Gedragsverandering

Fysieke aanpassingen aan de infrastructuur en het beschikbaar stellen van mobiliteitsvoorzieningen binnen een goed bereikbare afstand in het gebied van maken daarmee ook veranderingen in het (reis)gedrag van bewoners en (werk)bezoekers mogelijk. Deze oplossingen zijn en worden verderop in dit hoofdstuk besproken, waaronder de aanpassing van het langzaam verkeer netwerk, de verbetering van de last-mile bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers, de realisatie van smart mobility maatregelen, AVL, deelconcepten en de bijbehorende faciliteiten, en de introductie van een HOV-systeem.

Ook kan gedacht worden aan maatregelen om gedragsverandering te realiseren voor de gewenste mobiliteitstransitie. Op het gebied van de smart mobility maatregelen kan dit bereikt worden door het beschikbaar stellen van aantrekkelijke tarieven en/of een beloningssysteem. Gedacht moet worden aan probeeracties, kortingen (op abonnementen) en/of spaaracties/ puntensystemen bij het gebruik van MaaS- en/of deelconcepten. Voor de vaste autogebruiker kan een beloningssysteem, in de vorm van het belonen van auto- en ritdelen, ondersteuning bieden aan de mobiliteitstransitie. Deze maatregel zal nog effectiever zijn in combinatie met beperkende factoren voor autogebruik in het gebied van CID – Binckhorst, zoals het verplicht stellen van parkeren-op-afstand en/of het extra bereijken van het stallen nabij de woonlocatie.

Daarnaast kan de werkgeversaankpak en regelgeving voor gebiedsontwikkeling, zoals onder andere via gebiedsgerichte omgevings- en bestemmingsplannen van het CID en de Binckhorst invloed uitoefenen. Hierin kan bijvoorbeeld opgenomen worden welke type bedrijvigheid gewenst is, en inzetten op het aantrekken van bedrijven met een gewenst mobiliteitsbeleid. Bij huidige bedrijven met een langlopend huurcontract kan ingezet worden op verandering van de mobiliteitsvisie. Dit kan door aantrekkelijke mobiliteit budgetten beschikbaar te stellen voor duurzame vervoersvormen (OV, fietsen, deelconcepten, rit- en voertuigdelen), eventueel in combinatie met het ontmoedigen van autogebruik. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat de bedrijven goed bereikbaar zijn per OV, fiets en/of lopen vanaf stations en OV-haltes.

Ten slotte kan ook ingezet worden op thuis werken en flexibele werktijden. Daarmee kan het reizen volledig vermeden worden, of verplaatst naar buiten spitsuren. Het laatste leidt tot een gelijkmatigere verdeling van verplaatsingen over de dag wat daarmee ook kan bijdragen aan het verhogen van de capaciteit van het OV en de weg.

2.3 Langzaam verkeer

Het verbeteren van langzaam verkeer verbindingen voor fietsers en voetgangers kan, in combinatie met de overige maatregelen, in sterke mate ondersteuning bieden voor de gewenste mobiliteitstransitie. Voor de preverkenning wordt onderscheid gemaakt naar regionale én lokale fiets- en voetgangers verbindingen:

- Regionaal niveau (velostrada met verbinding richting de regio en omliggende gemeentes)
- Lokaal niveau (lokale wegen in CID – Binckhorst)

Regionaal

De verbeteringen van de regionale fietsnetwerken zijn nodig voor een goede bereikbaarheid tussen grote woonkernen en economische centra in Den Haag. Het gebruik van de fiets, middels een verbeterd regionaal fietsnetwerk van continue kwaliteit, met hoog comfort, een aantrekkelijke omgeving en weinig oponthoud, vormt een alternatief voor de regionale auto-verplaatsingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de file-gevoelige relaties nabij zoals de A4, A12, A13, N44.

In de huidige situatie zijn er een aantal grote barrières voor langzaam verkeer in het gebied van CID – Binckhorst, waaronder de A12, de spoorlijnen (A12 tracé als langs de Oude Lijn), de Trekvluit en het Rijswijkseplein. Ook is er sprake van een aantal ontbrekende schakels op regionaal niveau¹. Deze schakels bevinden zich onder andere op de verbinding tussen Leiden en Den Haag (langs de Oude lijn), welke nu ophoudt bij station Mariahoeve. Ook op de route Den Haag – Ypenburg/ Leidscheveen langs de Binckhorst en Laakhaven ontbreken belangrijke schakels.

De fiets (en lopen) is ook een belangrijk onderdeel van ketenverplaatsingen en kan door een verbetering van het fietsnetwerk bijdragen aan groei mogelijkheden voor het OV.

Lokaal

Het belang van goede lokale fiets-voetganger infrastructuur wordt onderschreven door cijfers van het CBS en het KiM: 72% van alle verplaatsingen (gebaseerd op cijfers uit 2016 voor sterk stedelijk gebied) vindt binnen een straal van 7,5km plaats. Uit dit onderzoek blijkt dat er veel latente fietsvraag in het vóór en natransport zit. Het lokale netwerk van fiets- en voetpaden in de Binckhorst is erop gericht om aantrekkelijke en directe routes en last-mile verbindingen te creëren om woonkernen te ontsluiten op de fietshoofdroutes, waarop zich vrijstaande fiets- en voetpaden bevinden. Hierdoor ontstaat er een aantrekkelijke en directe verbinding tussen woonkernen, voorzieningen en OV (knooppunten). De inrichting van de lokale infrastructuur dient georiënteerd te zijn op de fietser en voetganger om deze vervoermodaliteiten aantrekkelijk te maken. Hierbij kan gedacht worden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid, voorkomen van oponthoud, groenvoorzieningen en een inrichting waar deze modaliteiten centraal staan (bijvoorbeeld shared-space of erftoegangswegen met gelijkwaardige kruispunten en een maximumsnelheid van 30 km/h voor autoverkeer).

Binnen CID – Binckhorst kan hier invulling aan worden gegeven door (her)structurering van het hoofd- en onderliggende wegennet met daarbij de realisatie van ontbrekende schakels op regionaal en lokaal niveau. Het doorgaande autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal goed ingepaste hoofdwegen met een goede doorstroming om wijkontsluitingswegen en woongebieden zoveel mogelijk te ontlasten. De overige, onderliggende, wegen hebben hiermee primair een functie als ontsluiting van buurten en/of percelen en bieden daarom ook meer (inrichting)ruimte voor de fietser en voetganger.

In Figuur 5 is het langzaam verkeer netwerk voor CID – Binckhorst vormgegeven. Hierin wordt uitgegaan van de realisatie van ontbrekende schakels op regionaal en lokaal niveau, als ook upgrades aan bestaande fiets- en wandelpaden om de aantrekkelijkheid (doorstroming, sociale-veiligheid en esthetiek) en verkeersveiligheid te verbeteren.

¹ Fiets in de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag 18 januari 2018)



Figuur 5: Overzicht van voorgesteld fietsnetwerk voor het CID en de Binckhorst

In Bijlage A is een nadere omschrijving opgenomen van de fysieke invulling van het regionale- en lokale fiets- en voetgangersnetwerk. Hierin is een nadere toelichting gegeven op de kaart, een beschrijving van de wegenstructuur (incl. wegbenaming voor zover mogelijk) en de benodigde werkzaamheden voor het realiseren van de langzaam verkeer verbindingen.

2.4 Ruimtegebruik

2.4.1 Parkeernormen

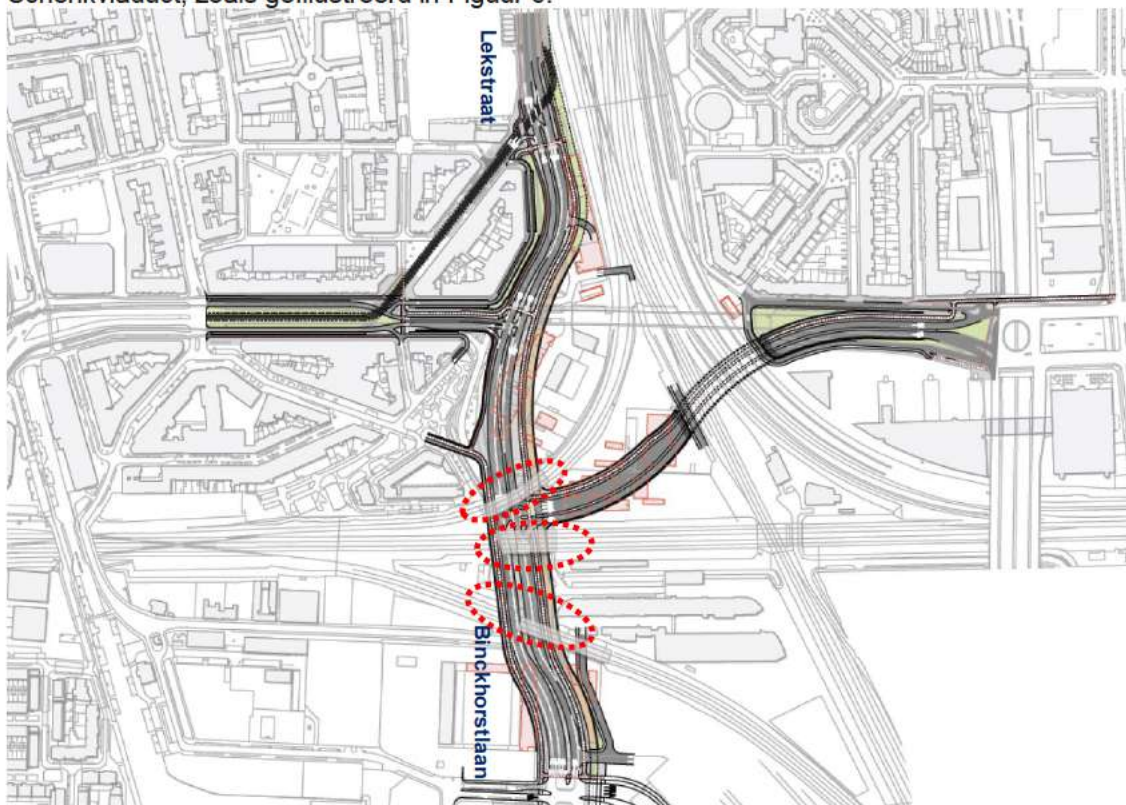
Voor de nu bekende locaties van de gebiedsontwikkeling binnen het gebied van CID – Binckhorst is rekening gehouden met ontwikkelingen voor wonen, werken, openbare ruimte en de lokale infrastructuur. Het beslag van auto's op het ruimtegebruik is groot, zowel voor rijdende auto's als voor geparkeerde, en domineert daarmee ook het straatbeeld. Gezien de woningbouw- en gebiedsontwikkeling opgave en de daarmee gepaard gaande druk op de bereikbaarheid en leefbaarheid dient men binnen CID – Binckhorst opties te beschouwen voor het verlagen van de parkeernorm voor nieuwbouw en transformatieprojecten om aan de ambitie tegemoet te komen. Het verlagen van de parkeernorm kan op verscheidenen manieren, namelijk:

- Het reduceren van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners en/of bezoekers op eigen terrein. De te hanteren parkeernorm zal hierbij afhankelijk zijn van de locatie en het gebiedstype (bijvoorbeeld een categorie indeling op basis van de nabijheid van de locatie t.o.v. (intercity)stations en openbaar vervoer) en de functie die de locatie vervult (wonen, werken, voorzieningen). Het verlagen van de parkeernormen kan door een verlaging van de minimum en/of maximum parkeernorm voor het betreffende gebied.
- Het niet beschikbaar stellen van een parkeervergunning voor parkeren-op-straat voor bewoners en/of bezoekers van nieuwbouw en transformatieprojecten. Dit kan middels het instellen van een nul-plafond voor vergunningsverlening.
- Het aanwijzen van parkeren-op-afstand voor bewoners en/of bezoekers. Hierbij zijn bewoners en/of bezoekers aangewezen op parkeerplaatsen waar de parkeernorm dat toelaat, zoals bijvoorbeeld P+R's.

Het verlagen van de parkeernorm op zich is echter geen effectieve maatregel en heeft alleen nut voor de gebieden waarin voldoende alternatieve vervoersmodaliteiten voor handen zijn. Dit houdt voor in dat de parkeernormen alleen aangepast kunnen worden in combinatie met het beschikbaar stellen van een HOV-verbinding of alternatieve vervoersmiddelen.

2.4.2 Schenkviaduct

De realisatie van de Schenkverbinding binnen de preverkenning kan beschouwd worden als een ("aan" of "uit") optie. De Schenkverbinding betreft een (gedeeltelijke) tunnelverbinding in plaats van het huidige Schenkviaduct, zoals geïllustreerd in Figuur 6.



Figuur 6: Schenkverbinding – onderdoorgang vork

De aanpassing van de Schenkverbinding is geen investering in alleen de auto, maar dient juist gezien te worden in het bredere geheel. Doordat het Schenkviaduct tussen het CID en de Binckhorst verdwijnt kan de Binckhorst binnen het invloed gebied van de binnenstad worden getrokken. Door het verleggen van het autoverkeer naar de centrumring wordt dit deel van het centrum autoluw. Dit biedt ruimte voor een mobiliteitstransitie naar lopen en fietsen omdat de barrièrewerking voor langzaam verkeer vermindert. Ook resulteert de ontlasting van het Rijswijkseplein in mogelijkheden voor een capaciteitsuitbreiding voor het openbaar vervoer (tram). Bovendien creëert het ruimte voor stedelijke verdichting.

Met het vervangen van het Schenkviaduct door een onderdoorgang vormen de steunpunten van het viaduct geen obstakels meer voor de ontwikkeling van het spoorwegemplacement van Den Haag CS. Hiermee wordt een toekomst vaste oplossing gerealiseerd om een capaciteitstoename in treinverkeer op te vangen.

Om de HOV-verbinding naar de Binckhorst mogelijk te maken dienen de drie viaducten rond de kop van Binckhorst aangepast te worden (zie rode omcirkeling in Figuur 6). Aanbevolen wordt om de aanpassing aan de viaducten zo vorm te geven dat het voldoende ruimte biedt aan het spoor en dat het een toekomstige Schenkverbinding inpasbaar maakt.

2.5 Opschaling stations en OV-frequenties

2.5.1 Opschaling stations en haltes

Om het gebruik van de (deel)fiets en andere deelconcepten aantrekkelijk te maken dient ook het gebruikersgemak van deze modaliteiten nabij OV-knooppunten te verbeteren. Cijfers van het CBS en het KiM onderschrijven het belang van voldoende stallingsplekken en/of deelsystemen, waaruit blijkt dat fietsers met name zullen kiezen voor de grote stations. Het aanboren van de latente vraag aan de vóór en nátransport zijde van de treinreis kan daarmee extra druk op de stallingscapaciteit op stations leggen. Als mogelijke maatregelen kan gedacht worden aan het vereenvoudigen en/of versnellen van de benodigde tijd voor het stallen van de modaliteiten, als ook het uitbreiden van de stallingscapaciteit op stations voor fietsen, e-bikes, scooters en deelauto's. In het geval van een AVL M kan hierbij gedacht worden aan de realisatie van Kiss + Ride stroken nabij het station.

Het uitbreiden van stallingscapaciteit rondom de hoofdassen van OV-haltes, zoals bijvoorbeeld nabij de geplande mobility-hubs en/of OV-haltes in het gebied van CID – Binckhorst, kan verlichting bieden voor de mogelijke uitdagingen met stallingscapaciteit op de grote stations. Het aanbieden van een overstap van fiets/ e-bike naar het OV op/ in de directe omgeving van OV-haltes zorgt ervoor dat er geen behoefte meer is aan het stallen van de fiets op de grote stations.

Op de lange termijn kunnen er ook andere capaciteitsknelpunten ontstaan op de grote stations. Dit betreft bijvoorbeeld knelpunten met betrekking tot de toegang naar het station, de perrons en wachtrijvorming voor in-/uitcheck punten. Er zijn diverse maatregelen te nemen om deze druk te verlichten zoals bijvoorbeeld het verbreden en bijplaatsen van toegangen naar het station, het verbreden en bijplaatsen van trappen, perronverbredingen en -verlengingen en uitbreiding van de opstelcapaciteit nabij in-/uitcheckpunten. Deze maatregelen vallen echter buiten de scope van de preverkenning en worden geacht opgenomen te zijn in de daarvoor gebruikelijke investeringsprogramma's van NS, ProRail en het Ministerie van I&W.

Aanbevolen wordt om in de verkenningsfase nader onderzoek te doen naar de exacte invulling van de gebiedsontwikkeling in het CID en de Binckhorst en het effect van de realisatie van een HOV-verbinding van CS naar de regio. Hiermee kan een capaciteitsanalyse uitgevoerd worden voor de knooppunten om beter inzicht te verkrijgen in de benodigde maatregelen, als ook in de mate ervan.

2.5.2 Frequentieverhoging OV

Een OV-frequentieverhoging en/of OV-kwaliteitsverbetering kan bijdragen aan de mobiliteitstransitie door een modal shift realisatie van auto naar OV. Onder de OV-kwaliteitsverbetering vallen maatregelen zoals het aanbieden van meer comfort in het OV (o.a. gratis Wifi, meer ruimte), maar ook het verbeteren van de reizigersbeleving zoals het uitbreiden van zit- en wachtplekken op OV-haltes en het realiseren van overkapping tegen weersinvloeden. Onder de OV-frequentieverhoging worden maatregelen verstaan zoals het verkorten van reistijden (snelheid verhoging of route aanpassing), het verhogen van de frequenties en/of het vergroten van de capaciteit van het materieel. De opties voor OV-frequentieverhogende maatregelen voor het huidige OV in het CID en de Binckhorst lijken echter beperkt op basis van expert-judgement. Frequentieverhogingen voor het lokale OV zijn uitdagend doordat er in de huidige situatie infrastructurele knelpunten aanwezig zijn (o.a. Rijswijkse plein). Daardoor zullen mogelijke oplossingen voor een lokale OV-frequentieverhoging op termijn gezocht moeten worden in bijvoorbeeld het afvlakken van piekbelastingen tijdens spitsuren of in de realisatie van nieuwe OV-verbindingen. In de uitwerking van de alternatieven is daarom juist rekening gehouden met de realisatie van nieuwe HOV-vervoersystemen in het gebied van het CID en de Binckhorst. Deze verbindingen maken een capaciteitstoename voor het OV mogelijk als aanvulling op en/of gedeeltelijke vervanging van de huidige OV-verbindingen.

De regionale doorkoppeling van de nieuwe HOV-systemen biedt daarnaast op de lange termijn ook meer voordelen. Een regionale lightrail of HOV-tram naar Zoetermeer kan op termijn bijvoorbeeld de sprinters op het hoofdspoor vervangen. Hierdoor komt ruimte vrij voor meer intercity's op de Goudse-lijn. Voor het hoofdspoor wordt op de lange termijn ook het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) tussen Rijswijk en Rotterdam gerealiseerd, waardoor Den Haag CS beter bediend zal worden (in totaal 14 treinen per uur per richting, met 6 sprinters en 8 intercity's). Dit resulteert ook in een toename van de treinfrequenties in de driehoek van het CID (tussen de stations Den Haag HS – CS – NOI).

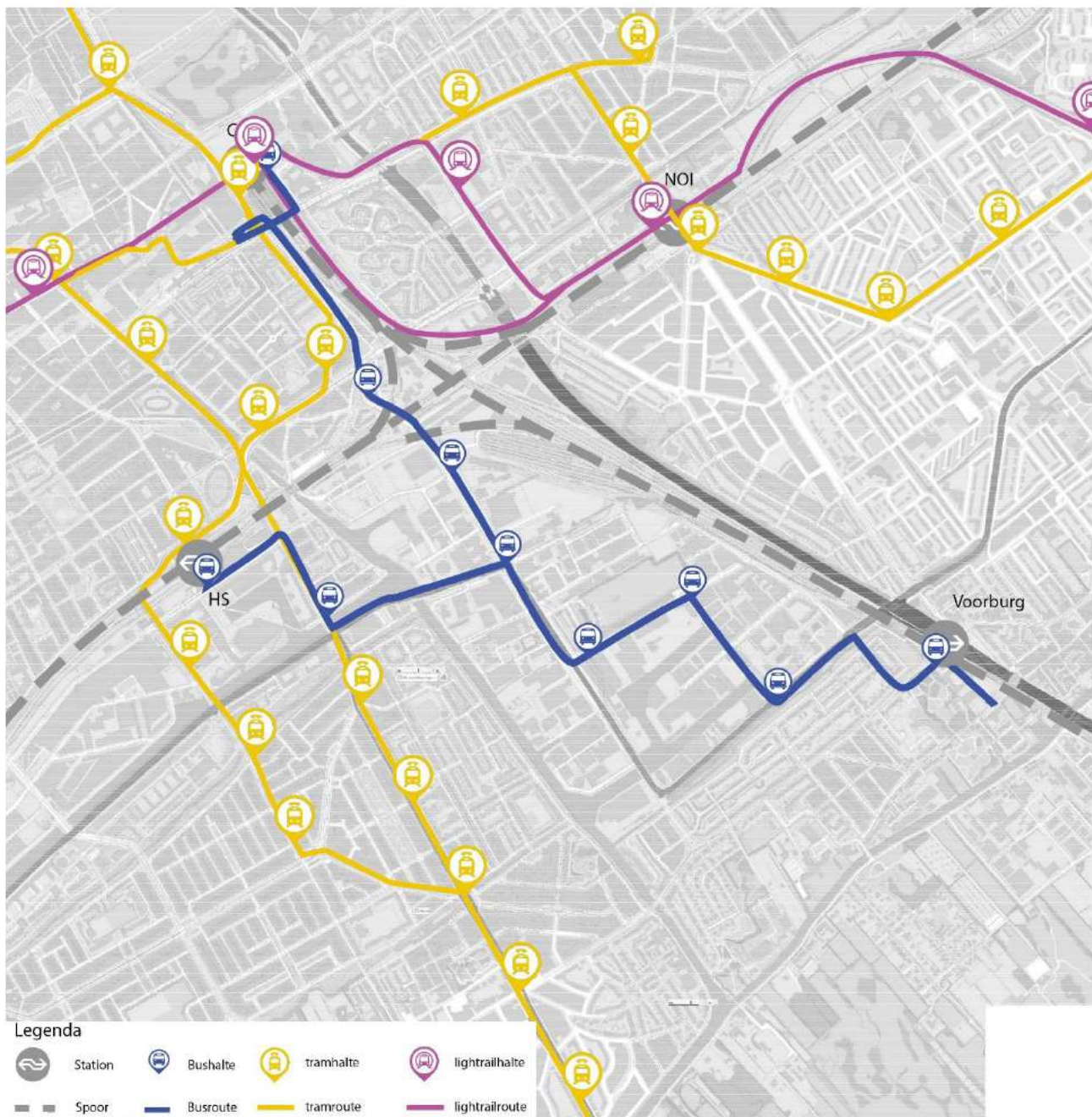
2.6 Openbaar Vervoer

Alle eerdergenoemde maatregelen, de zogenoemde “no-regret” maatregelen, komen terug in elk alternatief ter ondersteuning van de mobiliteitstransitie. De aanwezigheid van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem is echter een elementaire voorwaarde voor het kunnen realiseren van de mobiliteitstransitie.

Het OV-systeem bepaalt daarnaast in grote mate het onderscheid/ variatie tussen de alternatieven. Er wordt hiervoor rekening gehouden met de hoogwaardigheid van het (H)OV-systeem en de daarbij horende vervoersmodaliteit. Hieronder worden de (H)OV-systemen nader beschreven, waarbij een onderscheid wordt gemaakt naar de huidige situatie en de toekomstige HOV-systemen.

2.6.1 Basisnetwerk

Het basisnetwerk in het gebied van CID – Binckhorst wordt gevormd door de huidige aanwezige OV-verbindingen, zoals geïllustreerd in Figuur 7. Dit betreft de metro en Randstadrail (lightrail), tramlijn 1 en busverbindingen (lijn 26, 28 en 46). De huidige bussen tussen het CID en Voorburg, via de Binckhorst, rijden met het overige verkeer mee op maaiveldniveau. Voor buslijn 28 en 46 geldt dat deze op Den Haag CS aansluiten via het PB-viaduct naar het busplatform op het Schenkviaduct. De huidige situatie met het bijbehorende OV-systeem is alternatief 0.



Figuur 7: Huidig OV-netwerk met aanduiding van light-rail, tram en bus

2.6.2 Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Voor het hoogwaardig openbaar vervoer maken we een onderscheid naar een HOV-bus, een HOV-tram en een lightrail variant. Binnen de alternatieven wordt er onderscheid gemaakt naar een lokale (Den Haag CS/ HS naar Voorburg) of een regionale verbinding (Den Haag CS naar Delft/ Zoetermeer/ Rotterdam). Middels een ingroeimodel kan het OV-systeem over tijd meegroeien van lokaal naar regionaal. Samenhangend hiermee speelt ook de mate van "hoogwaardigheid" van het OV-systeem een rol.

De mate van "hoogwaardigheid" van het OV-systeem wordt bepaald door de vervoerswaarde/-capaciteit. Dit is onder andere afhankelijk van de capaciteit van de modaliteit, het aantal haltes op een traject en de mate van autonomie (gesloten systeem vs. gedeeld systeem) van de infrastructuur t.o.v. het overige verkeer. De keuze voor het aantal OV-halteringen wordt bepaald door onder andere het exploitatiemodel (eisen aan de concessieverlening) en de wegenstructuur in het gebied. Normaliter geldt dat hoe hoogwaardiger de OV-verbinding, des te groter de afstand tussen halteringen is. Voor de preverkenning is besloten om uit te gaan van dezelfde halteringsafstanden voor alle modaliteiten op de Binckhorstlaan, ongeacht het een lokale of

regionale verbinding betreft. Dit is gebaseerd op een zeefanalyse naar geschikte locaties op basis van de nu beschikbare informatie omtrent de positionering van woningbouwontwikkeling, de mogelijke lokalisering van mobiliteitshubs, auto en langzaam verkeer infrastructuur en andere voorzieningen.

HOV-bus

De HOV bus beschikt over een eigen busbaan op de Lekstraat, de Binckhorstlaan en de Maanweg en richting Voorburg met gelijkvloerse kruisingen met overig verkeer. De bus wordt geacht prioriteit te krijgen bij kruisingen door VRI aanpassingen. Voor de regionale doorkoppeling geldt grotendeels ook dat uitgegaan wordt van een eigen busbaan. De inpassing van de route van de bus van Den Haag CS naar Voorburg wijkt af ten opzichte van de tram en de lightrail, omdat de bus geacht wordt te rijden naar het busplatform. Hiervoor dient een draai gemaakt te worden vanaf het verlengde van de Binckhorstlaan (de Lekstraat) via het PB-viaduct naar het busplatform op het Schenkviaduct. Naar de toekomst toe zal deze draai mogelijk niet meer gemaakt kunnen worden door de versmalling van het PB-viaduct. Deze aansluiting is ook niet ideaal vanuit het oogpunt van de aansluiting van het OV in westelijke richting (naar de Internationale Zone en/of Scheveningen).

Aanbevolen wordt om in de verkenningsfase nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor de bus om gebruik te maken van de Lekstraat en de trambaan nabij Den Haag CS voor een directe verbinding richting de Internationale Zone en het kustgebied.

HOV-tram

Voor de tram wordt er ook onderscheid gemaakt naar een lokale en een regionale variant, waarbij de halteringsafstanden op de Binckhorstlaan hetzelfde zijn. De HOV-tram gaat ook uit van een eigen trambaan op maaiveldniveau met gelijkvloerse kruisingen in de Binckhorst met VRI prioriteit op kruisingen ten opzichte van het overige wegverkeer. Voor de verbinding van Den Haag CS naar Voorburg wordt er in de Binckhorst een onderscheid gemaakt naar een routing via de Maanweg of via de Mariannelaan. Volgens de nu beschikbare informatie in de preverkenningfase lijkt een verbinding via de Maanweg gerealiseerd te kunnen worden als een eigen baan (met gelijkvloerse kruisingen met overig verkeer), terwijl een verbinding via de Mariannelaan op gedeelde infrastructuur uitgevoerd moet worden. Voor de tram geldt een aansluiting op Den Haag CS zoals in de huidige situatie, waarbij een directe doorkoppelingmogelijkheid beschikbaar is richting de Internationale Zone en/of Scheveningen. Voor de regionale doorkoppeling wordt ook uitgegaan van een eigen trambaan.

Aanbevolen wordt om in de verkenningsfase te onderzoeken of een eigen baan (op maaiveldniveau) mogelijk is op Mariannelaan en de Maanweg en welke variant de voorkeur geniet op basis van technische en financiële haalbaarheid en uit oogpunt van de gewenste exploitatie van het OV-systeem.

Lightrail

Voor de lightrail-verbinding wordt uitgegaan van een autonome baan, wat inhoudt dat het boven (netkous) óf onder (tunnel) maaiveldniveau wordt gerealiseerd. Daarmee beschikt dit OV-systeem over ongelijkvloerse kruisingen met het overige verkeer waar nodig en rijdt het op een eigen baan op maaiveldniveau waar mogelijk.

Aanbevolen wordt om in de verkenningsfase voor dit type vervoermiddel nader onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid van de ruimtelijke inpassing boven en onder de grond in het gebied van de Binckhorst. Dit is onder andere van toepassing op de verbinding tussen Den Haag CS en Voorburg, waarbij de viaducten met de spoorlijnen gekruist moeten worden. Ook geldt het voor de haakse aansluiting van de Maanweg of de Prinses Mariannelaan op de Binckhorstlaan,

De uitwerking van de routing voor de bus, tram en lightrail zijn verwerkt in de tekeningen van de alternatieven in hoofdstuk 3.3.

3 ALTERNATIEVEN

3.1 Introductie alternatieven

De alternatieven zijn gebaseerd op de belangrijkste bevindingen vanuit de extreme mobiliteitsperspectieven en de beoordeling daarvan door vak experts en stakeholders. De alternatieven ontwikkeling heeft plaatsgevonden voorgaand aan en tijdens de themasessie van 26-06. Voorgaand aan de werksessie van 26-06 heeft een kleiner comité concept alternatieven ontwikkeld. Deze bevindingen, als ook de ruimtelijke invulling van de alternatieven, zijn geverifieerd en verder vormgegeven gedurende werksessies van 26-06. De alternatieven zijn op 03-07-2018 beoordeeld tijdens het Directeuren Overleg (DO). Hierin is het voorkeursalternatief vastgesteld en is ook besloten om een detailleringsslag uit te voeren. In navolging hiervan is op 25-07 in een verkleind comité gedurende een extra themasessie gewerkt aan de detaillering van de alternatieven voor de in hoofdstuk 2 omschreven onderwerpen. Bij de alternatieven ontwikkeling is nadrukkelijk aandacht geweest voor de vertaling naar het meest voor de hand liggende voorstel, de adaptieve ingroeimogelijkheden voor het HOV-systeem en de keuzes die er gedurende dat ingroeimodel te maken zijn.

Een overzicht van de ontwikkelde alternatieven is gepresenteerd in Tabel 2. De naamgeving van de alternatieven is gebaseerd vergelijkbare (basisprincipes voor de) OV-systemen in andere steden.

Tabel 2: Overzicht van de alternatieven (inclusief naamgeving) en het voorkeursalternatief in de preverkenningfase

Alternatief	Smart Mobility	Langzaam verkeer	Ruimte gebruik	Opschaling stations & OV-frequentie	HOV
Alternatief 0: "Nul-alternatief"	Nee	Nee	Nee	Nee	Lokale bus
Alternatief 1: "Den Haag"	Ja	Ja	Ja	Ja	Lokale HOV-tram
Alternatief 2: "Shenzhen"	Ja	Ja	Ja	Ja	Regionale HOV-bus
Alternatief 3: "Strasbourg" Voorkeursalternatief	Ja	Ja	Ja	Ja	Regionale HOV-tram
Alternatief 4: "Düsseldorf"	Ja	Ja	Ja	Ja	Regionale lightrail

Alternatief 0 is de huidige situatie, waarin geen sprake is van de maatregelen voor de realisatie van een mobiliteitstransitie. In alternatief 0 blijft de auto de boventoon voeren en wordt voor het OV uitgegaan van de huidige lijnen tussen het CID en de Binckhorst, namelijk buslijn 26, 28 en 46.

In de alternatieven 1 tot en met 4 is er wel sprake van een mobiliteitstransitie, vormgegeven met maatregelen rond smart mobility, ruimtegebruik, langzaam verkeer, opschaling stations en OV-frequentie en (hoogwaardig) OV.

Alternatief 1: Het Haagse model – "Den Haag"

Alternatief 1, genaamd "Den Haag" gaat uit van het Haagse model, waarin een fijnmazig tramnetwerk is uitgerold met korte halteafstanden. Daarnaast vinden alle maatregelen voor een mobiliteitstransitie plaats in dit alternatief. Het tramnetwerk is voornamelijk lokaal (op de stad zelf) georiënteerd. In de eindsituatie gaat dit alternatief uit van een lokale HOV-tram tussen Den Haag CS en Voorburg met een aankoppelingsmogelijkheid richting Delft. De aankoppeling van de HOV-tram (Den Haag – Voorburg) richting Delft wordt gerealiseerd via de Geestbrugweg naar de Haagweg, waar het aansluit op de reeds bestaande infrastructuur van de huidige tramlijn 1. Een overzicht van de mobiliteitsmaatregelen voor dit alternatief is gepresenteerd in Tabel 3.

Tabel 3: Alternatief 1 met per fase de bijbehorende maatregelen (en/of werkzaamheden). Voor een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen wordt verwezen naar bijlage B.

Fasering	2018-2022	2022-2030	2030-2040
	• Realisatie vrije busbaan op Binckhorstlaan • Voorbereiding en start ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst • Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV • Langzaam verkeer • Ontwikkeling ruimtegebruik • Smart mobility	• Realisatie vrije trambaan CS – Voorburg • Koppeling op tramlijn 1 (tram CS – Voorburg - Delft) • Afronding ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst • Langzaam verkeer • Ontwikkeling ruimtegebruik • Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV • Smart Mobility • 1ste Mobility hub Binckhorst	• Langzaam verkeer • Smart Mobility • 2e Mobility hub Binckhorst • Ontwikkeling ruimtegebruik

Alternatief 2: Het Shenzhen model – “Shenzhen”

Alternatief 2, genaamd “Shenzhen” gaat uit van het gelijknamige model, waarin een uitgebreid netwerk van (elektrische) bussen aanwezig is, die beschikken over een eigen busbaan op maaiveld niveau. Ook dit alternatief gaat uit van de mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen in het . De hoogwaardige (elektrische) bussen bedienen zowel lokale als regionale bestemmingen. In de eindsituatie van “Shenzhen” wordt de Binckhorst met een hoogwaardige busverbinding ontsloten als onderdeel van de HOV-bus verbinding tussen Den Haag CS en de regio (Delft/ Zoetermeer/ Rotterdam). Voor de doorgroei naar de regio zijn verschillende routeringen mogelijk.

Tabel 4: Alternatief 2 met per fase de bijbehorende maatregelen (en/of werkzaamheden). Voor een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen wordt verwezen naar bijlage B

Fasering	2018-2022	2022-2030	2030-2040
	• Realisatie vrije busbaan op Binckhorstlaan • Voorbereiding en start ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst • Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV • Langzaam verkeer • Ontwikkeling ruimtegebruik • Smart mobility	• Realisatie vrije busbaan CS - Voorburg • Afronding ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst • Langzaam verkeer • Ontwikkeling ruimtegebruik • Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV • Smart Mobility • 1ste Mobility hub Binckhorst	• Realisatie HOV bus naar regio (via RoBa of eigen tunnel of Voorburg naar Zoetermeer/ Delft/ Rotterdam) • Langzaam verkeer • Smart Mobility • 2e Mobility hub Binckhorst • Realisatie super-hub • Ontwikkeling ruimtegebruik

Alternatief 3: Het Strasbourg model – “Strasbourg”

Alternatief 3, genaamd “Strasbourg” gaat uit van de inzet van een regionale HOV-tram op maaiveld niveau met een regionale oriëntatie. Ook in dit alternatief vindt de mobiliteitstransitie plaats. Het materieel rijdt veelal op een eigen baan met gelijkvloerse kruisingen, maar kan ook in het verkeer meerijden waar daartoe mogelijkheden zijn. Het verbindt de stad met de regio en vice versa. In de eindsituatie voor de preverkenning richt dit model zich op de verbinding met de stad als ook met de regio als onderdeel van de HOV-tram verbinding Den Haag CS -regio (Delft/ Zoetermeer/ Rotterdam). Ook voor dit alternatief geldt dat er meerdere routeringen mogelijk zijn voor de doorgroei naar de regio.

Tabel 5: Alternatief 3 met per fase de bijbehorende maatregelen (en/of werkzaamheden). Voor een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen wordt verwezen naar bijlage B

Fasering	2018-2022	2022-2030	2030-2040
	• Realisatie vrije busbaan op Binckhorstlaan • Voorbereiding en start ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst • Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV • Langzaam verkeer • Ontwikkeling ruimtegebruik • Smart mobility	• Realisatie vrije trambaan CS – Voorburg • Koppeling op tramlijn 1 (tram CS - Voorburg - Delft) • Afronding ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst • Langzaam verkeer • Ontwikkeling ruimtegebruik • Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV • Smart Mobility • 1ste Mobility hub Binckhorst	• Realisatie HOV tram naar regio (via RoBa of eigen tunnel of Voorburg naar Z'meer/ Delft/ Rotterdam) • Langzaam verkeer • Smart Mobility • 2e Mobility hub Binckhorst • Realisatie super-hub • Ontwikkeling ruimtegebruik

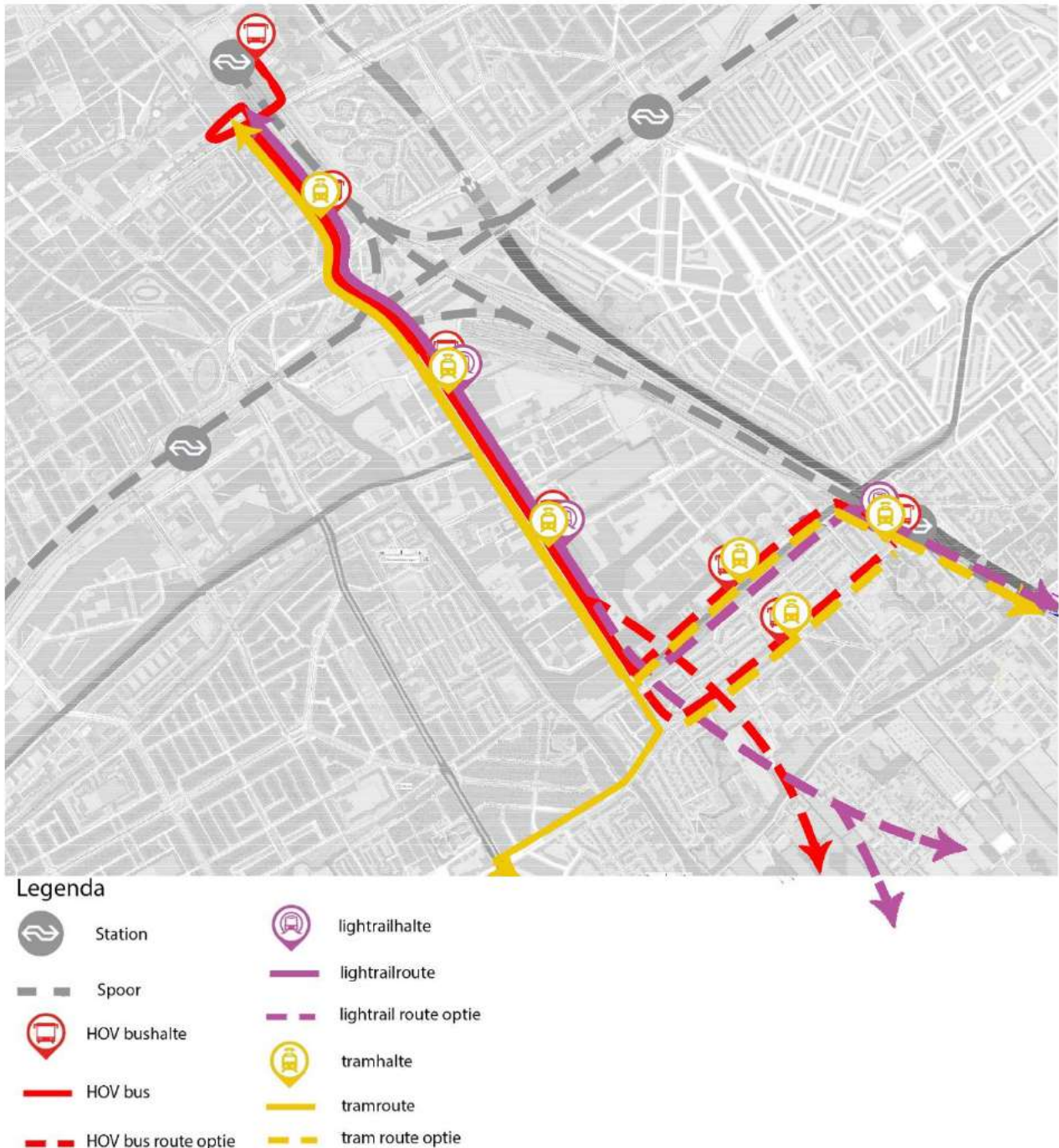
Alternatief 4: Het Düsseldorf model – “Düsseldorf”

Alternatief 4, genaamd “Düsseldorf” gaat uit van een lightrail verbinding die ongelijkvloers rijdt als dat moet en op maaiveld op een eigen baan wanneer dat kan. Dit vertaalt zich in de ondertunneling of overbrugging van knelpunten in (drukke delen van) de stad en een vrije baan op maaiveldniveau buiten de (drukke delen van de) stad. Het netwerk richt zich in de eindsituatie op de regionale verbinding tussen Den Haag CS en de regio (Delft/ Zoetermeer/ Rotterdam). Ook in dit alternatief vindt de mobiliteitstransitie plaats. Bij dit alternatief geldt dat er meerdere routeropties zijn voor de regionale doorkoppeling.

Tabel 6: Alternatief 4 met per fase de bijbehorende maatregelen (en/of werkzaamheden). Voor een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen wordt verwezen naar bijlage B

Fasering	2018-2022	2022-2030	2030-2040
	• Realisatie vrije busbaan op Binckhorstlaan • Voorbereiding en start ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst • Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV • Langzaam verkeer • Ontwikkeling ruimtegebruik • Smart mobility	• Realisatie lightrail CS -Voorburg (sok) • Afronding ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst • Langzaam verkeer • Ontwikkeling ruimtegebruik • Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV • Smart Mobility • 1ste Mobility hub Binckhorst	• Realisatie lightrail naar regio (via +1 of -1 via eigen tunnel of via Voorburg) • Langzaam verkeer • Smart Mobility • 2e Mobility hub Binckhorst • Realisatie super-hub • Ontwikkeling ruimtegebruik

In Figuur 8 is de eindsituatie (ná 2040) geïllustreerd voor alle alternatieven. Hierin is alleen het HOV-systeem uitgelicht en zijn de overige mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen in de kaart weggelaten voor het overzicht. De figuur biedt daarnaast inzicht in de routeringsopties voor de alternatieven voor de regionale doorkoppeling.



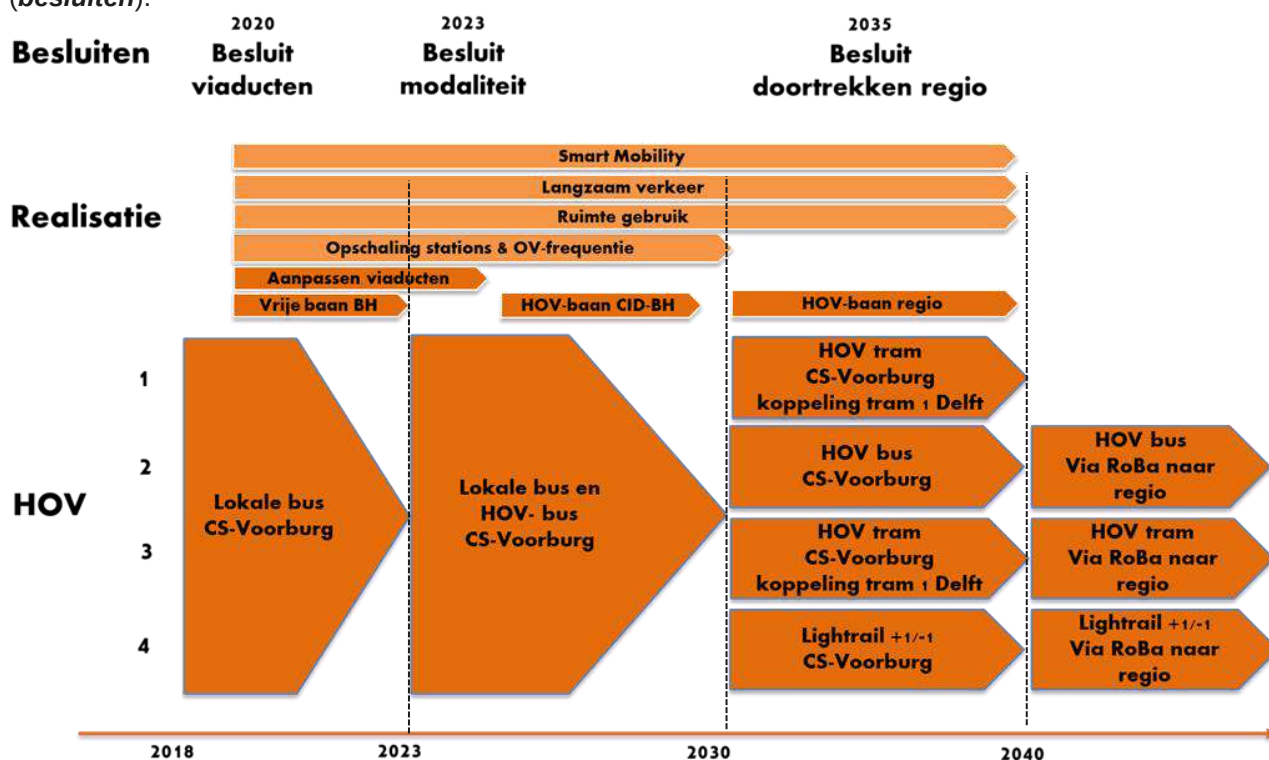
Figuur 8: Overzicht van de HOV-systemen en bijbehorende routeringen en haltes voor de alternatieven 1 tot en met 4

3.2 Fasering alternatieven

Voor de fasering van de alternatieven wordt onderscheid gemaakt in drie fasen:

- Fase 1: 2018 – 2023
- Fase 2: 2023 – 2030
- Fase 3: 2030 – 2040

Binnen de alternatieven is de fasering gebruikt voor het realiseren van een ingroeimodel van het (H)OV-systeem en het uitrollen van de overige maatregelen binnen het gehele maatregelenpakket. In Figuur 9 is een overzicht opgenomen van de fasering van de alternatieven, waarin onderscheid is gemaakt naar het ingroeimodel voor het **HOV**, de **realisatie** van de mobiliteitsmaatregelen en de bijbehorend keuzemomenten (**besluiten**).



Figuur 9: Faseringsoverzicht alternatieven met hierin aangegeven de fasen

Fase 1 (2018 – 2023)

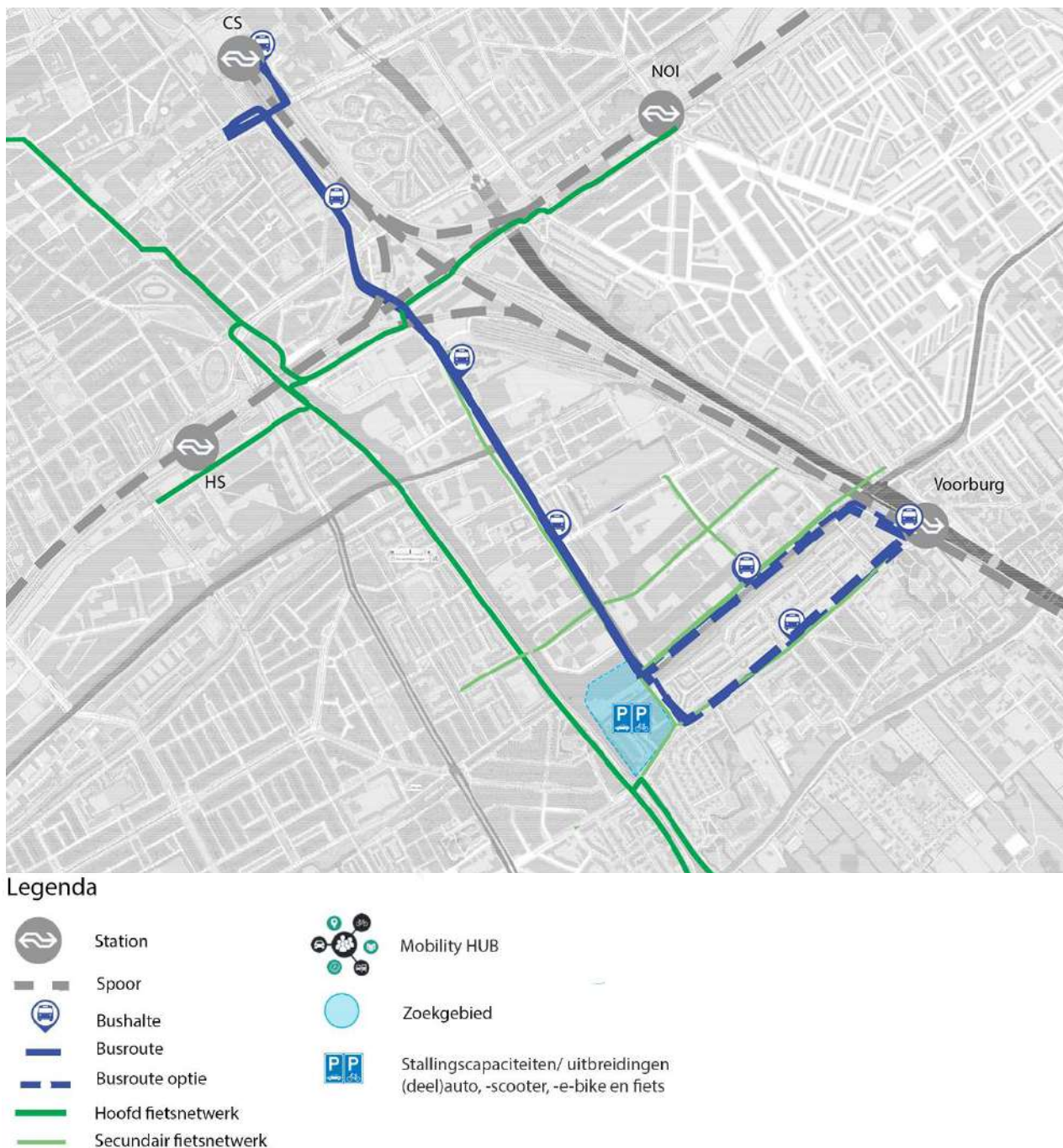
Voor het HOV geldt hetzelfde ingroeimodel voor alle alternatieven gedurende de eerste fase. In fase 1 wordt het gebied tussen het CID en de Binckhorst bediend door de huidige lokale buslijnen 26, 28 en 46 volgens de huidige routing (zie Figuur 7 van het basisnetwerk voor een overzicht).

In fase 1 is rekening gehouden met aanpassingen aan de infrastructuur, waaronder de realisatie van een eigen baan op maaiveldniveau en de realisatie/ aanpassing van haltevoorzieningen op de Binckhorstlaan om HOV bussen te kunnen accommoderen. De busbaan wordt aangelegd op de Binckhorstlaan vanaf de viaducten (nabij de kop van Binckhorst), op de Maanweg of Mariannelaan en de verbinding richting station Voorburg. Afhankelijk van de voortgang van de werkzaamheden kan een deel van dit tracé ook in fase 2 uitgevoerd worden.

Gelijktijdig met de aanleg van de eigen busbaan op de bovenbeschreven route worden ook de kruispunten en verkeersregelinstanties aangepast, zodat het OV prioriteit krijgt boven het overige autoverkeer. Daarnaast wordt in deze fase gestart met de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden aan de drie spoorviaducten ter hoogte van de kop van Binckhorst.

In de fase vindt ook de ontwikkeling van gebied plaats, zoals aanpassingen aan de openbare ruimte en lokale weginfrastructuur, en de uitrol van smart mobility maatregelen, waaronder het verbeteren van de last-mile bereikbaarheid van stations. Tevens vinden er werkzaamheden plaats voor de verbetering van de

regionale en lokale langzaam verkeer verbindingen. Hiervoor is rekening gehouden met de realisatie van een aantal cruciale verbindingen voor de regionale fietsverbindingen, zoals weergegeven in Figuur 10.



Figuur 10: Eindbeeld van fase 1 met een selectie van mobiliteitstransitie maatregelen in (een deel van) het gebied van het CID en de Binckhorst.

Fase 2

Fase 2 begint met het besluit over het te ontwikkelen OV-systeem (het type modaliteit) voor de verbinding van Den Haag CS naar Voorburg. Indien een ombouw benodigd is, kan dit zo snel mogelijk aanvangen.

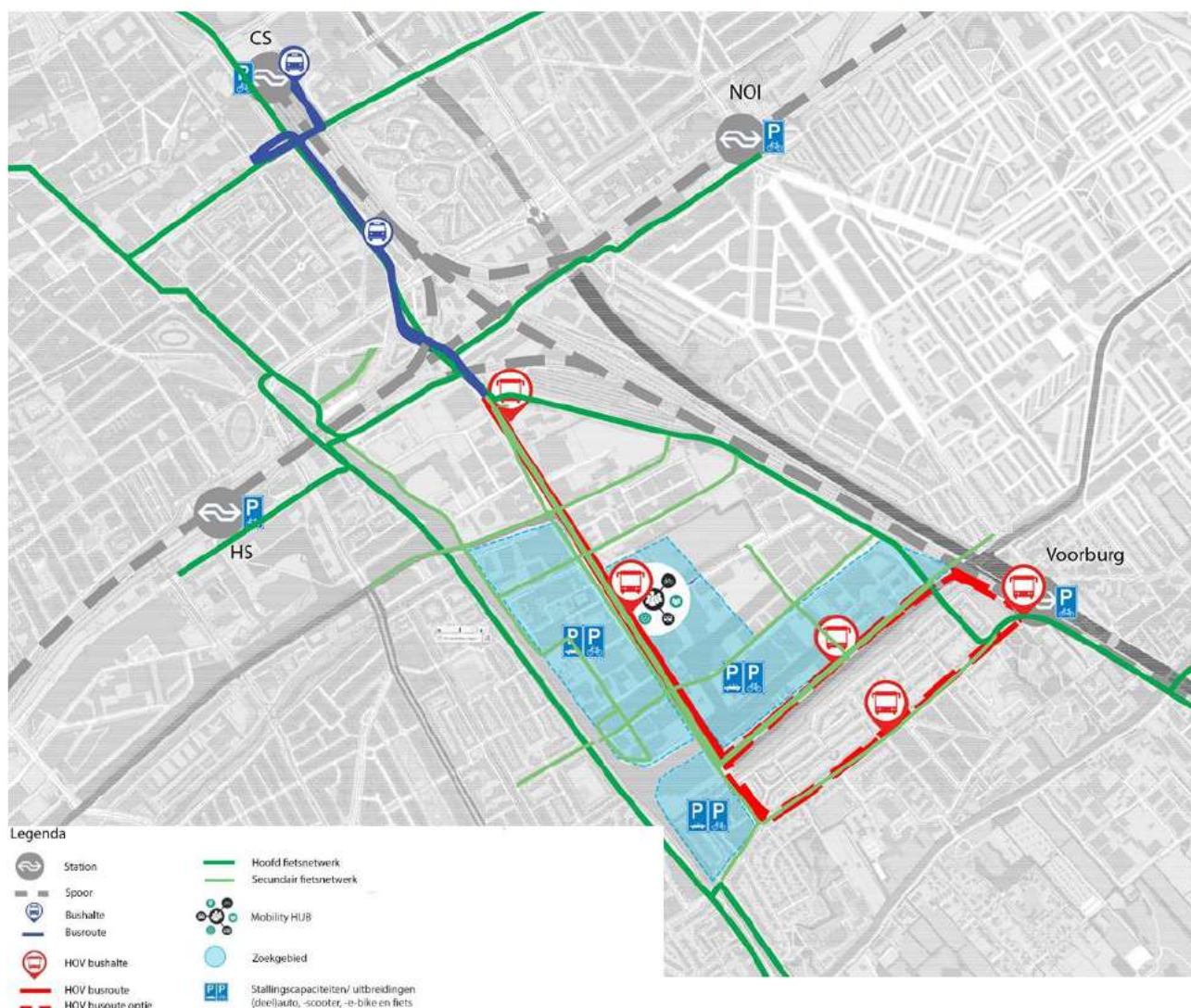
Aan het begin van dit alternatief is een eigen busbaan op de Binckhorst (mogelijk) en vindt de afronding van de werkzaamheden aan de spoorviaducten plaats. Er is gedurende een deel van deze fase sprake van een bus, welke met het verkeer meerijdt van Den Haag CS tot aan de Binckhorst en vanaf daar met een eigen busbaan naar Voorburg rijdt. Dit maakt, na het realiseren van een HOV-busbaan op de Lekstraat, een HOV-bus verbinding mogelijk tussen Den Haag CS en Voorburg via de nieuwe routing. Indien gekozen wordt voor een andere OV-modaliteit, kan de ombouw gefaseerd uitgevoerd worden om zo de HOV-busverbinding

in stand te houden. Het zal aan de exploitant zijn om te bepalen in hoeverre de huidige buslijnen (lijn 26, 28 en 46) nog benodigd zijn en/of deels worden vervangen door de route via de Binckhorstlaan.

Voor de langzaam verkeer verbindingen geldt dat de resterend schakels worden gerealiseerd in het CID – Binckhorst. Ook het lokale fiets- en voetgangers netwerk wordt uitgebreid. Tevens wordt de inrichting van de openbare ruimte gerealiseerd.

In fase 2 is daarnaast rekening gehouden met het vervolg van de opschaling van stations en het uitbreiden van de stallingscapaciteit op stations en haltes. Het upgraden van stations met de bijbehorende werkzaamheden zijn reeds besproken in hoofdstuk 2. In de preverkenningfase is gerekend op een uitbreiding van circa 1000 fietsstallingsplaatsen op Den Haag CS en HS en 500 plaatsen voor NOI en Voorburg. De positionering van de fietsstallingsuitbreiding langs (H)OV-routes is in de preverkenningfase gekoppeld aan de locatie van de langzaam verkeer verbindingen, de mobility-hubs en OV-haltes. Hiermee worden efficiënte overstappunten gerealiseerd tussen fiets en het OV, waarbij de ruimtereserveringen deels zijn opgenomen in de mobility-hubs en deels in de uitbreiding van OV-haltes.

De intrede van de mobility-hub vindt in deze fase plaats, waar rekening is gehouden met circa 400 parkeerplaatsen voor (deel)auto's en overige deelconcepten zoals deelscooters, -e-bikes en -fietsen. Met de intrede van de mobility-hub en het gebruik van MaaS en/of deelconcepten dient ook de ondersteuning voor het gebruik ervan geregeld te zijn. Dit zijn de online platformen en/of applicaties voor gebruikers, als ook de ondersteunende organisatie en logistiek omtrent de exploitatie van deze concepten (o.a. beheer, onderhoud en klantondersteuning). Een overzicht van het OV-systeem in fase 2 is weergegeven in Figuur 11.



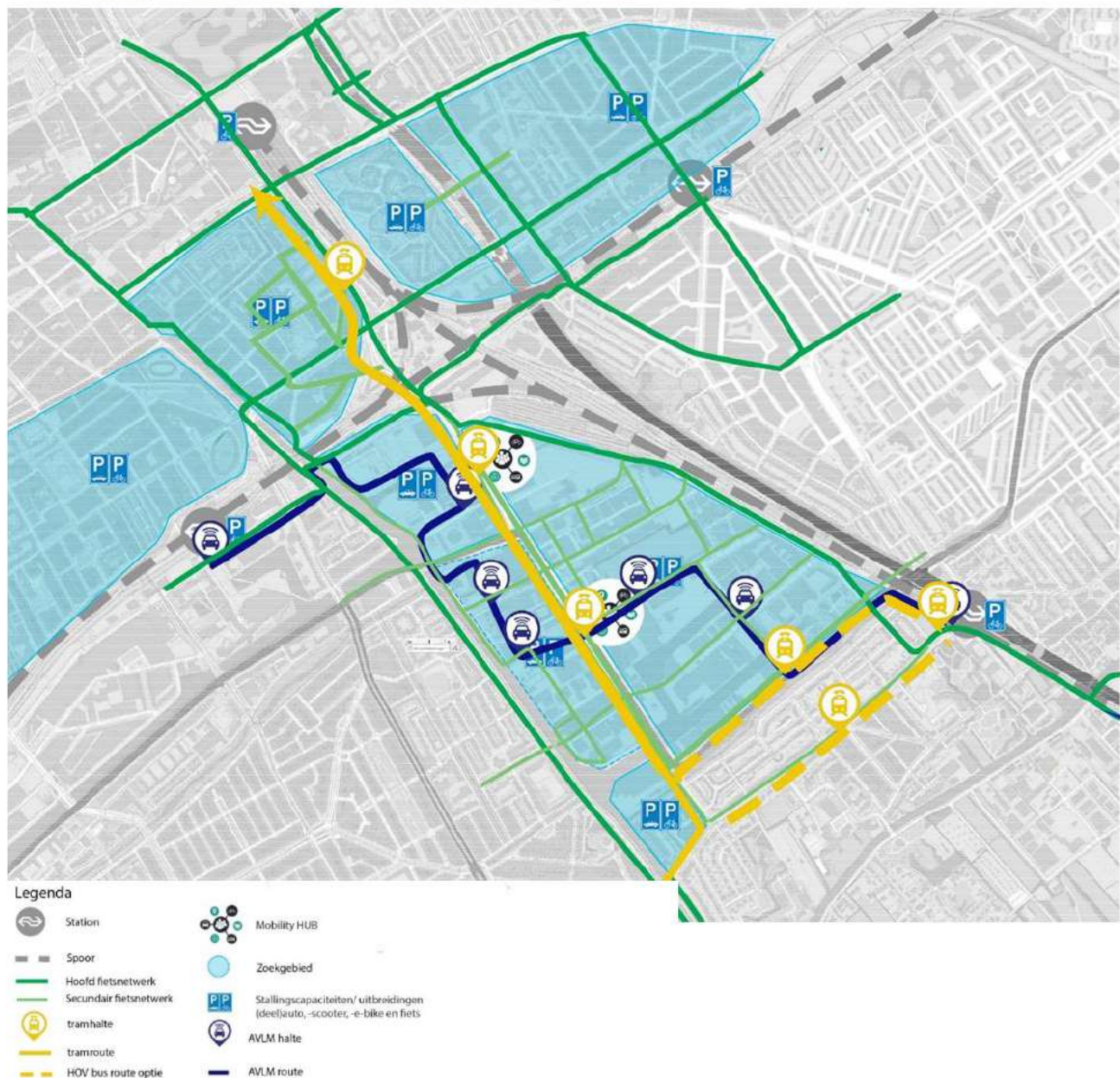
Figuur 11: Eindbeeld fase 2 met een selectie van mobiliteitstransitie maatregelen in het gebied van .

Fase 3

Fase 3 is de voltooiing voor veel van de mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen, waaronder de smart mobility, langzaam verkeer en gebiedsontwikkeling (ruimtegebruik) maatregelen. Voor smart mobility

is dit het afronden van de werkzaamheden aan last-mile verbeteringen, de realisatie van een 2^e mobility-hub met de bijbehorende faciliteiten en de (verdere) uitrol van AVLM in het gebied. Voor de locaties waar woon- en werkgelegenheid wordt gerealiseerd wordt de openbare ruimte ingericht, als ook de lokale infrastructuurnetwerken. Tevens vindt in deze fase ook de afronding plaats aan de langzaam verkeer verbindingen voor fietsers en voetgangers, wat zich met name richt op het gebied van het CID.

Voor het HOV-systeem geldt de voltooiing van de lokale verbinding (tussen Den Haag CS – Voorburg) indien gekozen is voor de ombouw naar een andere HOV-modaliteit dan de bus. De HOV-bus verbinding tussen Den Haag CS en Voorburg is al reeds gereed in fase 2. Een uitwerking van fase 3 is geïllustreerd in Figuur 12. Dit geldt voor alternatief 1 of 3 (beide zijn gelijk in deze fase). Voor de overige alternatieven (2 en 4) geldt een vergelijkbare routing van Den Haag CS naar Voorburg, waarbij er geen doorkoppeling is op Delft (aansluitend op route de huidige tramlijn 1 via de Laak). In fase 3 dient ook een besluit genomen te worden over de regionale doorkoppelingsmogelijkheden. Dit bepaalt waar de HOV-verbinding naartoe moet worden doorgetrokken en via welke routing dit zal zijn.



Figuur 12: Fase 3 van Alternatief 1 3 met de verwerking van de overige mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen.

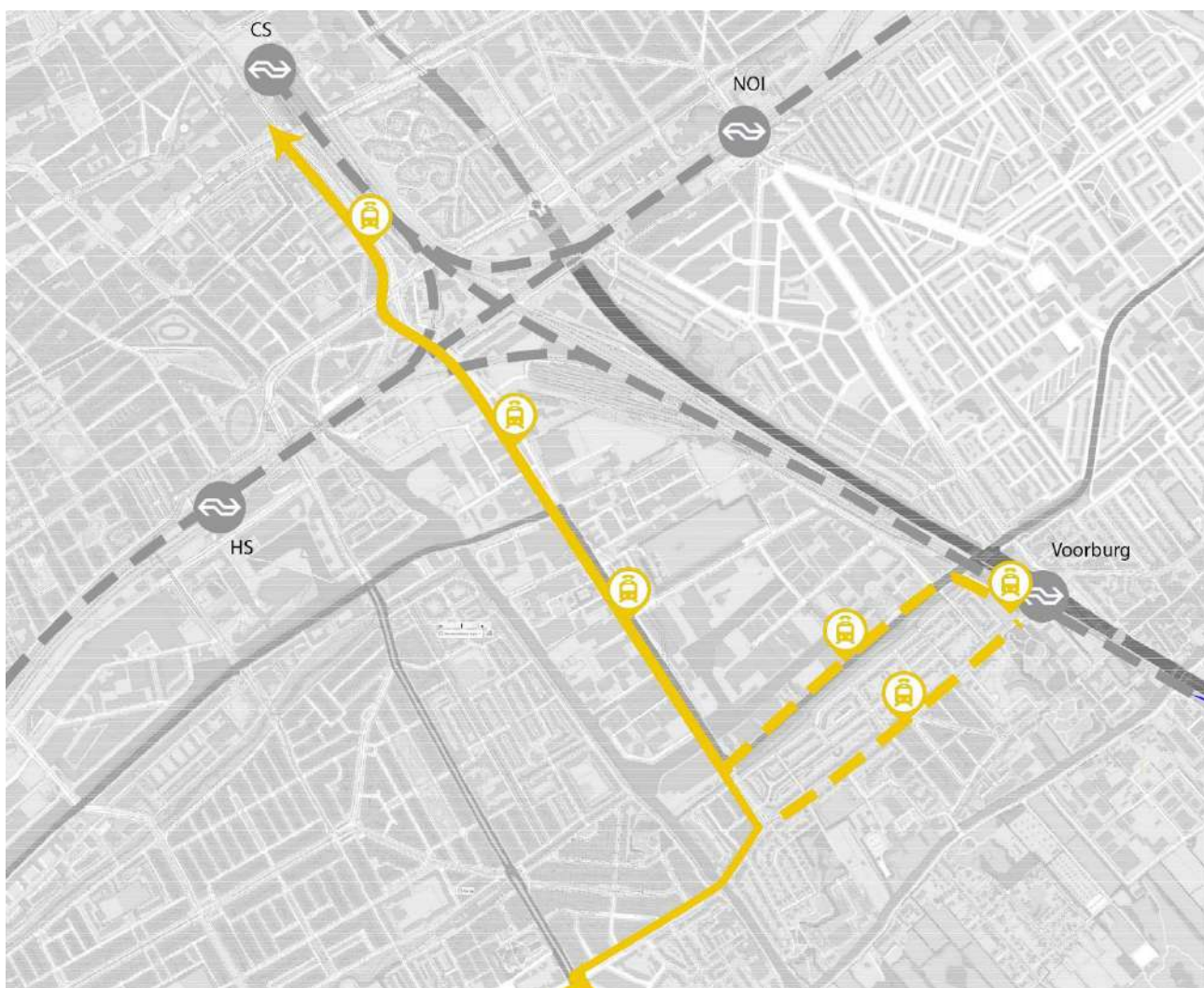
3.3 Uitwerking alternatieven

Een nadere beschrijving van het HOV-systeem voor de eindsituatie per alternatief is hieronder beschreven. Hierbij wordt per alternatief een korte beschrijving gegeven van het systeem en een overzicht gepresenteerd van de routing.

Alternatief 1

Het eindbeeld van alternatief 1 is een HOV-tramverbinding van Den Haag CS naar Voorburg met een doorkoppeling op lijn 1 (Scheveningen – De Haag HS – Delft Tanthof) richting Delft, zoals Figuur 13 illustreert. De verbinding Den Haag CS naar Voorburg kan hierbij via de Maanweg (op eigen baan op maaiveld) of de Mariannelaan (op maaiveld gemengd met autoverkeer) worden gerealiseerd.

De doorkoppeling naar de huidige tramlijn 1 op de Haagweg wordt hierbij gerealiseerd door de nieuwe tramverbinding te verlengen via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg op maaivelniveau zonder een eigen baan.



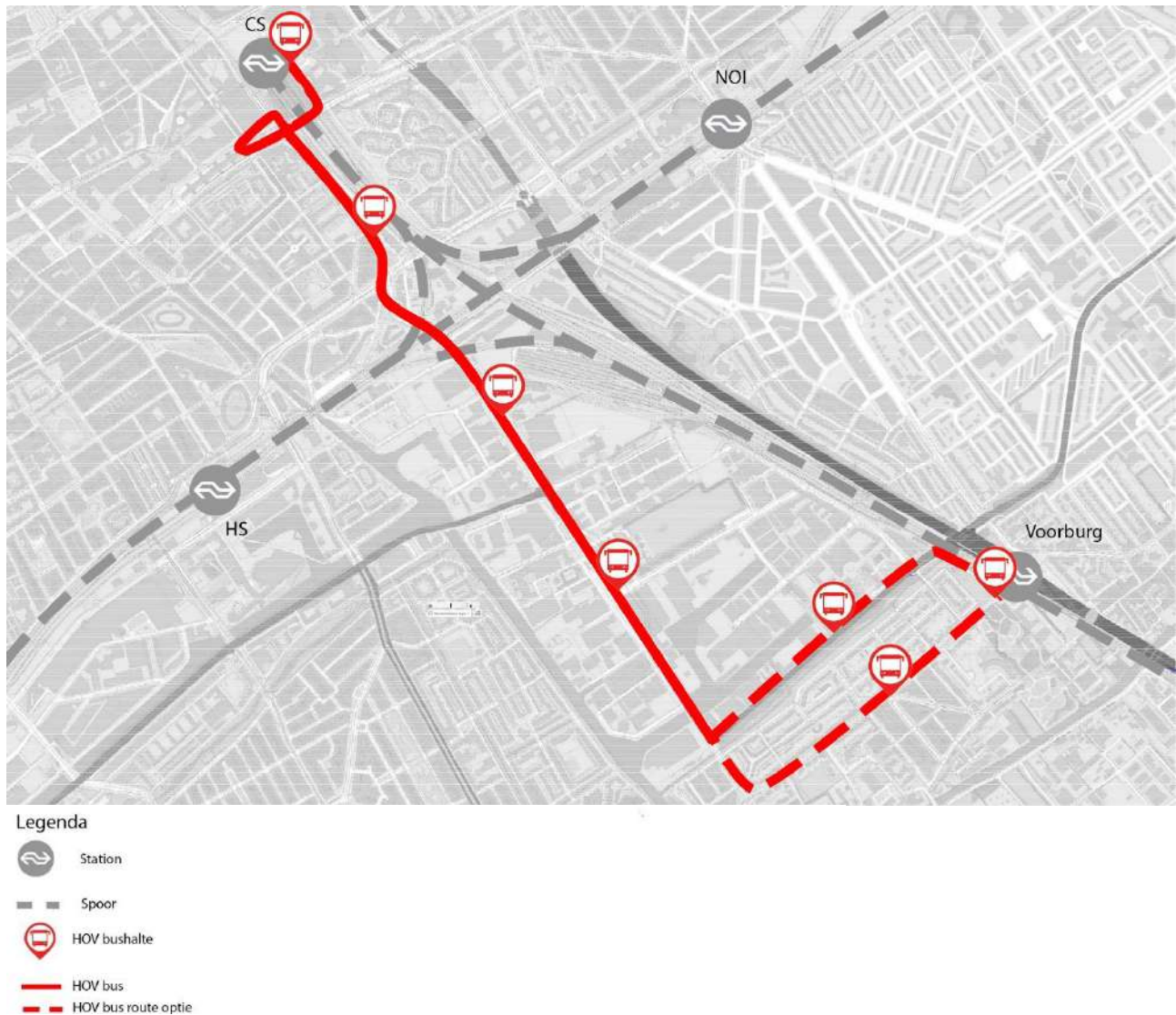
Legenda

-  Station
-  Spoor
-  tramhalte
-  tramroute
-  tramroute optie

Figuur 13: Eindbeeld alternatief 1 in fase 3: HOV-tram Den Haag - Voorburg met koppeling op de huidige tramlijn 1

Alternatief 2

Het eindbeeld van alternatief 2 in fase 3 is een HOV-busverbinding van Den Haag CS naar Voorburg. Dit alternatief en het bijbehorend OV-systeem is operationeel vanaf fase, na de realisatie van de HOV busbaan tussen Den Haag Cs en Voorburg. Het eindbeeld voor fase 3 is geïllustreerd in Figuur 14.

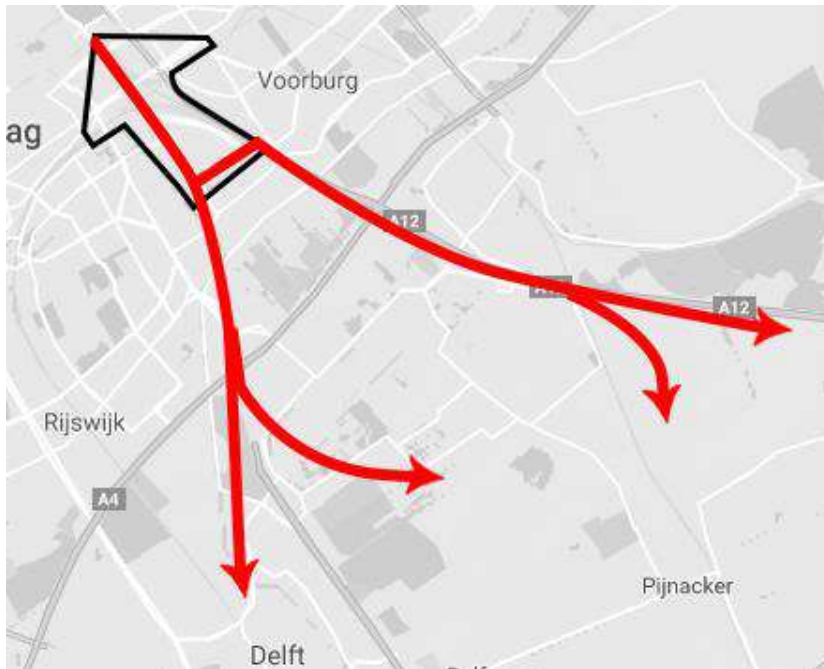


Figuur 14: Eindbeeld alternatief 2 in fase 3: HOV-bus tussen Den Haag en Voorburg

Indien gekozen wordt voor een regionale doorgroei voor dit alternatief, zijn er meerdere routeringen mogelijk, zoals geïllustreerd in Figuur 15. Het zwart omlijnde gebied in deze figuur schetst het scopegebied van het CID – Binckhorst. Voor de verbinding naar de regio zijn de volgende routeringen mogelijk:

- via Voorburg naar Zoetermeer/ Rotterdam, waarbij uitgegaan is van een eigen baan voor de HOV-bus en een route welke grotendeels parallel loopt aan de A12.
- Verbinding richting Zoetermeer/ Rotterdam/ Delft via de Rotterdamse Baan. Hierbij rijdt dus bus mee met het overige verkeer in de tunnel. Tijdens de verkenningsfase dient onderzocht te worden of een busbaan mogelijk is in de Rotterdamse Baan voor de HOB bus
- Verbinding richting Zoetermeer/ Rotterdam/ Delft via een separate (nieuwe) tunnel voor het OV.

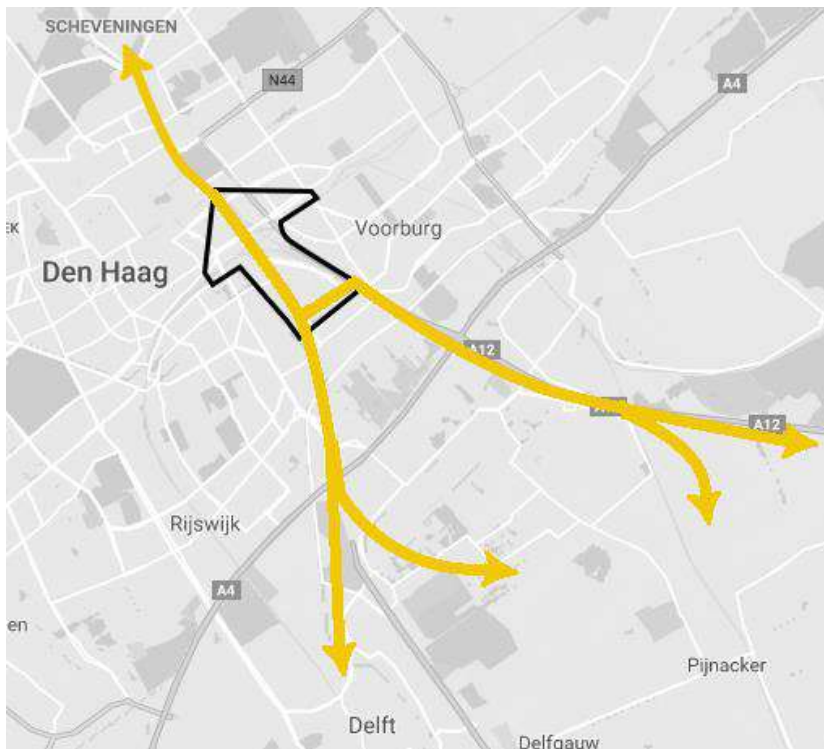
De HOV-bus wordt buiten het gebied van het CID en de Binckhorst gekoppeld aan een super-hub (P+R) door in de nabij omgeving van de super-hub een OV-halte te realiseren waarmee een uitwisselingsmogelijkheid ontstaat. Voor de route via Voorburg naar Zoetermeer/ Rotterdam moeten de mogelijkheden worden beschouwd voor het realiseren van een super-hub nabij Ypenburg en het ADO stadion. Voor de route via de Rotterdamse Baan óf een separate tunnel kan dit wederom Ypenburg/ ADO stadion zijn of nabij Hoornwijck.



Figuur 15: Eindbeeld alternatief 2 in fase 4: HOV-bus tussen Den Haag en de regio.

Alternatief 3

Het eindbeeld van alternatief 3 in fase 3 is een HOV-tramverbinding vanaf Den Haag CS naar Voorburg met een doorkoppeling op lijn 1 richting Delft zoals eerder geïllustreerd in Figuur 12. Alternatief 3 wijkt af van alternatief 1, omdat het een regionale doorkoppeling beschouwt ná 2040, zoals afgebeeld in Figuur 16.

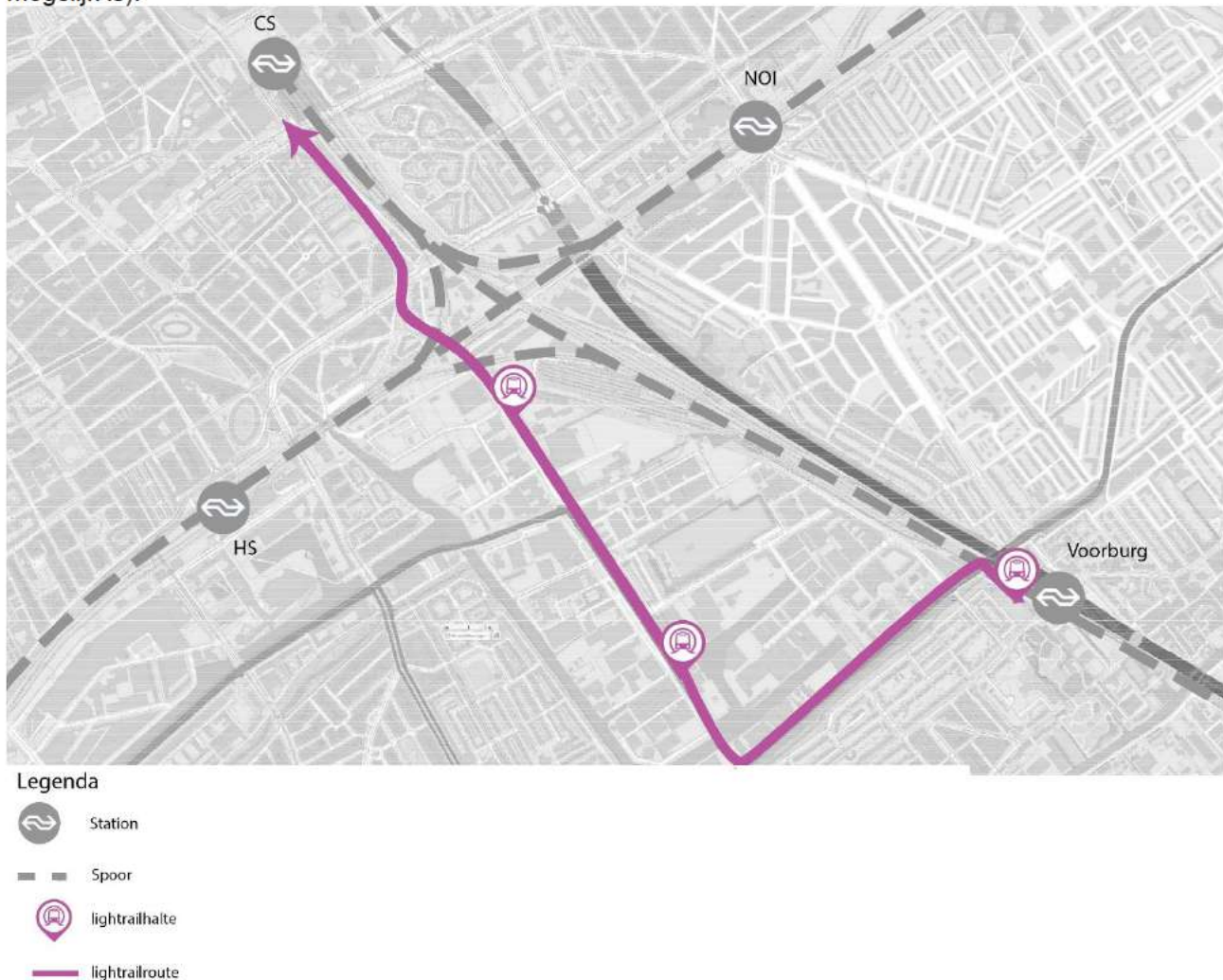


Figuur 16: Eindbeeld alternatief 2 in fase 4: HOV-tram tussen Den Haag en de regio.

Voor de regionale doorkoppeling heeft alternatief 3, naast de koppeling op de huidige tramlijn 1, dezelfde mogelijkheden zoals eerder beschreven onder alternatief 2. Dit alternatief naar de regio gaat uit van een eigen baan voor de HOV-tram op maaiveld met gelijkvloerse kruisingen waar middels VRI prioriteit de doorstroming voor het OV wordt verzorgd. Dit alternatief gaat daarnaast ook uit van de koppeling met de super-hubs buiten het gebied, zoals eerder beschreven.

Alternatief 4

Het eindbeeld van alternatief 4 in fase 3 is een lightrail verbinding tussen Den Haag CS en Voorburg zoals afgebeeld in Figuur 17. Dit alternatief wijkt in deze fase af van de overige alternatieven aangezien er sprake is van een autonome baan voor de lightrail met ongelijkvloerse kruisingen met het overige verkeer in het CID en de Binckhorst. Dit houdt in dat de lightrail zich onder of boven de grond bevindt in dit gebied (waar dat mogelijk is).

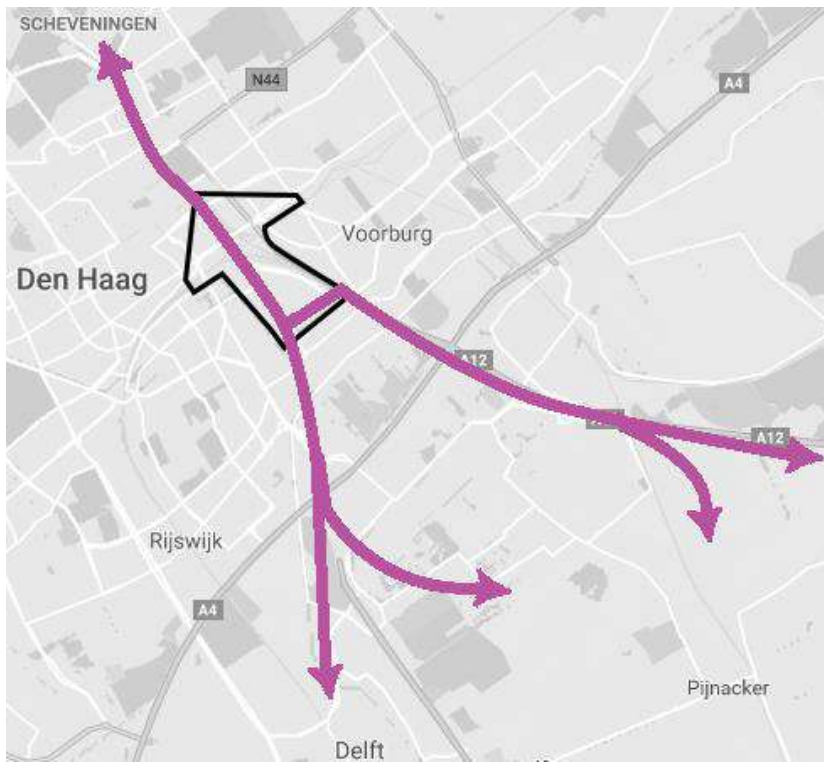


Figuur 17: Eindbeeld alternatief 4 in fase 3: Lightrail verbinding met waar nodig op +1 of -1 (ongelijkvloers) tussen Den Haag en Voorburg

Voor dit alternatief zal in de verkenningsfase nader onderzoek moeten plaatsvinden naar de mogelijkheden voor de ruimtelijke inpassing. Dit geldt voor de realisatiemogelijkheden van de verbinding onder of boven maaiveld niveau én waar dit noodzakelijk/nodig is vanuit oogpunt van doorstroming voor het OV en het overige verkeer verbinding: bijvoorbeeld ter hoogte van de kruising met de Mercuriusweg en de Supernova weg.

Daarnaast dient onderzoek gedaan te worden naar de mogelijkheden voor de ruimtelijke inpassing in het gebied van de Binckhorst, zeker in relatie tot de operationele karakteristieken en ontwerpeisen van de lightrailverbinding. Dit geldt in sterke mate voor de aansluiting van de Binckhorstlaan op de Maanweg of de Prinses Mariannelaan. Tevens dienen de mogelijkheden onderzocht te worden voor de positionering van de OV-haltes onder of boven de grond in relatie tot ruimtelijke inpassing en ontwerpeisen voor lightrail.

Vanaf 2040 zijn er voor dit alternatief doorkoppelkansen naar de regio via vergelijkbare routeringen als eerder toegelicht voor alternatief 2 en 3. Voor de regionale doorkoppeling van dit alternatief is sprake van ongelijkvloerse tracédelen waar nodig en op maaiveld waar mogelijk. Afbeelding Figuur 18 illustreert de mogelijke routing.



Figuur 18: Eindbeeld alternatief 4 in fase 4: Lightrail tussen Den Haag en de regio

4 KOSTEN

Voor de alternatieven zijn kostenindicaties afgegeven. Het doel hiervan is het bepalen van het all-in budget, exclusief BTW. De hieronder gepresenteerde bedragen zijn de totale investeringskosten voor de betreffende maatregelen(pakketten). Voor de kostenindicatie is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van reeds beschikbare informatie vanuit de gemeente Den Haag, waaronder de informatie voor de Schenkverbinding (vork-variant) en bijvoorbeeld de tram over de Binckhorstlaan. Middel de systematiek van SSK zijn voor deze elementen de investeringskosten bepaald. De andere elementen, zonder beschikbare voorinformatie, zijn bepaald met behulp van hoeveelheden met bijbehorende kentallen. De kostenindicaties zijn op prijspeil 2018 en zijn inclusief bouwkosten, vastgoedkosten, indirecte kosten, overige bijkomende kosten en project onvoorzien.

In de onderstaande tabel is het resultaat van de kostenindicatie gepresenteerd. Het betreft de totale investeringskosten exclusief BTW, en inclusief een opslag voor een indicatiesonzekerheid van 40%, wat conform de SSK systematiek overeen komt met een onderschreidingskans van 85%.

Tabel 7: Investeringskosten per alternatief en per fase. Het betreft de geaccumuleerde investeringskosten (fase 3 omvat bijvoorbeeld de totale investeringskosten van fase 1, 2 en 3).

Investeringskosten	2018 - 2022	2018 - 2030	2018 - 2040
Bedragen in mln euro's excl. BTW			
0: Referentie			
1: "Den Haag" Lokale HOV tram			
2: "Shenzhen" Regionale HOV bus			
3: "Strasbourg" Regionale HOV tram			
4: "Düsseldorf" Regionale lightrail			

In Tabel 3, Tabel 4, Tabel 5 en Tabel 6 is eerder de fasering van de alternatieven gepresenteerd met daarin (de opbouw van) de mobiliteit ondersteunende maatregelen (smart mobility, ruimtegebruik/ gebiedsontwikkeling, opschaling stations en OV-frequentie, langzaam verkeer en HOV). Dit zijn de elementen die geraamd zijn voor het bepalen van de kostenindicatie. In bijlage B is een gedetailleerdere beschrijving weergegeven van de kostenelementen voor alle alternatieven. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar de algemene mobiliteitsmaatregelen (welke in elk alternatief terugkomen) en naar de specifieke mobiliteitsmaatregelen voor elk alternatief (onderscheid op basis van het toegepaste HOV systeem).

Tevens is voor het voorkeursalternatief (alternatief 3) een ondersplitsing gemaakt naar de kostenelementen per onderwerp van de mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen. Dit biedt inzicht in de kosten per onderwerp voor alternatief 3 en is ook opgenomen in bijlage B.

BIJLAGE A: MOBILITEITSMATREGELEN ALTERNATIEVEN

Hieronder is een deel van de mobiliteitsmaatregelen nader beschreven, met een toepassing op CID – Binckhorst.

Smart Mobility

Mobility-as-a-Service (MaaS) en deelconcepten

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van zelf te investeren in transportmiddelen. Het is een aanbod voor een mobiliteitsservice, wat een combinatie vormt tussen het klassieke openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen, waarmee onderlinge grenzen vervagen en een meer integraal systeem ontstaat. Het brengt alle vormen van vervoer in één mobiele dienst, met het gemak van snelle en eenvoudige toegang tot alle mobiliteit, zonder de last van plannen en losse betalingen.

Voor het CID en de Binckhorst kan het MaaS-concept geïntroduceerd worden voor de nieuw te ontwikkelen woon- en werkgebieden. Een randvoorwaarde voor de mogelijke uitrol van het MaaS-concept en deelconcepten is enerzijds de beschikbaarheid van meerdere vervoersmiddelen als ook dat er voldoende ruimtereserveringen zijn voor de (stalling van) vervoersmiddelen in de ontwikkelingsplannen, zodat bewoners eenvoudig toegang hebben tot vervoer(concepten). Dit gaat hierbij om een combinatie van klassiek openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen. Onder het onderwerp “Mobility hub” wordt hier nader invulling aan gegeven door verscheidene opties te beschouwen voor deze ruimtereserveringen. Anderzijds dient het autobezit van toekomstige bewoners (op locatie) beperkt te worden. Hier kan invulling aan gegeven worden door een beperking in de ruimtereservering voor het stallen van auto's op de woonlocatie, prijsdifferentiaties voor het parkeren en/of het beschikbaar stellen van parkeerruimte op afstand (denk aan P+R's aan de rand van de stad/ gebied).

Een andere randvoorwaarde voor de uitrol van het MaaS-concept en deelconcepten is de aanwezigheid van één mobiele dienst waarmee bewoners eenvoudig toegang kunnen krijgen tot alle mobiliteitsvormen en informatie. Hierbij kan gedacht worden aan een smartphone applicatie of een digitaal platform waarmee bewoners abonnementen kunnen afsluiten voor (alle of alleen bepaalde) vervoersmodaliteiten, hun reismogelijkheden kunnen inzien (beschikbaarheid en locatie van vervoersmodaliteiten, reistijden, kosten enzovoorts) en hun privé-voertuig beschikbaar kunnen stellen voor delen (tegen vergoeding).

Mobility hub

Mobility hubs zijn nodig om de opkomende markt van MaaS en deelmobiliteit te bedienen in het gebied van het CID en de Binckhorst. Hiervoor dienen ruimte reserveringen gemaakt te worden bij de ontwikkeling van nieuwbouw en transformatieprojecten (voor onder andere de openbare ruimte). De hubs ondersteunen de reductie van het autogebruik in combinatie met de overig benoemde smart mobility maatregelen. Voor de mobility hubs in het CID, de Binckhorst en omgeving maken we onderscheid naar twee types:

- **Mini-hub**

Een mini-hub is primair bedoeld voor bewoners van de Binckhorst en/of het CID. Het heeft de functie om herkomst- en of bestemmingsverkeer binnen een bepaalde nabijheid van de hub te bedienen. De mini-hubs kunnen in functie, assortiment aan dienstverlening en vervoerswijze keuze, en omvang variëren. Hierbij bepaalt de ruimtereservering voor een mini-hub de (on)mogelijkheden. Een voltallige variant van een mini-hub is een fysieke mobiliteitswinkel met een servicebalie voor verhuur en reparatie van o.a. scooters, e-bikes en fietsen, waar bijvoorbeeld ook een pakketwand aanwezig is. De mobiliteitswinkel verleent de bewoners in principe (mits er voldoende ruimtereserveringen beschikbaar is) toegang tot een breed aanbod aan vervoerwijzen en diensten: fietsen, e-(cargo) bikes, hoge snelheidsfietsen, e-scooters, stints, e-auto's, bestelbusjes, e-(cargo) auto's, recreatieve auto's, openbaar vervoer, taxi's, pakketbezorgdiensten en logistieke uitwisselpunten.

Dit type mobiliteitswinkels moet op centrale plekken binnen het CID en de Binckhorst komen te liggen, nabij woningbouw en belangrijke knooppunten voor onder andere loop-, fiets- en openbaar vervoervoorzieningen, maar idealiter ook in de buurt andere voorzieningen zoals een supermarkt, gezondheidscentrum en kinderopvang. De hubs worden gerund door gebiedsorganisaties/mobiliteitsregisseurs. Zij zijn eigenaar van de parkeer- en stallingsvoorzieningen, huren ruimtes voor de mobiliteitswinkels, sturen serviceproviders voor

deelmobiliteit aan en verzorgen een gezonde cashflow (VVE-bijdragen, abonnementsconcepten, huur ruimtes, inzet personeel, ontwikkeling en beheer van smartphone-applicaties, enzovoort). De gemeente maakt afspraken met de gebiedsorganisaties om ze te prikkelen tot prestaties die niet alleen leiden tot tevreden bewoners, maar die ook bijdragen aan gemeentelijke doelen (meer lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik en minder autoverkeer). Wanneer de beschikbare ruimte schaars is voor het verlenen van het voltallige assortiment op één locatie, kunnen de vervoersmodaliteiten en diensten ook elders (op meerder locaties) in de omgeving ondergebracht worden. Zo kan het stallen van (deel)modaliteiten zoals o.a. de auto, scooter en fiets (welke ook in beheer zijn van de mini-hub) ook plaatsvinden op vastgestelde locaties op het eigen terrein van bewoners (parkeergarages bijvoorbeeld) en/of op de daartoe aangewezen plekken in de openbare ruimte (parkeerplaatsen). Zo kan de een deel van de vraag gestuurde behoefte vanuit bewoners ook gefaciliteerd worden in de directe omgeving van de bewoning, zonder daadwerkelijk naar de fysieke winkel af te hoeven reizen.

Vanuit de beschikbare informatie gedurende de preverkenningfase zijn schattingen gemaakt over het ambitieniveau van de woon- en werkontwikkeling in het CID en de Binckhorst. Het is in deze fase niet mogelijk om vast te stellen in hoeverre deze ambitieniveaus behaald kunnen worden met de betreffende maatregelenpakketten. Voor de Binckhorst wordt in de preverkenningfase, uitgaande van de maximaal vastgestelde ambitieniveaus voor woningbouw en werkgelegenheidsontwikkeling en de beschikbare ruimte, uitgegaan van circa 2 á 3 mini-hubs in het gebied. Deze hubs liggen verspreid over het gebied, waarbij voor de positionering rekening is gehouden met de aansluiting op OV-, auto-, , langzaam verkeer- en andere voorzieningen. Op basis hiervan is een indeling voorgesteld: de kop van Binckhorst (Noord), Binckhorst-midden en Binckhorst-Zuid (op de Maanweg). Qua omvang wordt voor de mini-hubs uitgegaan van ruimte voor een loket, een aantal kleinschalige winkels, en ruimte voor de stalling van een paar honderd (deel)auto's, taxi's, scooters, e-bike's en fietsen. Figuur 2 illustreert de opzet, samen met de benodigde reserveringen voor uitbreiding van de stallingscapaciteit (beschreven in paragraaf 2.3).

Het type mini-hubs, de hoeveelheid ervan, als ook hun positionering zal nader bepaald moeten worden in de verkenningfase. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de concentratie van de woningbouw en werkgelegenheid in het gebied, de aanwezigheid van voorzieningen en infrastructuur en de beschikbare ruimte voor de stallingscapaciteit van de mini-hub.

- **Super-hub**

In tegenstelling tot een mini-hub is een super-hub niet alleen bestemd voor bewoners van het betreffende gebied, maar ook voor overige bezoekers met voornamelijk een bestemming in het centrum van Den Haag (nabij het CID en de Binckhorst), de Internationale Zone en mogelijks zelfs het kustgebied. Deze hubs hebben als primaire doel het afvangen van auto-reizigers van de A4, A12 en A13 en het mogelijk maken van een zo naadloos mogelijke transfer naar het OV (of een ander alternatief, zoals met name e-scooters, e-bikes en fietsen). Deze hubs hebben voornamelijk een functie als een transferium en/of een P+R. Ook voor deze hubs kunnen opties beschouwd worden voor het aanbieden van additionele diensten, zoals een kleinschalige supermarkt, pakketdiensten en logistieke uitwisselpunten. Dit kan vooral gepaard gaan met het parkeren-op-afstand voor bewoners en bezoekers. Op basis van de beschikbare informatie tijdens de preverkenningfase kan gedacht worden aan twee locaties voor de super-hubs. Een P+R bij Hoornwijck met mogelijkheden op aansluiting op tramlijn 1 en een P+R bij Ypenburg/ ADO-stadion, gekoppeld aan een mogelijk nader te bepalen regionale OV-verbinding richting Den Haag CS. Voor de omvang van deze hubs wordt gedacht aan circa 2000 parkeerplekken.

AVLM

Voor de AVLM gelden in de huidige situatie beperkingen aan de technische en functionele mogelijkheden. Dit zijn beperking voor de operationele snelheid en voor de vrijheid voor gecombineerd gebruik met overig verkeer. Voor de preverkenningfase wordt er echter van uitgegaan dat de introductie van de AVLM's op zijn vroegst plaatsvindt in fase 2 of 3, waarbij autonoom rijden met gecombineerd verkeer mogelijk wordt geacht.

AVLM's kunnen ingezet worden als vervanging van en/of als aanvulling op het huidige OV in . In maart 2018 ²is een quickscan onderzoek opgeleverd waarin het gebruik van AV's in het CID en de Binckhorst is onderzocht. Hiervoor zijn een aantal mogelijke scenario's geschetst voor de inzet van AV's in het gebied,

² De Binckhorst innovatief bereikbaar: vervoerwaardestudie AVLM

waaronder 1) een pilot in de huidige situatie, 2) vervangen huidige lokale OV en 3) vervullen van een lokale functie in aanvulling op het HOV (zoals benoemd in OV Schaalsprong). Belangrijke conclusies uit dit onderzoek zijn:

- Een belangrijke meerwaarde van AV's is de inzet om vraagafhankelijk vervoer te kunnen realiseren en het efficiënt kunnen bedienen van een diffuus vraagpatroon.
- AV's leveren geen positieve business case bij een te lage vervoerwaarde en daarnaast ook niet efficiënt zijn bij te hoge lijn-gebonden vervoerwaarden.
- De afstanden tot HOV-assen dienen niet te kort te zijn, omdat ze anders sterk concurreren met fietsen en lopen.

De concurrentiepositie van AV's in vergelijking met overige OV-modaliteiten is sterk afhankelijk is van de snelheid. Bij een lage snelheid (circa 20km/u) concurreert een AV met name met de gebiedsontsluitende buslijnen en is waardevol om in te zetten als feeder van het reguliere OV. Naarmate de operationele snelheid verder toeneemt zal de concurrentiepositie ook toenemen. Hierop volgend is ook een variant beschouwd waarbij AV's pendelen op de route Den Haag HS – Voorburg in combinatie met een HOV-verbinding Den Haag CS – regio. De AV's bieden hierbij de mogelijkheid van overstappunten van en naar het HOV en daarnaast wordt ook lokaal de ruimtelijke vulling ontsloten middels AV's. In Figuur 4 is een mogelijke routing voor AVLМ geïllustreerd als aanvulling op de HOV-as op de Binckhorstlaan.

Aanbevolen wordt om in de verkenningsfase nader te onderzoeken hoe AVLМ zich verhoudt tot een centrale HOV-as en op welke termijn AVLМ kan bijdragen tot de verbetering van de bereikbaarheid van de Binckhorst. In de onderstaande figuur is de route van de AVLМ uitgezet, waarbij deze de functie vervult van "feeder" van de HOV-as op de Binckhorstlaan.

Langzaam verkeer

Naast Smart Mobility maatregelen kan de mobiliteitstransitie ook in sterke mate ondersteund worden door het verbeteren van langzaam verkeer, oftewel fietsen en lopen.

Om het verkeer evenwichtiger te verdelen over de hoofdwegenstructuur wordt onder meer de Rotterdamse baan gerealiseerd. Hiermee verandert ook de wegenstructuur in de Binckhorst. Het doorgaande autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal goed ingepaste hoofdwegen met een goede doorstroming om wijkontsluitingswegen en woongebieden zoveel mogelijk te ontlasten. De hoofdwegen zijn dan onder andere de Binckhorstlaan (ten noorden van de kruising met de Mercuriusweg), de Maanweg, Regulusweg/Supernovaweg en de Mercuriusweg. De overige wegen hebben hiermee primair een functie als ontsluiting van buurten en/of percelen en bieden daarom ook meer (inrichtings)ruimte voor de fietser en voetganger.

Voor het fietsnetwerk en -routes maken we in deze preverkenning een onderscheid naar regionale – en lokale routes. Uit cijfers van CBS en het KIM blijkt dat circa 28% van alle verplaatsingen plaatsvinden op afstanden groter dan 7,5km. De meeste van die lange afstandsverplaatsingen zijn per auto (bestuurder of passagier, samen 62%). Binnen de regio Den Haag groeit het fietsgebruik op routes naar de regio ook met 4% per jaar. Hiermee wordt bijvoorbeeld de e-bike ook een aantrekkelijk alternatief voor regionale verplaatsingen. De verbeteringen van de regionale (en lokale) fietsnetwerken zijn nodig voor een goede (multimodale) bereikbaarheid tussen grote woonkernen en economische centra in Den Haag. De fiets (en lopen) is een belangrijk onderdeel van ketenverplaatsingen en kan door een verbetering van het fietsnetwerk bijdragen aan groeiomogelijkheden voor het OV. Daarnaast vormt het gebruik van de fiets, middels een verbeterd regionaal fietsnetwerk (continue kwaliteit, hoog comfort, aantrekkelijke omgeving en weinig oponthoud) een alternatief voor de regionale auto-verplaatsingen voor file-gevoelige relaties (o.a. A4, A12, A13, N44).

Regionaal fietsnetwerk

Het CID en de Binckhorst vormen belangrijke locaties en schakels voor het bereik van de economische centra in Den Haag. Door de barrières die de A12, de spoorlijnen (Oude-lijn en A12 spoortracé) en de Trekviel vormen kan in de Binckhorst bijvoorbeeld maar op een beperkt aantal plekken de Binckhorst in- en uitgereden worden met de fiets. Daarmee zijn in de Binckhorst ook de belangrijkste regionale fietsrelaties geconcentreerd op enkele routes, zoals de Binckhorstlaan. Supernovaweg/Regulusweg, de route Laakweg - Mercuriusweg – Zonweg en op de Binckhorstlaan. Voor het fietsnetwerk op regionaal niveau in Den Haag

ontbreken in de huidige situaties een aantal belangrijke fietsverbindingen³. Dit betreft onder andere het doortrekken van de verbinding tussen Leiden en Den Haag (langs de Oude IJn), welke nu ophoudt bij station Mariahoeve. Ook op de route Den Haag – Ypenburg/ Leidscheveen langs de Binckhorst en Laakhaven ontbreken belangrijke schakels, zoals de aanleg van overbruggingen over de Trekvljet en Zuidvljet en het realiseren van het bijbehorende trekvljettracé voor een goede metropolitane fietsverbinding. Ten slotte dient ook een nieuwe schakel aangelegd te worden voor de route tussen Laakhaven en Voorburg om de regionale fietsverbinding te optimaliseren. Naast het ontbreken van de bovengenoemde schakels is er ook sprake van het verbeteren van het comfort, oponthoud en verkeersveiligheid van de regionale (en lokale) fietsverbindingen. Langs de aan te leggen of her in te richten stedelijke hoofdroutes in de Binckhorst zijn en worden vrijliggende fietspaden aangelegd en/of worden bestaande fietspaden verbeterd. Zo krijgen de doorgaande routes een meer gestrekt verloop en wordt het aantal conflictpunten met kruisingen en in/uitritten beperkt. Daarmee wordt de reistijd verkort en worden het comfort en de veiligheid voor de fietser verbeterd. De belangrijkste kruisingen zijn en worden heringericht en met verkeerslichten geregeld. Daarmee wordt de oversteekbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer verbeterd. De doorgaande route langs de Binckhorstlaan wordt verbeterd doordat over grote delen van deze route tweerichtingsfietspaden worden aangelegd aan beide zijden van de weg. Hierdoor is het minder vaak nodig de Binckhorstlaan over te steken. Verder is de route op dit moment nog voorzien van tegelverharding. Bij de herinrichting worden alle fietspaden in asfalt aangelegd, waarmee deze routes kwalitatief veel beter worden. Door de afkoppeling van de Mercuriusweg van de kruising hebben fietsers aan deze zijde van de Binckhorstlaan geen conflict meer en kunnen dus vrij doorrijden. Ook de route Supernovaweg/ Regulusweg is een kwalitatief hoogwaardige fietsroute aan de spoorzijde tussen de Binckhorstlaan en de Maanweg met een tweerichtingsfietspad. Fietsverkeer op deze route heeft geen hinder van afslagen of verkeerslichten en kan dus goed door blijven rijden. Het aantal oversteken/aansluitingen van deze route naar de Binckhorst is beperkt vanwege de functie van de weg en de beschikbare ruimte. Deze route verbindt de Binckhorstlaan en de Maanweg en heeft aansluitingen op de Zonweg (voor de sterfietsroute vanuit en naar de Laakweg) en de Mercuriusweg. De route Mercuriusweg-Binckhorstlaan - Zonweg wordt de kwalitatief hoogwaardige tussen Laak en Voorburg met tweerichtingsfietspaden op de Mercuriusweg, Binckhorstlaan en Regulusweg. Op de Zonweg worden op een later moment fietsvoorzieningen gerealiseerd.

Lokaal fietsnetwerk

Op het lokale niveau is voor de fiets en de voetganger een verbetering nodig van de first/last mile bereikbaarheid naar stations en haltes van (lokaal en regionaal) OV. Daarnaast is er ook behoefte aan het verbeteren van de aantrekkelijkheid van fiets- en loopverbindingen (sociale veiligheid, voorkomen oponthoud, groenvoorzieningen en faciliteiten). Cijfers van het CBS en het KiM onderschrijven het belang van goede lokale fiets-voetganger infrastructuur: 72% van alle verplaatsingen (gebaseerd op cijfers uit 2016 voor zeer sterk stedelijk gebied) vindt binnen een straal van 7,5km plaats. Uit dit onderzoek blijkt dat er veel latente fietsvraag in het vóór en natransport zit, namelijk 43% in het vóórtransport en 13% in het natransport. Het lokale netwerk van fiets- en voetpaden in de Binckhorst is erop gericht om aantrekkelijke en directe routes te creëren om woonkernen te ontsluiten op de (eerder benoemde) hoofdroutes waarop zich vrijstaande fiets- en voetpaden bevinden. Hierdoor ontstaat er een aantrekkelijke en directe verbinding tussen woonkernen, voorzieningen en OV (knooppunten). De inrichting van de lokale infrastructuur is georiënteerd op de fietser en voetganger, bijvoorbeeld in de vorm van shared-space of erftoegangswegen met gelijkwaardige kruispunten en een maximum snelheid van 30 km/h voor autoverkeer. In de onderstaande figuur is het langzaam verkeer netwerk uitgewerkt. Dit betreft zowel het regionale als het lokale fietsnetwerk. Het lokale fietsnetwerk is tevens ook het (lokale) wandelnetwerk.

³ Fiets in de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag 18 januari 2018)

Ruimtegebruik

Parkeernormen

Vanuit het huidige mobiliteitsbeleid van de gemeente Den Haag voor de Binckhorst geldt een normale parkeernorm voor woningbouwontwikkeling. Dit gaat gepaard met de aanleg van parkeergelegenheid voor bewoners op eigen terrein. Kijkend naar alle parkeergelegenheden in de Binckhorst valt op dat het grootste deel van het parkeren plaatsvindt op het eigen terrein (o.a. een aantal grote parkeergarages).

Parkeergelegenheid op straat (parkeren langs de openbare weg) is in mindere mate aanwezig en deze parkeerbehoefte neemt waarschijnlijk ook af naar de toekomst (verwachting is tot circa 10%) door met name de aanpassingen van de verkeersinfrastructuur in het kader van de aanleg van de Rotterdamse baan. Dit komt enerzijds door het wegvallen van de fysieke ruimte, welke benut wordt voor de nieuwe verkeersinfrastructuur, als ook omdat enkele functies in het gebied komen te vervallen. Uit voorgaande constatering blijkt echter dat de parkeerdruk op de openbare weg overdag op werkdagen hoog (meer dan 90%) is, terwijl de bezetting tijdens de nachtperiode laag is (telling 2011: 23%)⁴.

Het beslag van parkeren van auto's op de openbare ruimte is groot en domineert daarnaast ook het straatbeeld. Gezien de woningbouw- en gebiedsontwikkeling opgave en de daarmee gepaard gaande druk op de bereikbaarheid en leefbaarheid dient men opties te beschouwen voor het verlagen van de parkeernorm voor nieuwbouw en transformatieprojecten in het CID en de Binckhorst. Het verlagen van de parkeernorm kan op verscheidenen manieren, namelijk:

- Het reduceren van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners en/of bezoekers op eigen terrein. De te hanteren parkeernorm zal hierbij afhankelijk zijn van de locatie en het gebiedstype (bijvoorbeeld een categorie indeling op basis van de nabijheid van de locatie t.o.v. (intercity)stations en openbaar vervoer) en de functie die de locatie vervult (wonen, werken, voorzieningen). Het verlagen van de parkeernormen kan door een verlaging van de minimum en/of maximum parkeernorm voor het betreffende gebied.
- Het niet beschikbaar stellen van een parkeervergunning voor parkeren-op-straat voor bewoners en/of bezoekers van nieuwbouw en transformatieprojecten. Dit kan middels het instellen van een nul-plafond voor vergunningsverlening.
- Het aanwijzen van parkeren-op-afstand voor bewoners en/of bezoekers. Hierbij zijn bewoners en/of bezoekers aangewezen op parkeerplaatsen waar de parkeernorm dat toelaat, zoals bijvoorbeeld P+R's.

Zoals het bovenstaande suggereert heeft het verlagen van de parkeernorm alleen nut voor de gebieden waarin (voldoende) alternatieve vervoersmodaliteiten voor handen zijn. Zodoende is het verlagen van de parkeernorm niet een op-zichzelf-staand middel, maar dient het juist gebruikt te worden in combinatie met overige (complementaire) maatregelen vanuit de mobiliteitstransitie, waaronder de beschikbaarheid van met name hoogwaardig openbaar vervoer, maar ook MaaS- en deelconcepten en langzaam verkeer verbindingen en voorzieningen. Dit houdt voor (een deel van) het CID en de Binckhorst in dat de introductie van een HOV-verbinding (of alternatieve vervoersmiddelen) naar de intercitystations het mogelijk maken om de parkeernorm aan te passen. Bovendien biedt de combinatie tussen maatregelen juist ook kansen. Voor deelconcepten kan bijvoorbeeld afgeweken worden van de vingerende parkeernorm om auto- en ritdelen te stimuleren. Daarnaast kan gedacht worden aan kansen voor het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bijvoorbeeld ontheffingen van vergunningen gedurende bepaalde tijdvensters.

Om een beter beeld te krijgen bij de te hanteren parkeernormen en categorie indelingen wordt aanbevolen om in de verkenningsfase een benchmarkstudie te doen onder de andere grote steden in het land. In de Nota Parkeren en/of parkeernormen van de gemeente Amsterdam, Utrecht en Rotterdam kan zicht worden verkregen op mogelijk te hanteren criteria en parameters voor de categorie indeling en bijbehorende parkeernorm vaststelling.

⁴ Bijlagen 10 en 26 bij Omgevingsplan Binckhorst

BIJLAGE B: BESCHRIJVING MAATREGELEN ALTERNATIEVEN

Algemene mobiliteitsmaatregelen van toepassing op alle alternatieven

Dit betreft de mobiliteitsmaatregelen voor de onderwerpen

- Smart mobility
- Langzaam verkeer
- Ruimtegebruik
- Opschaling stations en OV-frequentie
- Openbaar Vervoer (alleen fase 1 en 2 tot en met de HOV-bus)

Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV en last-mile verbetering Binckhorst	Fase 1: Start voorbereiding en werkzaamheden voor uitbreiding van de fietsenstalling op station Voorburg en verbeteren van de reizigersbeleving voor OV (zit- en wachtplaatsvoorzieningen, groenvoorzieningen en overige faciliteiten) Fase 2: Realisatie fietsenstalling station Voorburg & uitbreiden stalling op/ rond OV haltes in CID - Binckhorst en verbeteren van de reizigersbeleving voor OV (zit- en wachtplaatsvoorzieningen, groenvoorzieningen en overige faciliteiten)
Opschaling stations, stalling en frequentieverhoging OV en last-mile verbetering CID	Fase 1: Start voorbereiding en werkzaamheden voor uitbreiding van de fietsenstalling op station CS, HS en NOI en verbeteren van de reizigersbeleving voor OV (zit- en wachtplaatsvoorzieningen, groenvoorzieningen en overige faciliteiten) Fase 2: Realisatie fietsenstalling stations CS, HS en Voorburg & uitbreiden stalling op/ rond OV haltes in CID- Binckhorst en verbeteren van de reizigersbeleving voor OV (zit- en wachtplaatsvoorzieningen, groenvoorzieningen en overige faciliteiten)
Last-mile oplossingen Binckhorst	Gefaseerde realisatie van last-mile verbetering voetgangers en fietsers naar station Voorburg
Last-mile oplossingen CID	Gefaseerde realisatie van last-mile verbetering voetgangers en fietsers naar station CS, HS en NOI
LV - regionaal en lokaal fiets- en voetnetwerk Binckhorst	Fase 1: "Velostrada CID - Binckhorst: - De aanleg van een aantal regionale verbindingen, waaronder de oversteek Kippenbrug Bontekoekade - Trekvljetplein en evt. Binckhorstlaan. de kruising van het spooreplacement, Pletterijkade - Mercuriusweg Bicknhorstzijde, Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvljetbrug en de connectie Supernova langs trekvljetburg en Neherkade. - Verbetering van de doorstroming tussen Supernovaweg – Binckhorstlaan en Regulusweg - Prinses Mariannelaan - station Voorburg. Dit laatste kan door de fysieke aanpassing van de kruispunten en/of de aanpassing van verkeersregelinstantaties om de fiets prioriteit te geven over het autoverkeer. - De ontwikkeling van de openbare ruimte en lokale weginfrastructuur in de Binckhorst (met name gericht op fietsers en voetgangers). Dit betreft onder andere de realisatie van fiets- en voetgangerspaden op de Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Zonweg en de Prinses Mariannelaan om zo lokale doorsteken mogelijk te maken tussen hoofroutes. Fase 2: - de verbetering van de verbinding tussen de Binckhorst en Voorburg door een overbrugging van de Zuidvliet en/of een extra doorsteek van de A12. - Realiseren van een overbrugging over Zuidvliet voor aansluiting op het Trekvljet tracé. De overbrugging kan zowel aan de Binckhorst zijde of aan de Laakhaven zijde worden gerealiseerd en dient in de verkenningsfase vastgesteld te worden. - Verbetering van de doorstromingsmogelijkheden voor de fiets op/over het Rijswijkse Plein vanaf de Laak. Hiervoor dient in de verkenningsfase nader onderzoek plaats te vinden naar mogelijke oplossingsrichtingen, variërend van aanpassingen aan de VRI's tot aan de realisatie van een ondertunneling of fly-over voor de fiets. - Verbetering van de doorstromingsmogelijkheden voor fietsers over de Mercuriusweg vanaf Laak en de Binkhorst. - Lokale verbindingen in Binckhorst (60% van totale gebiedsvulling) voor het gebied tussen de Binckhorstlaan en de Regulusweg. Dit betreft o.a. de Oost – West verbindingen in het gebied, parallel lopend aan de Binckhorstlaan en de Regulusweg. - Verbinding (inclusief overbrugging) van de Caballero fabriek naar de Binckhorstlaan en over de Trekvljet naar de Laak Fase 3: - Lokale verbindingen in Binckhorst
LV - regionaal en lokaal fiets- en voetnetwerk CID	Fase 2: - Upgraden huidige fietspaden en kruisingen Prins Bernhardviaduct - Upgraden huidige fietspaden en kruisingen Lekstraat - Uitbreiden lokaal fietsnetwerk (20%) Fase 3: - Upgraden Prinses Beatrixlaan en koningin Wilgeminalaan - Upgraden huidige fietspaden en kruisingen Bezuidenhoutseweg - Upgraden Jan Pietersz. Coenstraat - Uitbreiden lokaal fietsnetwerk
Smart Mobility	Maatregelen t.b.v. uitrol MaaS en deelconcepten zoals online platform/apps, contracten met dienstverleners en loon van gebiedbeheerders
Gebiedsontwikkeling	Dit zijn de bedragen voor de gebiedsontwikkeling in het CID en de Binckhorst: voor wonen, werken en openbare ruimte incl. lokale weginfrastructuur
Mobilityhub in Binckhorst 2x	De realisatie van fysieke mobiliteitswinkels (en/of stallingsvoorzieningen in de nabijheid) in het CID - Binckhorst. Per fase wordt er een mini-hub gerealiseerd
Ombouw spoorviaducten CID – Kop van Binckhorst	Fase 1: Kosten voor de voorbereiding en start van de ombouw van de 3 viaducten incl. het spoorwerk, tunnelbak en benodigd verkeerscirculatieplan en extra kosten Fase 2: Kosten voor de realisatie van de bovenstaande werkzaamheden
Bus CS - Binckhorst - Voorburg	Aanpassingen aan weginfrastructuur, kunstwerken, VRI installaties, verlichting en OV-haltes
HOV bus CS - Binckhorst - Voorburg	Realisatie van een busbaan op maaiveldniveau op de Binckhorstlaan, Lekstraat, Maangweg/ Mariannelaan en koppeling op Voorburg. Kosten voor aanpassingen aan weginfrastructuur, kunstwerken, VRI installaties, verlichting en OV-haltes

In onderstaande overzichten zijn de overige, specifieke, kostenelementen gepresenteerd voor ieder alternatief. Dit betreft de uitwerking van het HOV-systeem vanaf fase 2.

Specifieke mobiliteitsmaatregelen alternatief 1

HOV tram CS - Voorburg	Ombouw van de bestaande busbaan naar een HOV-trambaan. Kosten voor de aanleg aan de bovenleiding, electra voorzieningen, aanpassingen weginfrastructuur, VRI installaties en kunstwerken
Koppeling op tramlijn 1 (tram CS - Voorburg - Delft)	Kosten voor aanpassingen aan Geestbrugweg , kunstwerken (verbreding Geestbrug) en de spoorverbinding naar Haagweg

Specifieke mobiliteitsmaatregelen alternatief 2

HOV bus CS - Binckhorst - Voorburg	Fase 1: Realisatie van brede busbaan op Binckhorstlaan en over kunstwerken met luxere uitvoering van haltes Fase 2: Realisatie van brede busbaan op Lekstraat, Maangweg/ Mariannelaan en koppeling op Voorburg ind. luxere uitvoering van haltes
Mobilityhub (super-hub)	Kosten voor realisatie super-hub (P&R) nabij Hoornwijck of Ypenburg/ ADO stadion met circa 2000 parkeerplekken
HOV bus regio - optie 1 (gecombineerd gebruik RoBa + verlening naar Zoetermeer)	Kosten voor aanpassing tunnel (maatregelen zoals belijningen en scheidingen) in de tunnelbuis om HOV bus mogelijk te maken en doorkoppeling naar Zoetermeer op eigen busbaan door ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes.
HOV bus regio - optie 2 (nieuwe tunnelbuis + verlenging naar Zoetermeer)	Kosten voor realisatie van nieuwe tunnelbuis voor gebruik door HOV bus en de doorkoppeling naar Zoetermeer op eigen busbaan door ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes.
HOV bus regio - optie 3 (gecombineerd gebruik roba + verlening naar Delft)	Kosten voor aanpassing tunnel (maatregelen zoals belijningen en scheidingen) in de tunnelbuis om HOV bus mogelijk te maken en doorkoppeling naar Delft op eigen busbaan door ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes.
HOV bus regio - optie 4 (nieuwe tunnelbuis + verlening naar Delft)	Kosten voor realisatie van nieuwe tunnelbuis voor gebruik door HOV bus en de doorkoppeling naar Delft op eigen busbaan door ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes.
HOV bus regio - optie 5 (Voorburg - Zoetermeer)	Kosten voor de realisatie van een verbinding parallel aan A12 tussen Voorburg en Zoetermeer over circa 10km op een eigen busbaan met gelijkvloerse kruisingen. Kosten voor de ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes.

Specifieke mobiliteitsmaatregelen alternatief 3 (voorkeursalternatief)

HOV tram CS - Voorburg	Ombouw van de bestaande busbaan naar een HOV-trambaan. Kosten voor de aanleg aan de bovenleiding, electra voorzieningen, aanpassingen weginfrastructuur, VRI installaties en kunstwerken
Koppeling op tramlijn 1 (tram CS - Voorburg - Delft)	Kosten voor aanpassingen aan Geestbrugweg , kunstwerken (verbreding Geestbrug) en de spoorverbinding naar Haagweg
Mobilityhub (super-hub)	Super-hub (P&R +) nabij Hoornwijck of Ypenburg/ ADO stadion met circa 2000 parkeerplekken
HOV tram regio - optie 1 (gecombineerd gebruik RoBa + verlening naar Zoetermeer)	Kosten voor de aanpassing van de tunnel (maatregelen zoals belijningen en scheidingen) in de tunnelbuis om HOV-tram mogelijk te maken en doorkoppeling naar Zoetermeer op eigen trambaan door ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes, spoorbouw en spooreilighedsytemen.
HOV tram regio - optie 2 (nieuwe tunnelbuis + verlenging naar Zoetermeer)	Kosten voor realisatie van nieuwe tunnelbuis voor gebruik door HOV tram en de doorkoppeling naar Zoetermeer op eigen trambaan door ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes, spoorbouw en spooreilighedsytemen.
HOV tram regio - optie 3 (gecombineerd gebruik roba + verlening naar Delft)	Kosten voor aanpassing tunnel (maatregelen zoals belijningen en scheidingen) in de tunnelbuis om HOV tram mogelijk te maken en doorkoppeling naar Delft op eigen trambaan door ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes, spoorbouw en spooreilighedsytemen.
HOV tram regio - optie 4 (nieuwe tunnelbuis + verlening naar Delft)	Kosten voor realisatie van nieuwe tunnelbuis voor gebruik door HOV tram en de doorkoppeling naar Delft op eigen trambaan door ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes, spoorbouw en spooreilighedsytemen.
Tram regio - optie 5 (Voorburg - Zoetermeer)	Kosten voor de realisatie van een verbinding parallel aan A12 tussen Voorburg en Zoetermeer over circa 10km op een eigen trambaan met gelijkvloerse kruisingen. Kosten voor de ombouw van bestaande weginfrastructuur op maaiveldniveau, kruisingen, VRI installaties, verlichting en OV-haltes, spoorbouw en spooreilighedsytemen.

Hieronder is voor dit alternatief ook de kostenindicatie bepaald per onderwerp (smart mobility, langzaam verkeer, ruimtegebruik, opschaling stations en OV-frequentie en OV).

Smart Mobility	Omschrijving werkzaamheden
Maas en deelconcepten	Maatregelen t.b.v. uitrol MaaS en deelconcepten zoals online platform/apps, contracten met dienstverleners en loon van gebiedsbeheerders
Mobility hubs	De realisatie van fysieke mobiliteitswinkels (en/of stallingsvoorzieningen in de nabijheid) in het CID - Binckhorst en een super-hub buiten het gebied, nabij Ypenburg, ADO station of Hoornwijck
Last-mile oplossingen	Realisatie van last-mile verbetering voetgangers en fietsers naar stations door verwijderen obstakels en upgraden van de weginfrastructuur
AVLM	De realisatie van Kiss+Ride stroken in CID - Binckhorst en nabij stations t.b.v. oppikken en afzetten passagiers van de AVLM
Langzaam Verkeer	Omschrijving werkzaamheden
Regionaal fiets- en voetganger netwerk	Realisatie van ontbrekende schakels voor het regionale fiets- en voetgangersnetwerk, waaronder aanpassingen/ realisatie van kunstwerken, realiseren nieuwe fietspaden en upgraden van huidige fietspaden en de verlichting.
Lokaal fiets- en voetganger netwerk	Realisatie van lokale fiets- en voetgangers netwerk, waaronder aanpassingen/ realisatie van kunstwerken, realiseren nieuwe fietspaden en upgraden van huidige fietspaden de verlichting.
Ruimtegebruik	Omschrijving werkzaamheden
Gebiedsontwikkeling	Dit zijn de bedragen voor de gebiedsontwikkeling in het CID en de Binckhorst: voor wonen, werken en openbare ruimte incl. lokale weg, fiets- en voetgangersinfrastructuur
Opschaling stations en OV-frequentie	Omschrijving werkzaamheden
Opschaling stations en haltes	Uitbreiding van fietsenstalling op de stations en OV-haltes, het verbeteren van de reizigersbeleving voor OV (zit- en wachtplaatsvoorzieningen, groenvoorzieningen en overige faciliteiten)
Frequentieverhoging OV	Kwaliteitsverbetering OV door uitbreiding aanbod Wifi en comfort. Daarnaast ook medefinancieren voor realisatie Kiss + Ride stroken voor AVLM
Openbaar Vervoer	Omschrijving werkzaamheden
Ombouw spoorviaducten	Kosten voor de ombouw van de 3 viaducten incl. het spoorwerk, tunnelbak en benodigd verkeerscirculatieplan
Bus	Aanpassingen aan weginfrastructuur, kunstwerken, VRI installaties, verlichting en OV-haltes
HOV bus	Realisatie van een busbaan op maaiveldniveau op de Binckhorstlaan, Lekstraat, Maangweg/ Mariannelaan en koppeling op Voorburg. Kosten voor aanpassingen aan weginfrastructuur, kunstwerken, VRI installaties, verlichting en OV-haltes
HOV tram	Ombouw van de bestaande busbaan naar een HOV-trambaan. Kosten voor de aanleg aan de bovenleiding, electra voorzieningen, aanpassingen weginfrastructuur, VRI installaties en kunstwerken
Aankoppeling richting Delft	Kosten voor aanpassingen aan Geestbrugweg, kunstwerken (verbreding Geestbrug) en de spoorverbinding naar Haagweg
Totaal alternatief 3	

Specifieke mobiliteitsmaatregelen alternatief 4

Mobilityhub (super-hub)	Super-hub (P&R +) nabij Hoornwijck of Ypenburg/ ADO stadion met circa 2000 parkeerplekken
Lightrail CS - Voorburg (+1)	Kosten voor de realisatie van een ongelijkvloerse verbinding op de Binckhorstlaan, de Maanweg en de aansluiting naar station Voorburg (een sok), incl. kosten voor weginfrastructuur aanpassingen en realisatie van haltes boven maaiveld.
HOV lightrail regio - optie 1: CS - Binckhorst op +1 en koppeling naar Zoetermeer	Kosten voor de realisatie van een ongelijkvloerse verbinding op de Binckhorstlaan op +1 (sok), aankoppeling en realisatie van een nieuwe tunnelbuis voor lightrail en de doorkoppeling richting Zoetermeer met ongelijkvloerse kruisingen waar nodig (sok op +1). Kosten voor o.a. aanpassing weginfrastructuur, realisatie OV-haltes, verlichting, spoorbouw en spooreiligheidssystemen
HOV lightrail regio - optie 2: CS - Binckhorst - einde tunnel op -1 en koppeling naar Zoetermeer	Kosten voor de realisatie van een ongelijkvloerse verbinding op de Binckhorstlaan op -1 (tunnel), aankoppeling en realisatie van een nieuwe tunnelbuis voor lightrail en de doorkoppeling richting Zoetermeer met ongelijkvloerse kruisingen waar nodig (op -1). Kosten voor o.a. aanpassing weginfrastructuur, realisatie OV-haltes, verlichting, spoorbouw en spooreiligheidssystemen
HOV lightrail regio - optie 3: CS - Binckhorst op +1 en koppeling naar Delft	Kosten voor de realisatie van een ongelijkvloerse verbinding op de Binckhorstlaan op +1 (sok), aankoppeling en realisatie van een nieuwe tunnelbuis voor lightrail en de doorkoppeling richting Delft met ongelijkvloerse kruisingen waar nodig (sok op +1). Kosten voor o.a. aanpassing weginfrastructuur, realisatie OV-haltes, verlichting, spoorbouw en spooreiligheidssystemen
HOV lightrail regio - optie 4: CS - Binckhorst - einde tunnel op -1 en koppeling naar Delft	Kosten voor de realisatie van een ongelijkvloerse verbinding op de Binckhorstlaan op -1 (tunnel), aankoppeling en realisatie van een nieuwe tunnelbuis voor lightrail en de doorkoppeling richting Delft met ongelijkvloerse kruisingen waar nodig (op -1). Kosten voor o.a. aanpassing weginfrastructuur, realisatie OV-haltes, verlichting, spoorbouw en spooreiligheidssystemen
HOV lightrail regio - optie 5: CS - Voorburg op +1 en koppeling naar Zoetermeer	Kosten voor de realisatie van een ongelijkvloerse verbinding van Den Haag CS naar Voorburg op +1 (sok) en de doorkoppeling richting Zoetermeer (parallel aan A12) met ongelijkvloerse kruisingen waar nodig (sok op +1). Kosten voor o.a. aanpassing weginfrastructuur, realisatie OV-haltes, verlichting, spoorbouw en spooreiligheidssystemen

BIJLAGE C: KARAKTERISTIEKEN PERSPECTIEVEN

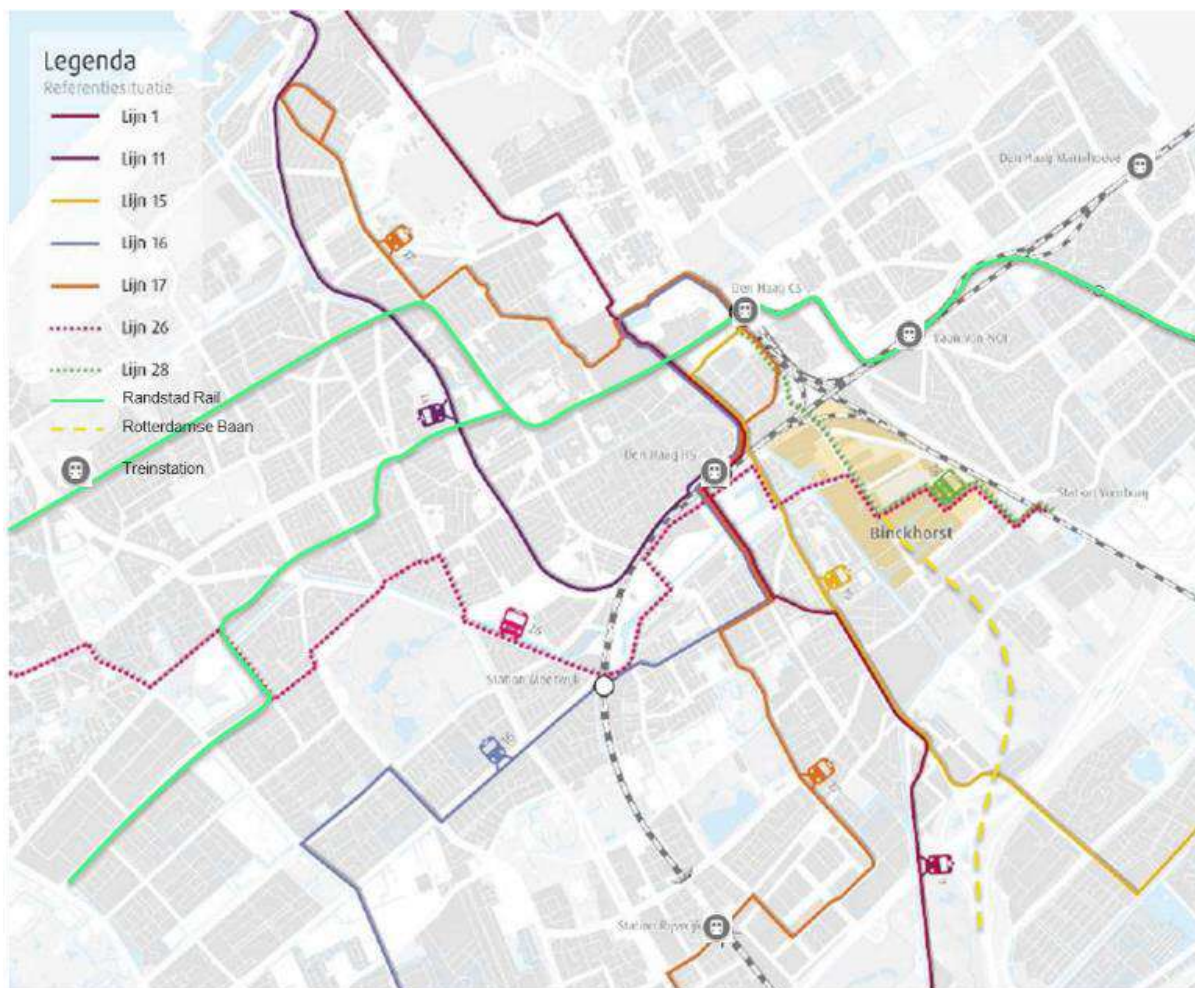
De vijf ontwikkelde perspectieven (0, 1, 2, 3 en 4) zijn hieronder toegelicht. Per perspectief is toegelicht uit welke oplossingsrichtingen deze is opgebouwd en wat de bijbehorende fasering is. Voor de fasering is onderscheid gemaakt naar drie fases:

- Fase 1: ontwikkeling tot het jaar 2023
- Fase 2: ontwikkeling tot het jaar 2030
- Fase 3: ontwikkeling ná 2030

De gedetailleerde uitwerking van de fasering van de perspectieven is opgenomen in bijlage A.

Perspectief 0: Referentie situatie

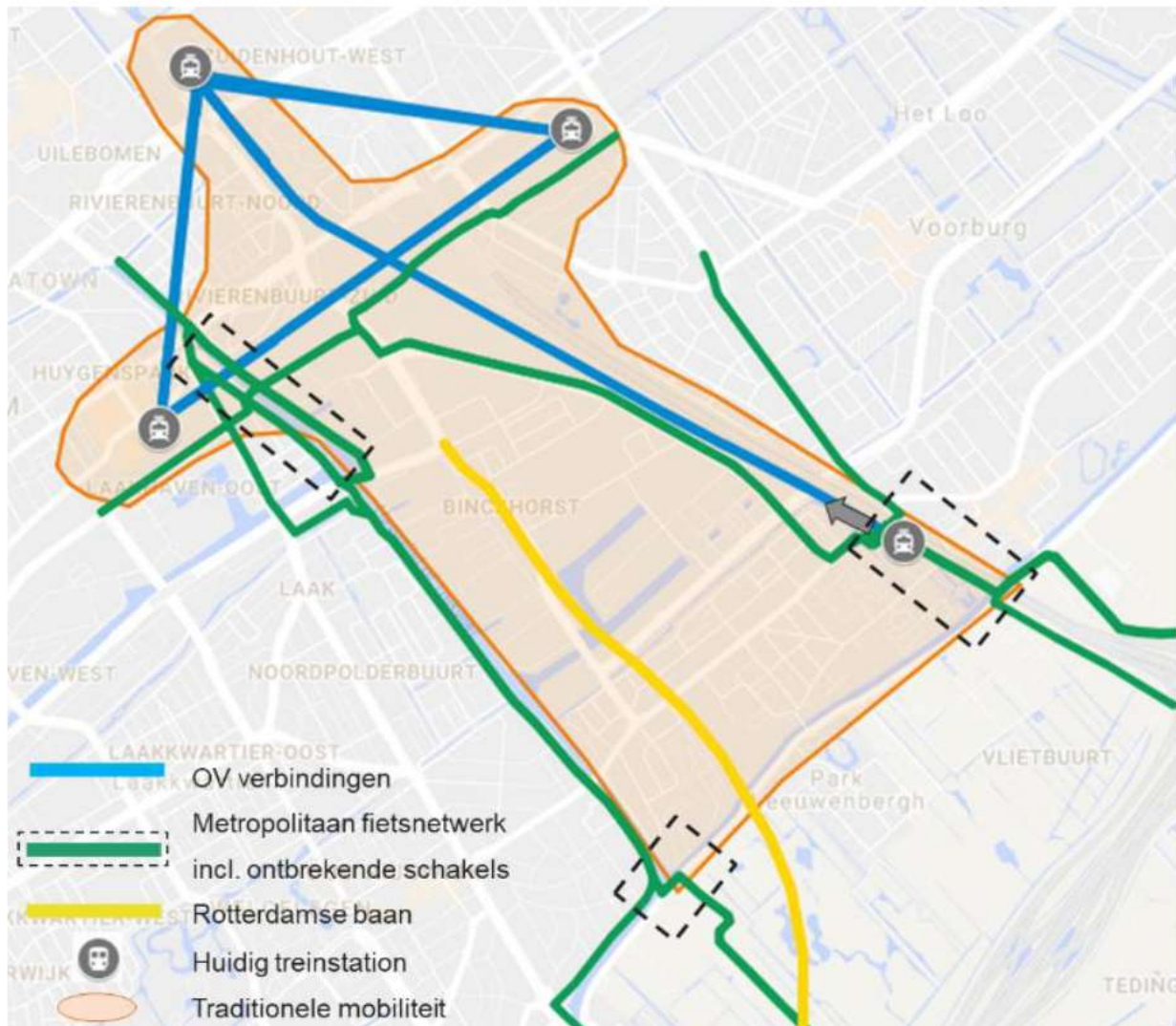
Perspectief 0 is de referentiesituatie. Het betreft een perspectief dat een lage ontwikkelingscapaciteit biedt, waarin sprake is van maximaal 10.000 woningen en 8.500 arbeidsplaatsen in het CID en de Binckhorst.. Er wordt geen nieuwe infrastructuur aangelegd ten opzichte van de huidige situatie in 2018. Dit perspectief dient als een uitgangspunt voor de vergelijking met de andere ontwikkelde perspectieven.



- Gaat uit van alle huidig aanwezige weg- en railinfrastructuur en de realisatie van de Rotterdamse Baan
- Gaat uit van alle huidig aanwezige mobiliteitsvormen, waaronder o.a. de auto, bus, tram, metro, light-rail (Randstad rail), trein en langzaam vervoer (wandelen en fietsen).
- Gaat uit van traditionele mobiliteit, waarbij een op dit moment gebruikelijke parkeernorm gehanteerd wordt in CID en Binckhorst. Ook is er geen sprake van alternatieve vervoersconcepten zoals Smart Mobility.
- Geen nieuwe infrastructuur ten opzichte van de situatie in 2018. Zodoende is er ook geen fasering beschikbaar voor dit perspectief.

Perspectief 1: Optimaal benutten

Perspectief 1 heeft het doel om de huidige weg en railinfrastructuur maximaal te benutten. Het gaat uit van een beperkt ambitieniveau voor de werk- en woningontwikkeling in het CID en de Binckhorst, waarin sprake is van 15.000 woningen en 12.500 arbeidsplaatsen. In dit perspectief wordt ingezet op de uitbreiding van de fietsinfrastructuur. Voor het gebied van de Binckhorst en het CID is sprake van traditionele mobiliteit (zoals beschreven in perspectief 0). Investeringsvinden plaats in langzaam vervoer infrastructuur ten behoeve van het verbeteren van de last-mile bereikbaarheid van de stations (speciale aandacht voor de toegang verbetering naar Voorburg) en het verbeteren van de regionale fietsverbindingen. Dit perspectief gaat ook uit van de realisatie van de Rotterdamse Baan. Een lijst van de ingrepen is hieronder opgenomen.



Figuur 19: Perspectief 1 "Optimaal benutten"

- Optimaliseren van bestaande OV-verbindingen (bus, tram, lightrail, metro en trein) en/of first/last-mile van stations (CS – HS – NOI – Voorburg).
- Aanleg en verbreding van fietsinfrastructuur en kunstwerken t.b.v verbeteren metropolitane fietsnetwerk. Dit betreft de route langs de Trekvlizone, langs het spoor (HS – NOI) en langs de A12/ Binckhorst.
- "Verschuiving" van station Voorburg in Noordwestelijke richting. Dit houdt in de verbetering van de first/last-mile bereikbaarheid en toegang van het station Voorburg door infrastructuur aanpassingen voor langzaam verkeer.
- Realisatie van de Rotterdamse baan is gereed

Fasering

Fase 1 (tot 2022)

- Optimalisatie en/of frequentieverhoging OV-verbindingen en/of last-mile verbetering (CS – HS – NOI – Voorburg)
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de A12 en Binckhorst
- “Verschuiving” station Voorburg t.b.v. verbetering bereikbaarheid en toegang voor langzaam verkeer.
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst Zuid-Oost zijde (nabij station Voorburg)

Fase 2 (tot 2030)

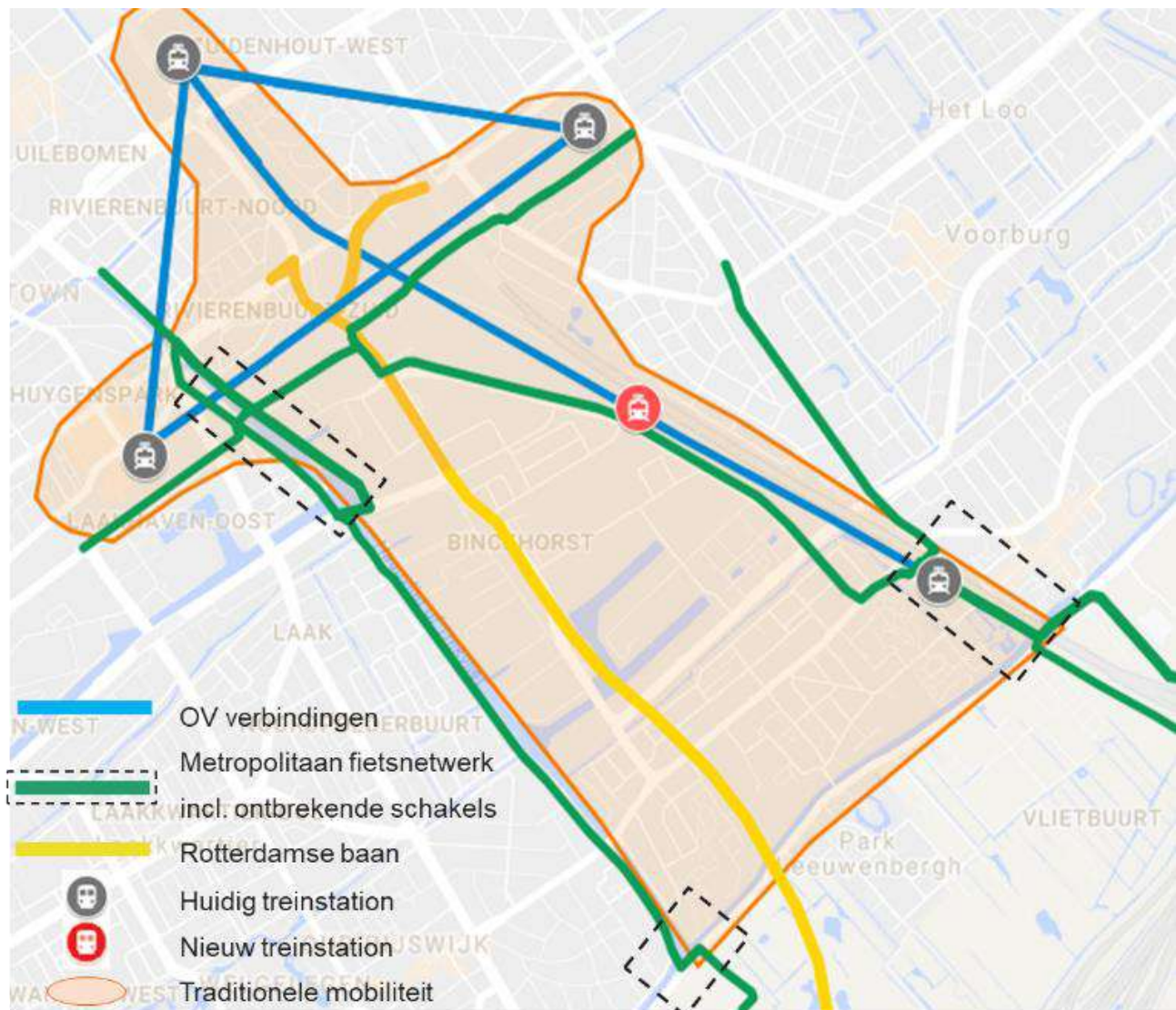
- Optimalisatie en/of frequentieverhoging OV-verbindingen en/of last-mile verbetering CS – Voorburg
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de TrekVliet en langs het spoor (HS – NOI)
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en CID

Fase 3 (na 2030)

- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en Noordzijde (nabij CID) en CID

Perspectief 2: Investeren in auto en trein

Perspectief 2 onderscheidt zich van het eerste perspectief door infrastructuur investeringen ten behoeve van de auto of de trein. Hierin zijn twee deel-perspectieven te onderscheiden, namelijk 2A met de basis (fietsnetwerk en optimalisatie OV verbindingen & first/ last-mile) en de aanleg van de Schenktunnel, waarin een beperkte mobiliteitstransitie mogelijk is. Sub-perspectief 2B met de basis en de aanleg van een



Figuur 20: Perspectief 2 "Investeren in auto en trein"

treinstation in de Binckhorst, waarbij sprake is van traditionele mobiliteit en de gebruikelijke parkeernorm voor het CID en de Binckhorst.

Het gaat uit van een gemiddeld ambitieniveau voor de werk- en woningontwikkeling in het CID en de Binckhorst, waarin sprake is van 20.000 woningen en 19.000 arbeidsplaatsen. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in een verbeterde regionale fietsverbindingen, het verbeteren van de first/last mile bereikbaarheid van stations en uitbreiding van de fietsstall capaciteit. Hieronder is een lijst opgenomen van de ingrepen voor dit perspectief.

- Aanleg van de Schenktunnel
- Optimaliseren van bestaande OV-verbindingen (bus, tram, lightrail, metro en trein) en/of first/last-mile van stations (CS – HS – NOI – Voorburg).
- Aanleg en verbreding van fietsinfrastructuur en kunstwerken t.b.v. verbeteren metropolitane fietsnetwerk. Dit betreft de route langs de Trekvlizzone, langs het spoor (HS – NOI) en langs de A12/ Binckhorst.
- Ontwikkeling van een nieuw treinstation in de Binckhorst.
- Realisatie van de Rotterdamse baan is gereed

Fasering

Fase 1: tot 2022

- Optimalisatie en/of frequentieverhoging OV-verbindingen en/of last-mile verbetering (CS – HS – NOI – Voorburg)
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de A12 en Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst Zuid-Oost zijde (nabij station Voorburg)

Fase 2: tot 2030

- Aanleg Schenktunnel
- Optimalisatie en/of frequentieverhoging OV-verbindingen en/of last-mile verbetering CS – Voorburg
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de TrekVliet en langs het spoor (HS – NOI)
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en CID

Fase 3: na 2030

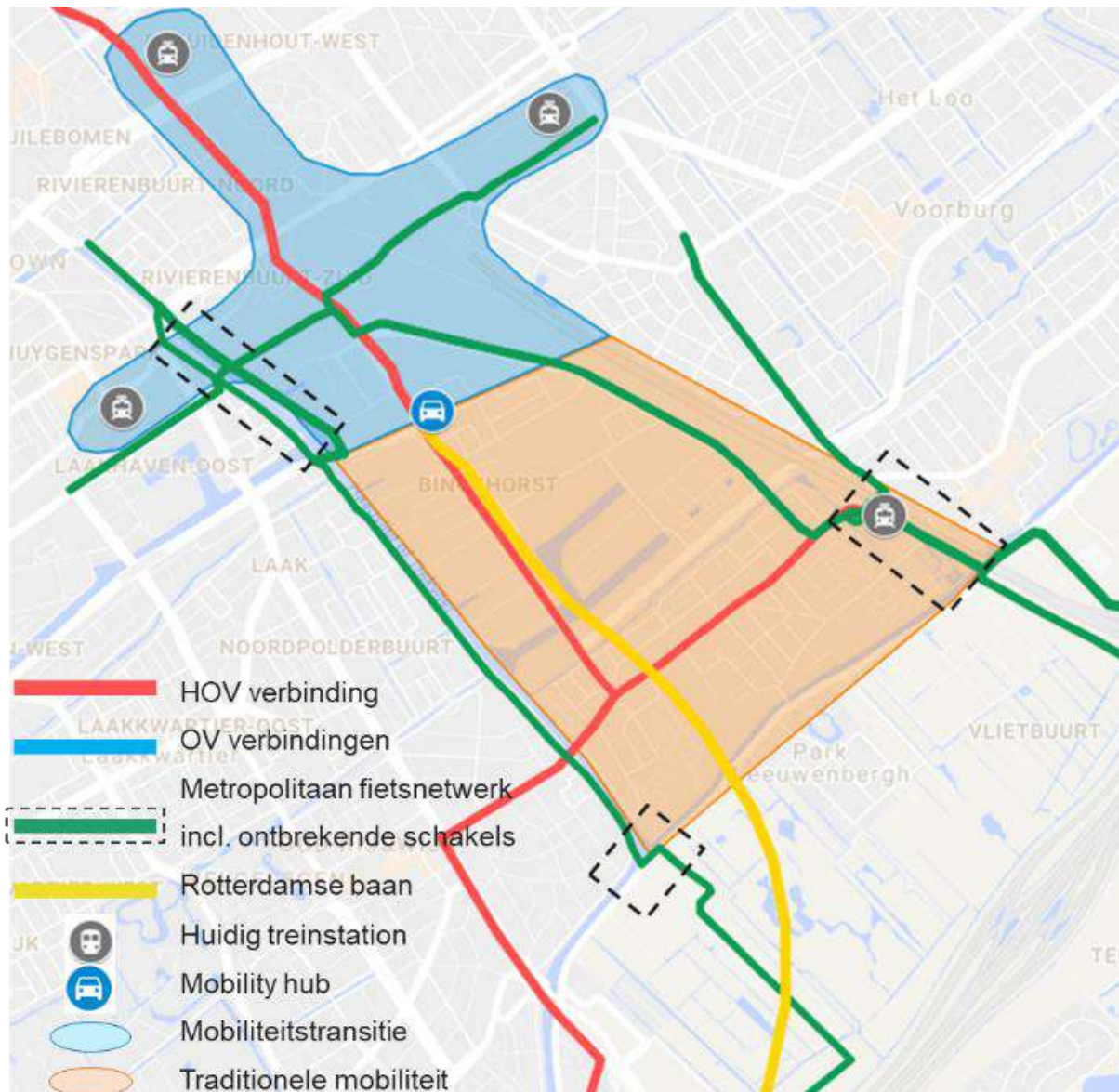
- Aanleg nieuwe treinstation ter hoogte van Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en Noordzijde (nabij CID) en CID

Perspectief 3: Beperkte Mobiliteitstransitie in het CID

Het doel van perspectief 3 is het realiseren van een mobiliteitstransitie in met name het CID. Hier is invulling aan gegeven door de realisatie van gefaseerde lokale HOV verbinding tussen – Voorburg (met een mogelijke doorkoppeling naar tramlijn 1 richting Delft) als alternatief voor de auto. Het gaat uit van een ingroeimodel van bus naar tram op separate infrastructuur op maaiveldniveau met gelijkvloers kruisingen met overige meer met prioriteit voor de HOV-tram. Er is een hoog ambitieniveau voor de werk- en woningontwikkeling in het CID en de Binckhorst, waarin sprake is van 30.000 woningen en 25.000 arbeidsplaatsen. Infrastructuur investeringen voor het OV zijn er dan ook voor de ontwikkeling van een HOV tramverbinding met gelijkvloerse kruisingen tussen CS – Voorburg over de Binckhorstlaan.

In dit perspectief geldt voor een beperkt deel van de Binckhorst (het noordelijk deel) en voor het CID een mobiliteitstransitie voor de gebiedsontwikkeling. Hier geldt dat de auto geen dominant vervoersmiddel is, waarbij nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals deelfietsen, deelscooters en deelauto's geïntroduceerd worden voor de bewoners. Daarnaast wordt geïnvesteerd in de metropolitane fietsverbindingen het verbeteren van de first/last mile bereikbaarheid van stations en uitbreiding van de fietsstall capaciteit. Deze transitie wordt mede gefaciliteerd door de ontwikkeling van een Mobility Hub in het gebied, waar de deelconcepten beschikbaar worden gesteld aan bewoners en werknemers. Via een online platform bijvoorbeeld hebben bewoners de mogelijkheid om deelconcepten te reserveren voor hun verplaatsingen. De parkeernorm in het noordelijk deel van de Binckhorst en het CID ligt daarom ook lager dan de gebruikelijke parkeernorm zoals in het zuidelijk deel van de Binckhorst. Daarnaast wordt ook geïnvesteerd in de metropolitane fietsverbindingen. Hieronder is een lijst opgenomen van de ingrepen voor dit perspectief, als ook de bijbehorende kaart.

- Aanleg van een HOV tram verbinding CS – Voorburg op separate infrastructuur op maaiveld niveau en kruisingen met overig verkeer met prioriteit voor de HOV tram. Ook zijn er doorkoppelmogelijkheden op de regiotramlijn 1 naar Delft.
- Ontwikkeling van een Mobility Hub in de Binckhorst waarbij alternatieve vervoersconcepten beschikbaar worden gesteld.
- Aanleg en verbreding van fietsinfrastructuur en kunstwerken t.b.v. verbeteren metropolitane fietsnetwerk. Dit betreft de route langs de Trekvlizone, langs het spoor (HS – NOI) en langs de A12/ Binckhorst.
- Realisatie van de Rotterdamse baan is gereed



Figuur 21: Perspectief 3 "beperkte mobiliteitstransitie in CID"

Fasering

Fase 1 (tot 2022)

- Verlegging van de huidige bus route 26 en 28 naar de Binckhorstlaan (koppeling CS/HS – Voorburg)
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de A12 en Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst Zuid-Oost zijde (nabij station Voorburg)

Fase 2 (tot 2030)

- Aanleg van een separate busbaan op maaiveldniveau voor de HOV-bus op de Binckhorstlaan en de Maanweg of Mariannelaan (verbinding CS – Voorburg). De kruisingen worden gelijkvloers uitgevoerd.
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de TrekVliet en langs het spoor (HS – NOI)
- Ontwikkeling van een Mobility Hub in de Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en CID

Fase 3 (na 2030)

- Aanpassingen aan de separate busbaan en aanleg rails voor HOV tram CS – Voorburg op maaiveldniveau met gelijkvloerse kruisingen op de Binckhorstlaan en de Maanweg of Mariannelaan.
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en Noordzijde (nabij CID) en CID

Perspectief 4: Maximale mobiliteitstransitie

Perspectief 4 zet in op een maximale mobiliteitstransitie voor het gehele gebied van het CID en de Binckhorst. Hier is invulling aan gegeven door de realisatie van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer tussen CS en de regio (Delft, Rotterdam en Zoetermeer) via een vergelijkbare route als de Rotterdamse Baan. Er wordt separate infrastructuur voor het OV gerealiseerd op maaiveldniveau met gelijkvloerse kruisingen op de Binckhorstlaan. Voor het gebruik van OV in de Rotterdamse baan zijn een aantal mogelijkheden beschreven, zoals vermeld onder de fasering van dit perspectief. Het gaat uit van een hoog ambitieniveau voor de werk- en woningontwikkeling in het CID en de Binckhorst, waarin sprake is van 30.000 woningen en 25.000 arbeidsplaatsen.

Er wordt een extra treinstation gerealiseerd voor uitwisseling tussen lokaal/ regionaal OV en het hoofdspoorwegennetwerk ter hoogte van de kruising met het spooreplacement (zie Figuur). In dit perspectief geldt voor heel Binckhorst en het CID een maximale mobiliteitstransitie met een scherpe parkeernorm (0,2 – 0,3) voor alle woon- en werkontwikkelingen in het gebied. De focus ligt op Smart Mobility met de bijbehorende alternatieve vervoersmodaliteiten (zie voorbeelden uit perspectief 3) en een verbetering van het metropolitane fietsnetwerk. Naast de Mobility Hub in de Binckhorst wordt er ook een Mobility Hub (en P+R mogelijkheid) gecreëerd nabij de A4 (Hoorndijk/ Drievliet) met de Rotterdamse Baan waarbij automobilisten kunnen overstappen op het OV. Hieronder is een overzicht weergegeven van de karakteristieken van dit perspectief:

- Optimaliseren van bestaande OV-verbindingen (bus, tram, lightrail, metro en trein) en/of first/last-mile van stations (CS – HS – NOI – Voorburg).
- Ontwikkeling van een nieuw treinstation op de kruising van het spoor (traject HS – NOI) en de HOV tram CS – regio.
- Aanleg en verbreding van fietsinfrastructuur en kunstwerken t.b.v. verbeteren metropolitane fietsnetwerk. Dit betreft de route langs de TrekVlietzone, langs het spoor (HS – NOI) en langs de A12/ Binckhorst.
- Ontwikkeling van een Mobility Hub in de Binckhorst waarbij alternatieve vervoersconcepten beschikbaar worden gesteld.
- Ontwikkeling Mobility Hub en P+R nabij de A4.
- Hervorming Rotterdamse Baan ten behoeven van OV en/of aanleg nieuwe tunnelbuis voor OV
- Realisatie van de Rotterdamse baan is gereed

Fasering

Fase 1 (tot 2022)

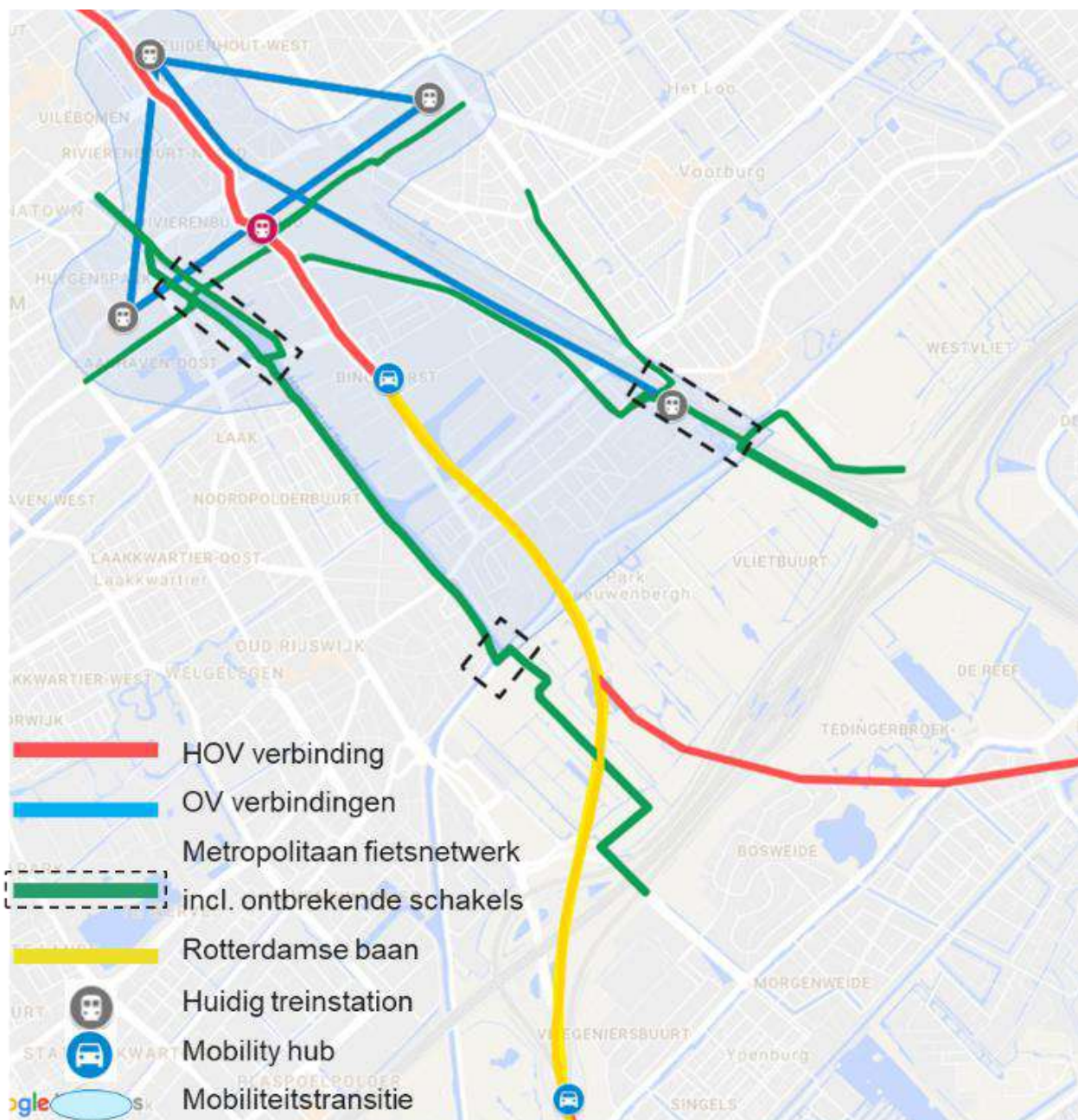
- De bus rijdt op gedeelde infrastructuur over de Binckhorstlaan met gelijkvloerse kruisingen op maaiveldniveau met een koppeling op de Rotterdamse Baan (ook gedeeld gebruik door auto en OV in de tunnel).
- Optimalisatie en/of frequentieverhoging in de driehoek CS – HS – NOI door infrastructuur aanpassingen, waardoor het OV frequenter ingezet kan worden.
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de A12 en Binckhorst
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst Zuid-Oost zijde (nabij station Voorburg)

Fase 2 (tot 2030)

- Aanleg van een separate busbaan op maaiveldniveau met gelijkvloerse kruisingen ten behoeve van een HOV-bus op de Binckhorstlaan en koppeling met de Rotterdamse baan (gedeeld gebruik door auto en OV in de tunnel).
- Optimalisatie en/of frequentieverhoging op de OV-relatie CS – Voorburg
- Aanleg en verbreding fietsroute langs de TrekVliet en langs het spoor (HS – NOI)
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en CID
- Ontwikkeling van een Mobility hub in de Binckhorst

Fase 3 (na 2030)

- Aanleg van HOV tram infrastructuur (op autonome/separate infrastructuur) op maaiveldniveau met conflictvrije kruisingen op Binckhorstlaan en realisatie van separate infrastructuur ten behoeve van OV in de Rotterdamse Baan (separate tunnelbuis voor OV of separate baan voor OV in de huidige buizen).
- Ontwikkeling van een nieuw treinstation in Binckhorst/ CID
- Gebiedsontwikkeling Binckhorst-Midden en Noordzijde (nabij CID) en CID

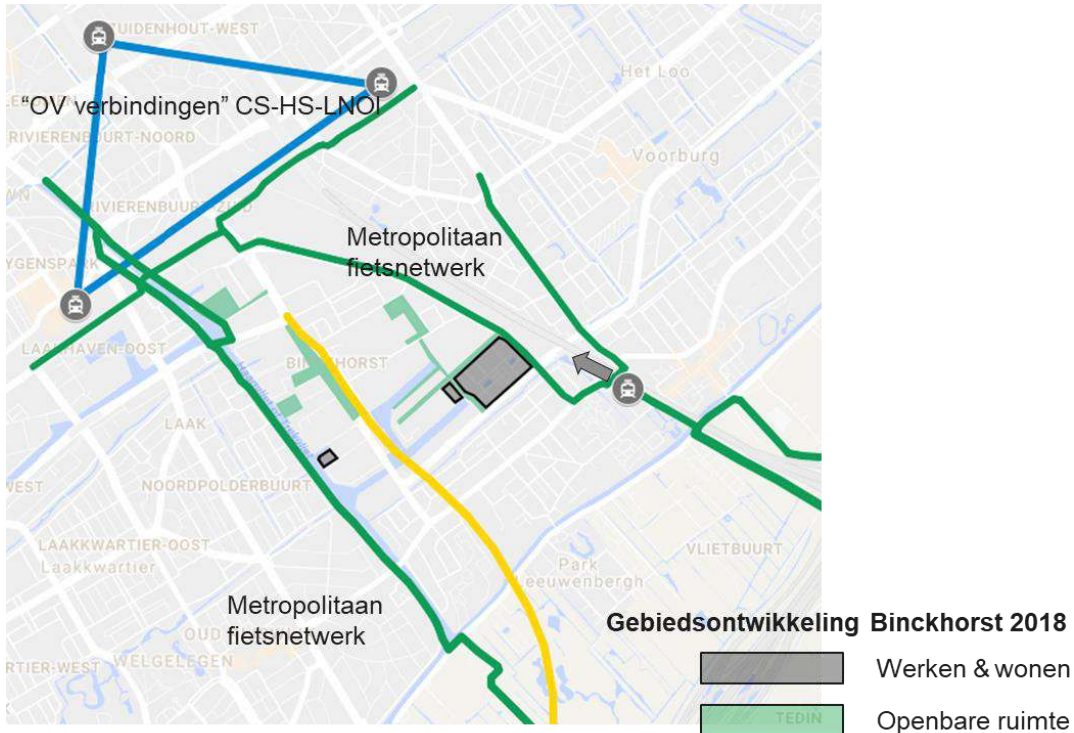


Figuur 22: Perspectief 4 "Maximale mobiliteitstransitie"

BIJLAGE D: FASERING PERSPECTIEVEN

Perspectief 1

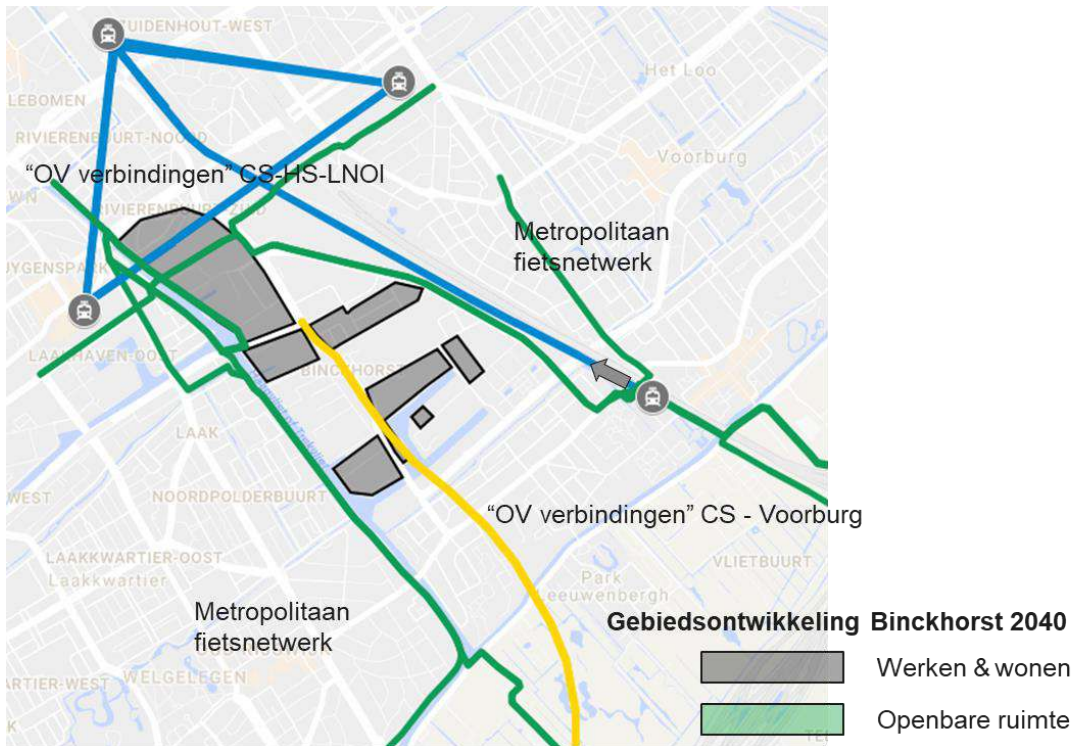
Fase 1



Fase 2

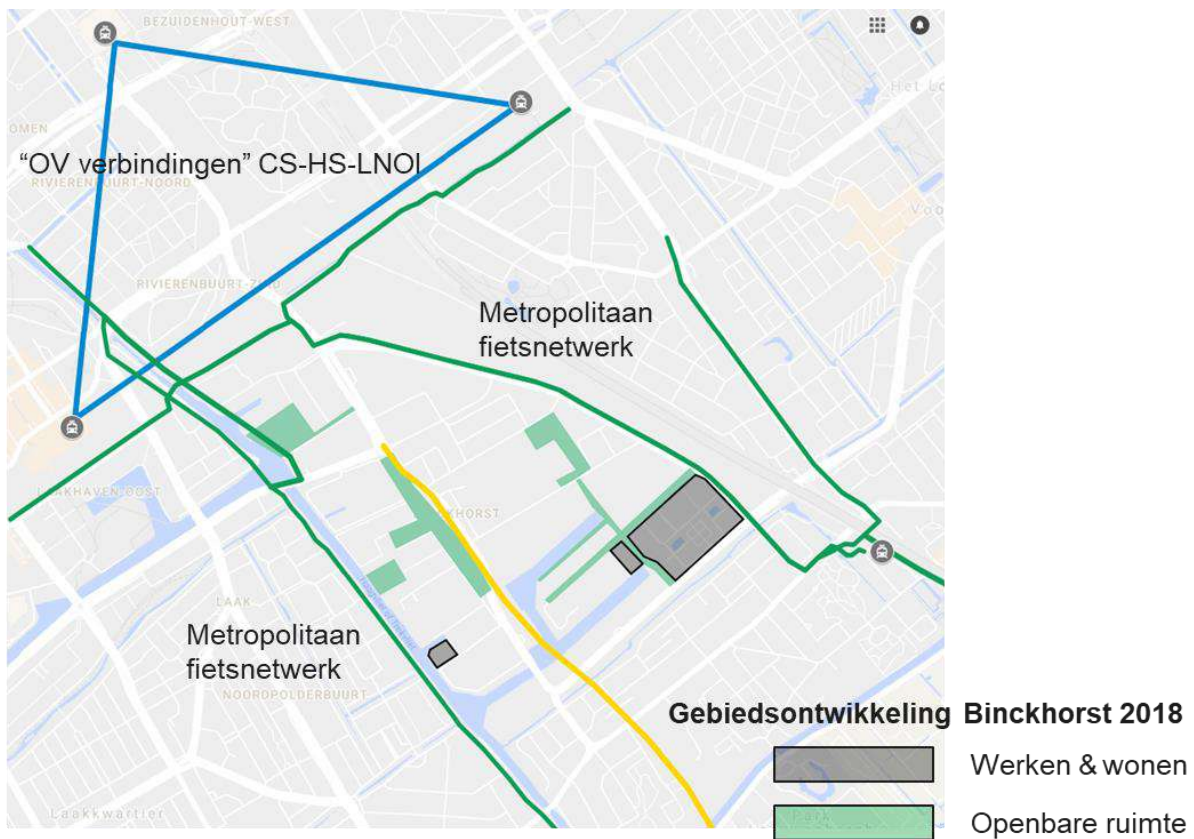


Fase 3

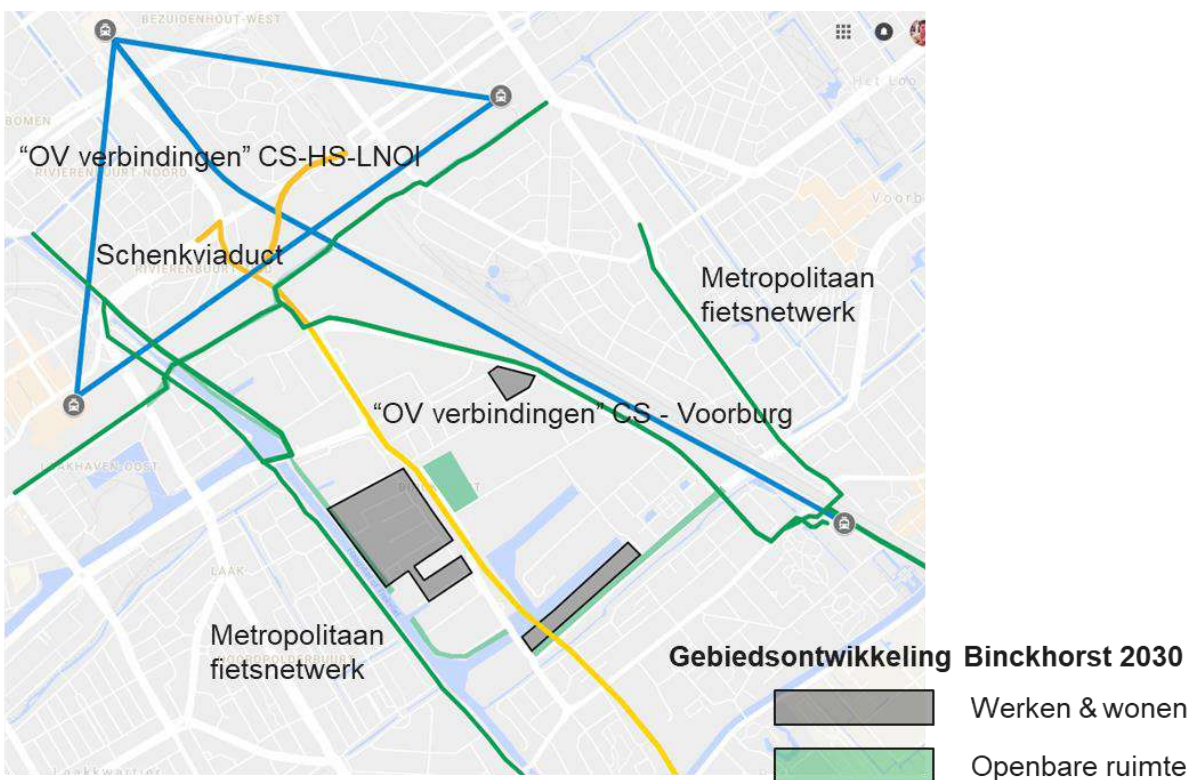


Perspectief 2

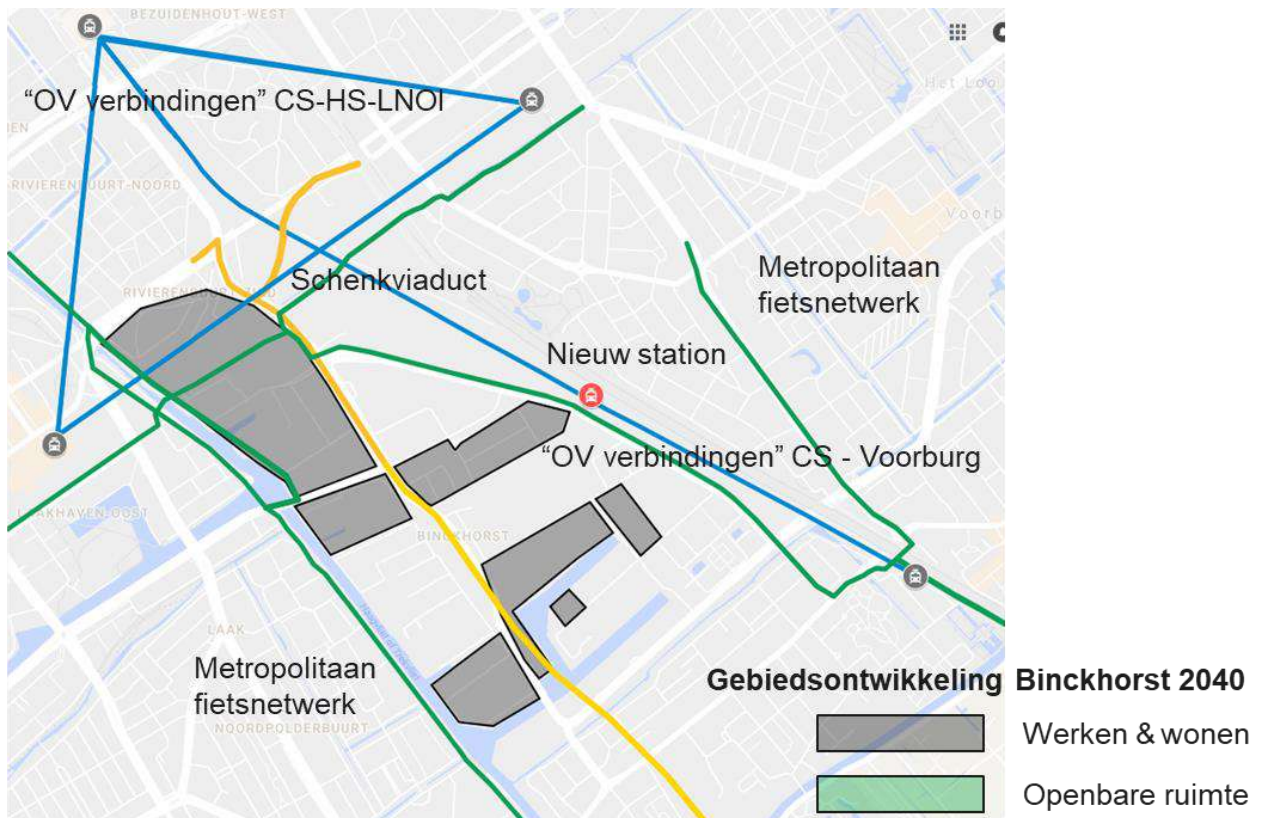
Fase 1



Fase 2

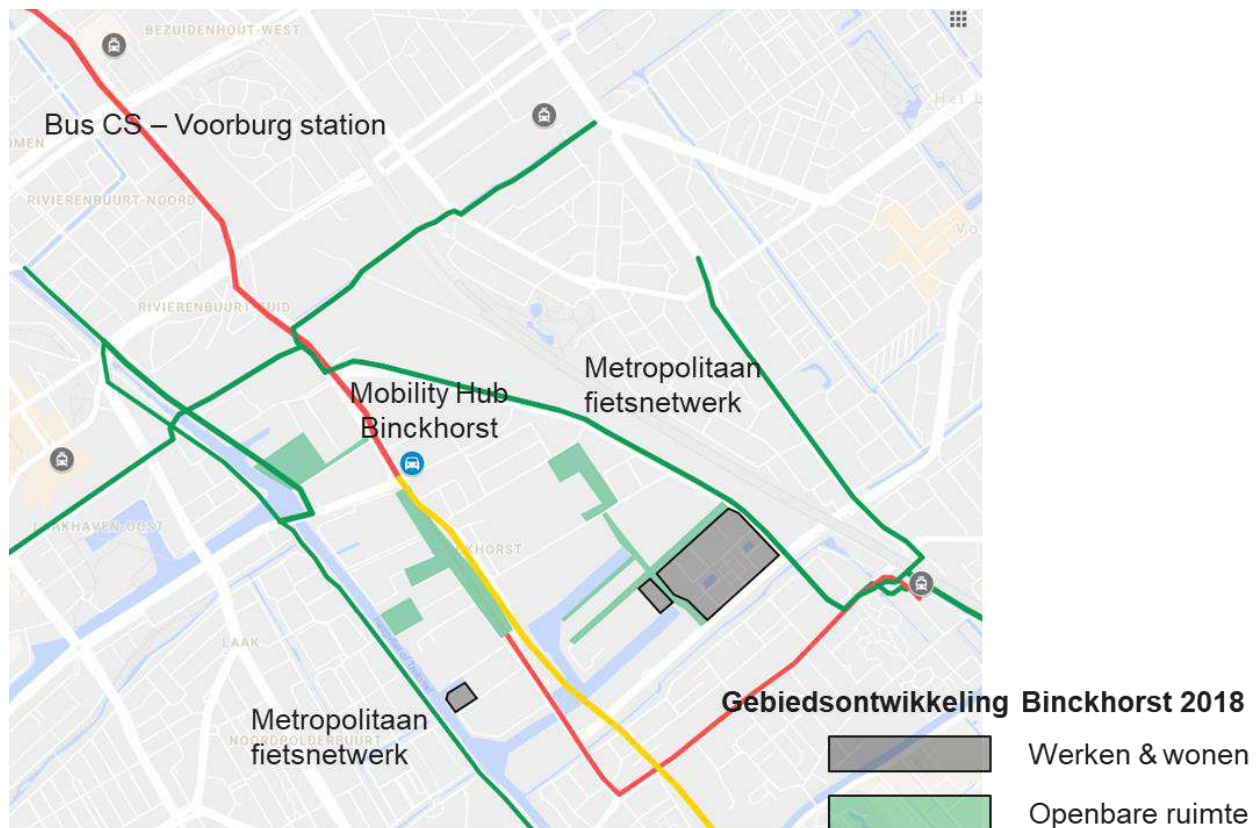


Fase 3

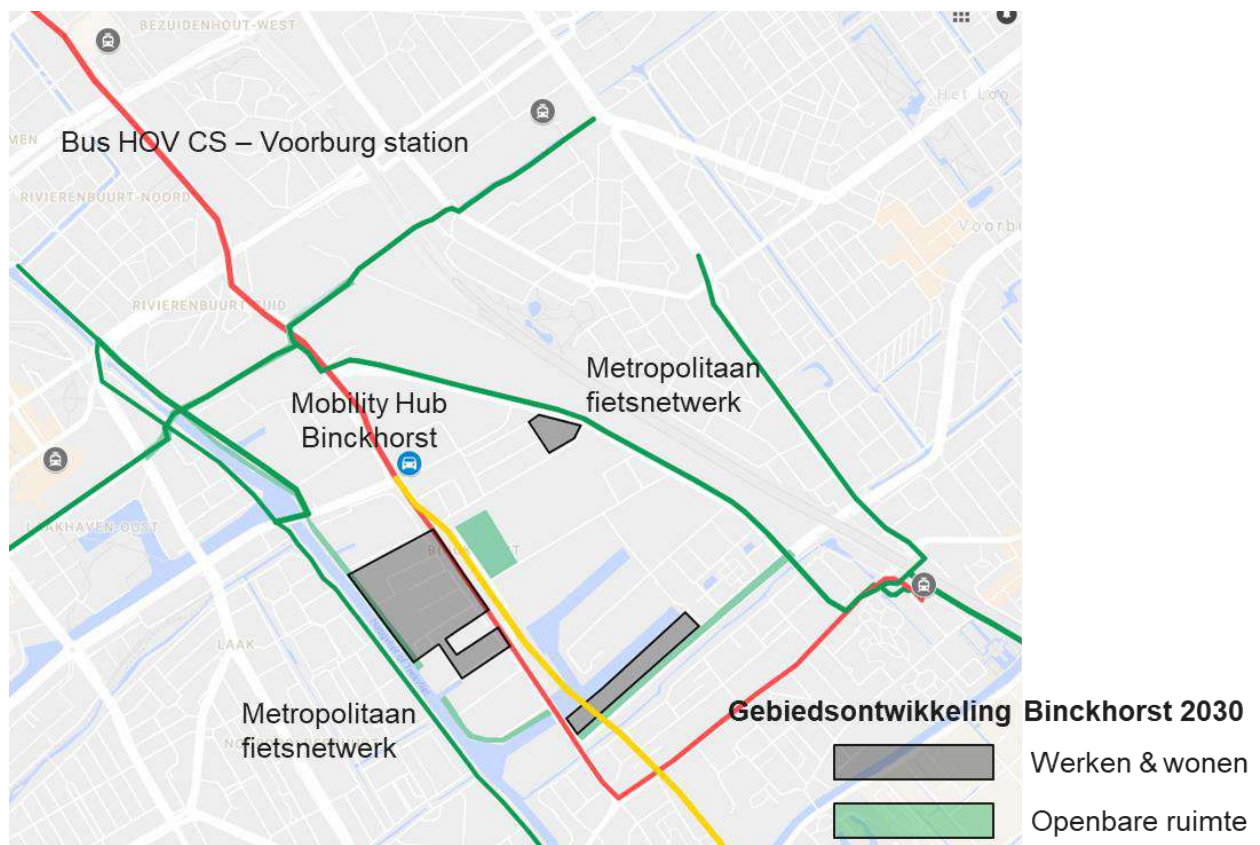


Perspectief 3

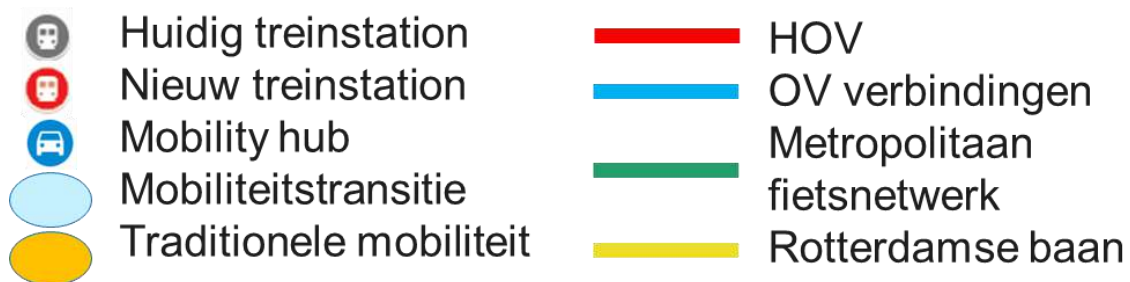
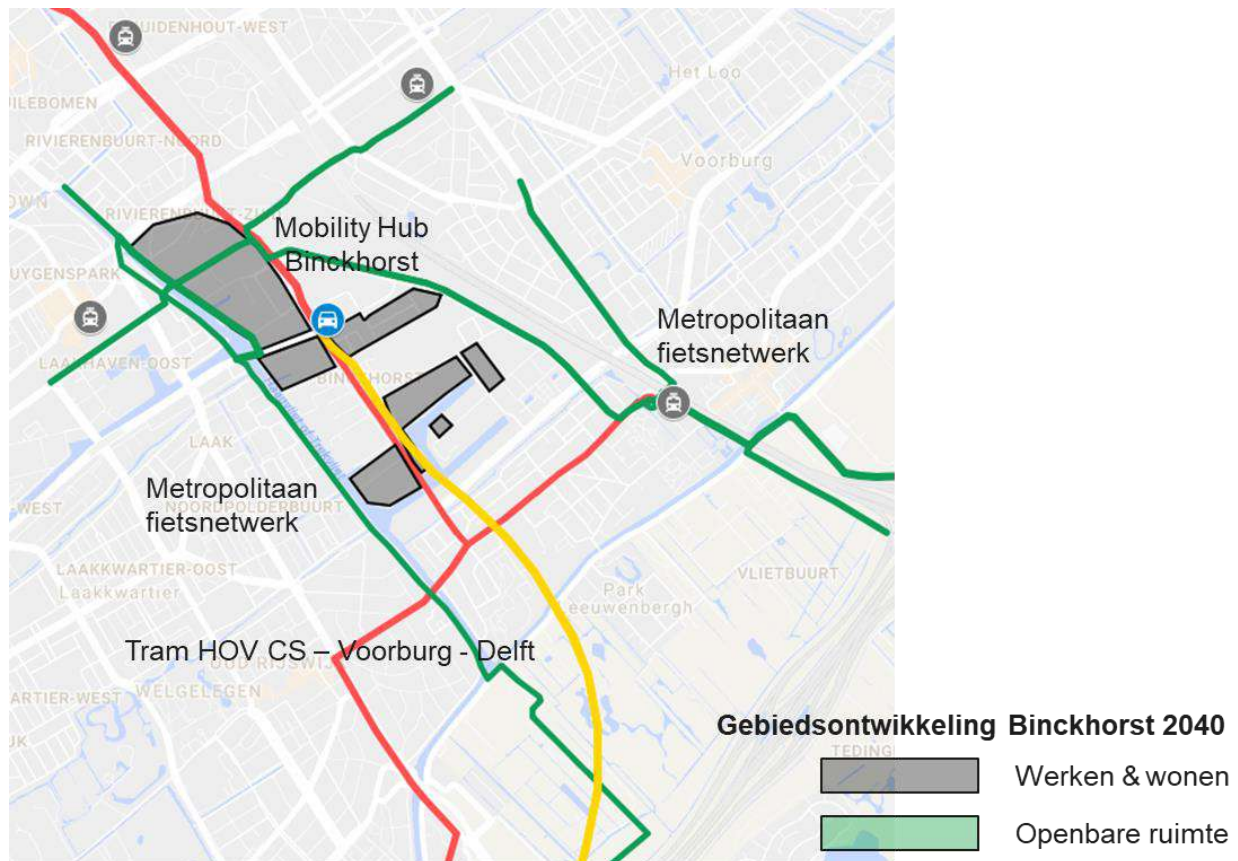
Fase 1



Fase 2

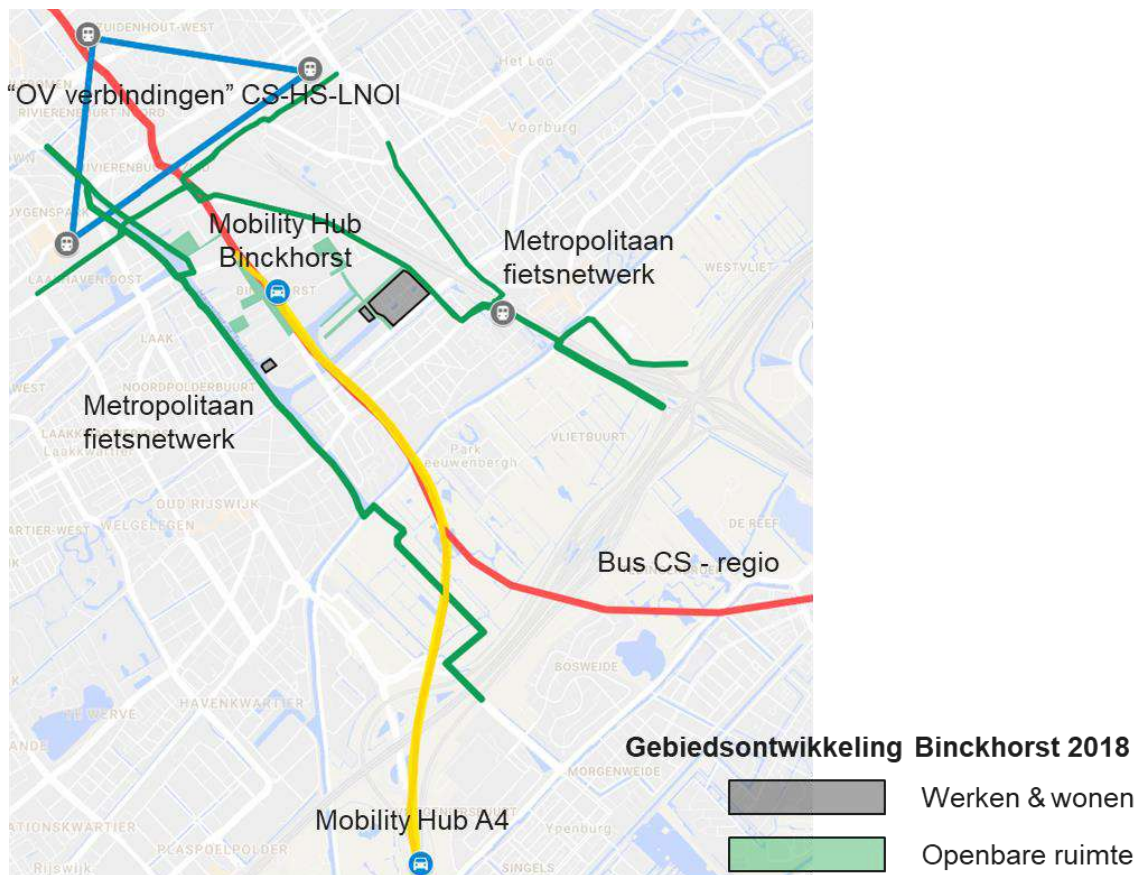


Fase 3

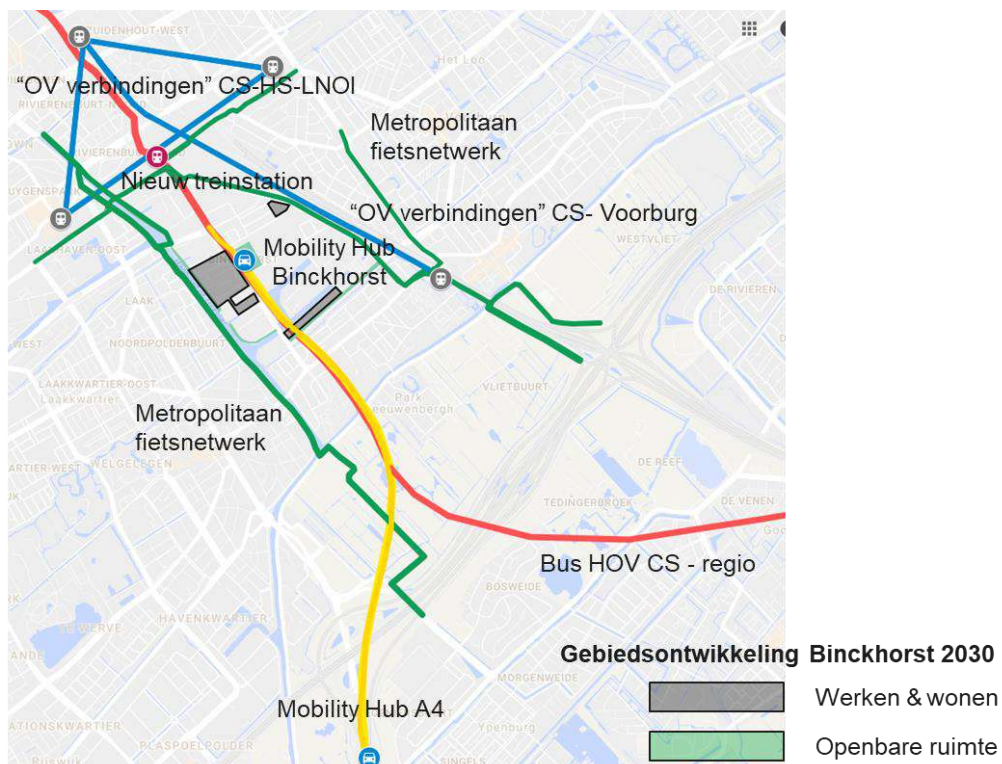


Perspectief 4

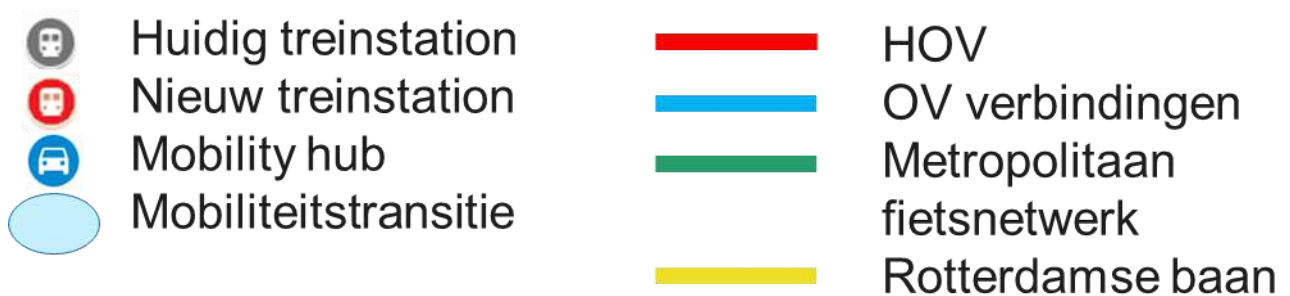
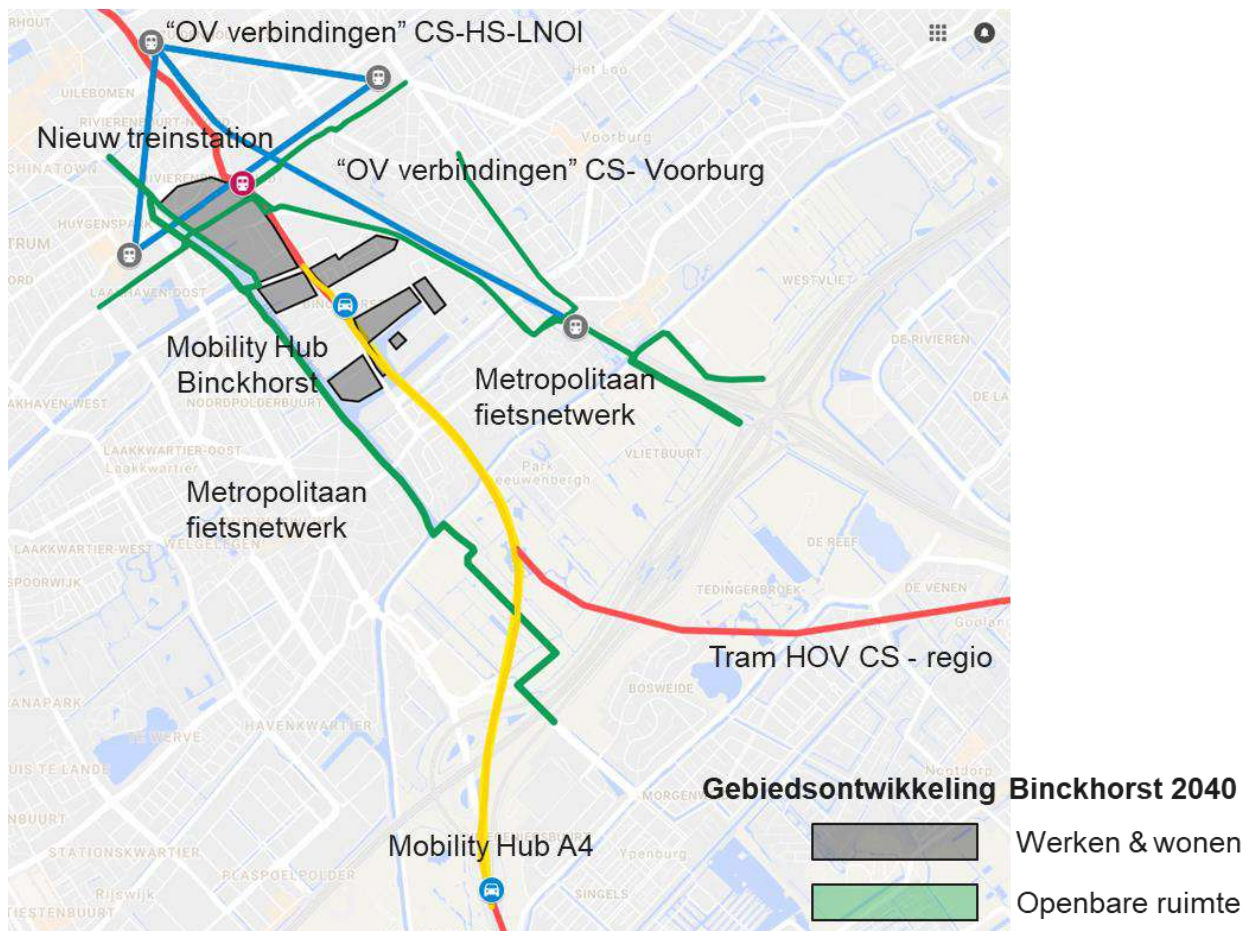
Fase 1



Fase 2



Fase 3



BIJLAGE E: KOSTENINDICATIE PERSPECTIEVEN

Voor de alternatieven zijn kostenindicaties afgegeven. Het doel hiervan is het bepalen van het all-in budget, exclusief BTW. De hieronder gepresenteerde bedragen zijn de totale investeringskosten voor de betreffende maatregelen(pakketten). Voor de kostenindicatie is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van reeds beschikbare informatie vanuit de gemeente Den Haag, waaronder de informatie voor de Schenkverbinding (vork-variant) en bijvoorbeeld de tram over de Binckhorstlaan. Middel de systematiek van SSK zijn voor deze elementen de investeringskosten bepaald. De andere elementen, zonder beschikbare voorinformatie, zijn bepaald met behulp van hoeveelheden met bijbehorende kentallen. De kostenindicaties zijn op prijspeil 2018 en zijn inclusief bouwkosten, vastgoedkosten, indirecte kosten, overige bijkomende kosten en project onvoorzien.

In de onderstaande tabel is het resultaat van de kostenindicatie gepresenteerd. Het betreft de totale investeringskosten exclusief BTW, en inclusief een opslag voor een indicatiesonzekerheid van 40%, wat conform de SSK systematiek overeen komt met een onderschrijdingskans van 85%.

Perspectief 1 (geraamde elementen)	Investeringskosten
Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-HS-NOI. Dit betreft o.a. het optimaliseren en verhogen van de capaciteit van bestaande bus, tram / lightrail infra, het aanpassen van de voet en fiets infrastructuur t.b.v. first/ last-mile en het uitbreiden van fietsparkeercapaciteit rondom stations en haltes.	
Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-Voorburg Zie bovenstaande tekst.	
Opschuiven station Voorburg (verbeteren fiets en voetganger bereikbaarheid) Aanpassen van de voet en fietsinfrastructuur t.b.v. first/ last mile verbetering en aanpassingen/toevoegingen van toegang naar station Voorburg	
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en eventueel Binckhorstlaan) Realisatie van nieuwe fietspaden en/of verbreding van huidige fietspaden en de aanleg van nieuwe kunstwerken t.b.v. langzaam verkeer (en hulpdiensten)	
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement) Zie bovenstaande.	
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde) Zie bovenstaande	
Velostrada (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvliefbrug) Zie bovenstaande	
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet Zie bovenstaande	
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder) Zie bovenstaande	
Smart Mobility maatregelen (MaaS- en deelconcepten uitrol) Investerings in een online platform t.b.v. de uitrol van deelconcepten, probeeraanbiedingen voor bewoners en contracten met aanbiedende partijen	
Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte Enabling infrastructuur en voorzieningen voor langzaam verkeer in woon/werk gebied	
Totale kosten	

Perspectief 2 (geraamde elementen)	Investeringskosten
Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-HS-NOI	
Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-Voorburg	
Nieuw station Binckhorst incl. uitbreiding spoorinfra Voorburg – CS Investeringskosten in de aanleg van het station en de realisatie van de spoorverdubbeling t.b.v. het mogelijk maken van inpassing van het station in de dienstregeling	
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en eventueel Binckhorstlaan)	
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)	
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde)	
Velostrada (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvlitbrug)	
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet	
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)	
Smart Mobility maatregelen (MaaS- en deelconcepten uitrol)	
Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte	
Schenktunnel Investeringskosten voor de aanleg van de Schenktunnel (vork-variant)	
Totale kosten	
Perspectief 3 (geraamde elementen)	Investeringskosten
Mobilityhub in Binckhorst Investeringskosten voor gebiedsreservering, realisatie van kleinschalige P&R en deelconcepten	
Bus CS - Binckhorst – Voorburg Investeringskosten voor routing en aanleg/verplaatsing belijning en haltering e t.b.v. bus op Binckhorstlaan, de Maanweg of de Mariannelaan	
HOV (bus) CS – Binckhorst – Voorburg In aanvulling op het bovenstaande betreft dit ook nog de investeringskosten in separate bus infrastructuur op de Binckhorstlaan, de Maanweg of de Mariannelaan.	
HOV (tram) CS - Voorburg – Delft Investeringskosten in separate tramverbinding op bovengenoemde relatie	
Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en Binckhorstlaan)	
Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)	
Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde)	
Velostrada (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvlitbrug)	
Velostrada fietsbrug over Zuidvliet	
Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)	

Smart Mobility maatregelen (MaaS- en deelconcepten uitrol)

Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte

Totale kosten

Perspectief 4 (geraamde elementen)

Investeringskosten

Mobilityhub in Binckhorst

Mobilityhub nabij A4

In aanvulling op de investeringskosten voor de Mobility hub in de Binckhorst zijn voor deze hub meer kosten geraamd voor P&R

Bus door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft

Investeringskosten voor aanleg van nieuwe bus infrastructuur voor aansluiting op de huidige wegen/ OV infrastructuur en aanpassing/ aanleg van belijning en haltering

HOV bus door RoBa naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft

Investeringskosten voor de aanleg van separate bus infrastructuur op maaiveld niveau en voorzieningen voor de aansluiting op het bestaande infrastructuur, inclusief belijning en haltering

HOV tram naar Zoetermeer, Rotterdam en Delft

Investeringskosten voor de aanleg van separate tram infrastructuur en voorziening voor de aansluiting op het bestaande tram infrastructuur, inclusief haltering

Aanpassen tunnel Rtd-baan t.b.v. HOV

Investeringskosten in de aanleg van een separate tunnelbuis t.b.v. OV

Sprinterstation in kruising HOV en hoofdspoor CS-NOI

Investeringskosten in de aanleg van een nieuw treinstation

Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-HS-NOI

Frequentieverhoging en/of last-mile verbetering CS-Voorburg

Velostrada Noord Zuid (oversteek kippenbrug Bontekoekade - Trekvlietplein en Binckhorstlaan)

Velostrada Noord Zuid (kruising spooreplacement)

Velostrada (Pletterijkade - Mercuriusweg Binckhorstzijde)

Velostada (Bontekoekade en fietsbrug tussen Goudriaankade - Mercuriusweg/Trekvlitbrug)

Velostrada fietsbrug over Zuidvliet

Velostrada langs A12 (connectie over de Vliet - snelbinder)

Smart Mobility maatregelen (MaaS- en deelconcepten uitrol)

Gebiedsontwikkeling werken & wonen en openbare ruimte

Totale kosten

BIJLAGE F: KOSTEN EN OPBRENGSTEN PERSPECTIEVEN

Voor ieder perspectief zijn naast de kosten ook de opbrengsten bepaald om inzicht te verkrijgen in de financiële levensvatbaarheid. Naar verwachting biedt de optelsom van de traditionele bekostigingsmogelijkheden alleen niet voldoende dekking voor een ZO 75% dekkingsgraad. Zicht hebben op 75% van de benodigde bekostiging is een essentiële voorwaarde voor het opstarten van MIRT verkenningen rondom stedelijke en regionale mobiliteitsopgaven. Zodoende is er gekeken naar de potentie van de innovatieve bekostigingsmogelijkheden. Voor de bekostigingsmogelijkheden is daarom door Rebel een rapportage opgesteld waarin deze innovatieve bekostigingsmogelijkheden zijn uitgewerkt. Een drietal extreme pakketten zijn samengesteld om te onderzoeken of deze sterk onderscheiden zijn ten opzichte van elkaar en ook of daarmee voldoende opbrengsten behaald kunnen worden. Deze pakketten zijn:

1. Vormen van betalen voor mobiliteit;
2. Verstedelijking en bereikbaarheid gaan hand in hand; en
3. Vormen van belastingen en budgetmaatregelen.

De pakketten zijn vervolgens per perspectief uitgezet. Hieronder is een overzicht opgenomen van de gecalculerde opbrengsten per pakket en per perspectief.

Tabel 8: Opbrengst instrumenten Pakket 1 "betalen voor mobiliteit" (bron: Rebel Group)

Opbrengst in EUR 1.000. 2019 – 2040)	Perspectief 1	Perspectief 2	Perspectief 3	Perspectief 4
Toeslag reizigersopbrengsten HTM				
Verkoop naamrechten lijn/ haltes OV				
Congestiezone heffing centrum				
Totaal				

Tabel 9: Opbrengst instrumenten Pakket 2 "verstedelijking en bereikbaarheid" (bron: Rebel Group)

Opbrengst in EUR 1.000. 2019 – 2040)	Perspectief 1	Perspectief 2	Perspectief 3	Perspectief 4
Onttrekking bovenplanse verbeteringen CID. 50k				
Opbrengst lagere parkeernormen				
Eenmalige verkoopheffingen vastgoed				
Totaal				

Tabel 10: Opbrengst instrumenten Pakket 3 "belasting/ budgetmaatregelen" (bron: Rebel Group)

Opbrengst in EUR 1.000. 2019 – 2040)	Perspectief 1	Perspectief 2	Perspectief 3	Perspectief 4
Onttrekking OZB increment impactzone BH-CID-LVB				
Opbrengst BTW inhouding aanneemsom. 1e verkoop binnen 2 jaar				
BTW inhouding reizigersopbrengsten HTM				
Geoordekt accres uitkeringen Gemeentefonds				
Periodieke bereikbaarheidsheffing huishoudens				
Totaal				

BIJLAGE G: EFFECTEN PERSPECTIEVEN

Beoordelingskader en scoringsmethodiek

Het opgestelde beoordelingskader in deze preverkenning is bedoeld als een afweegkader voor de vergelijking van de perspectieven en is daarmee dus anders dan het afweegkader voor de verkenning.

De themasessie van 05-06 stond in het teken van de ontwikkeling van beoordelingskader voor de preverkenning, welke voorgaand aan deze themasessie al in concept is opgesteld. Gedurende deze themasessie zijn de betrokkenen aan de slag gegaan met het verder ontwikkelen van het beoordelingskader en de bijbehorende beoordelingscriteria. Op basis van deze feedback is het beoordelingskader aangepast. Een overzicht is weergegeven in Tabel 11.

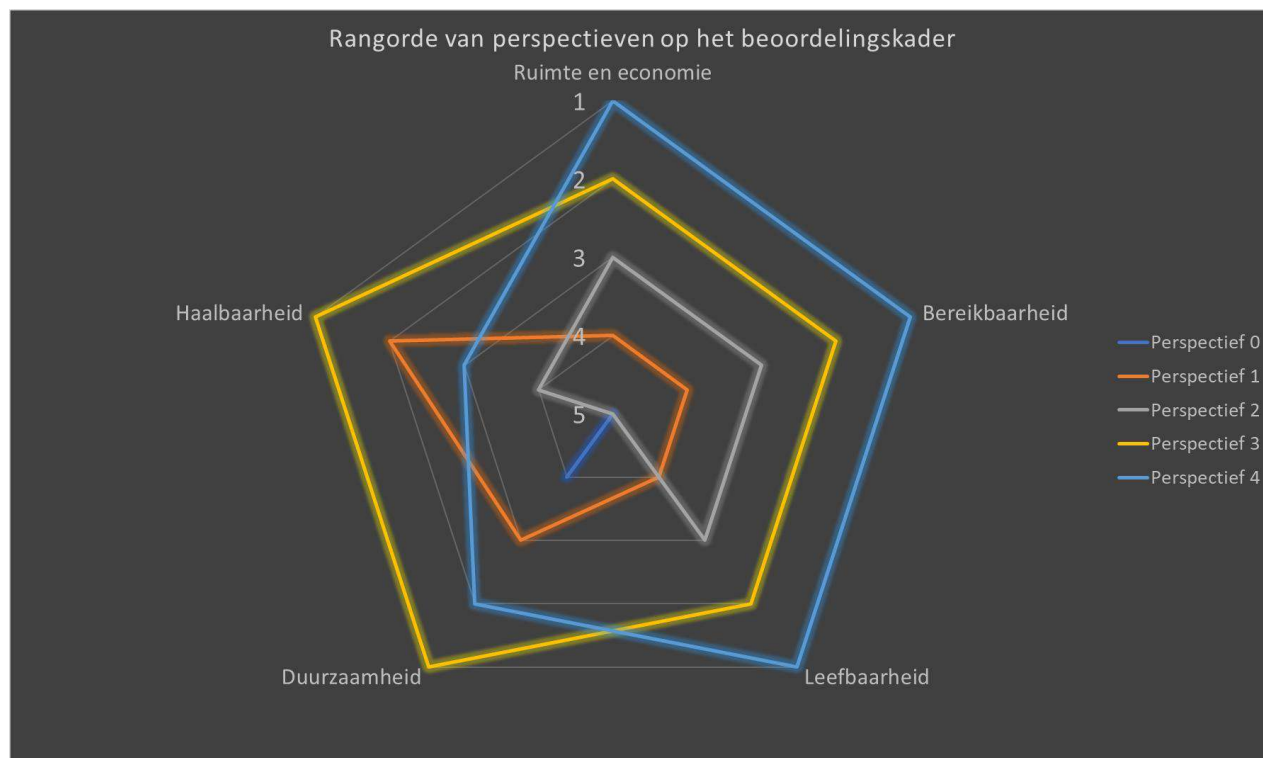
Tabel 11: Beoordelingskader met sub criteria en toelichting

Thema	Criterium	Toelichting
Ruimte en kwaliteit	Bijdrage aan verstedelijking	Hoe draagt het ruimtebeslag van de oplossing bij aan het realiseren van meer woningontwikkeling in de Binckhorst/ CID
	Verbinding met kennisclusters	Hoe draagt de oplossing bij aan een betere bereikbaarheid met de TU Delft, Erasmus en de Universiteit van Leiden
	Aantrekkelijke leefomgeving	Hoe draagt het ruimtebeslag van oplossing bij aan het realiseren van meer openbare ruimte, groen en faciliteiten
Bereikbaarheid	Oplossen NMCA-knelpunten	Hoe draagt de oplossing bij aan het oplossen van de huidige en toekomstige knelpunten op lokale wegen
	Oplossen Rijkswegen knelpunten	Hoe draagt de oplossing bij aan het oplossen van de huidige en toekomstige knelpunten op A4 en A12
	Kwaliteit vervoerssysteem	Hoe draagt de oplossing bij aan het verbeteren van de robuustheid en betrouwbaarheid van het vervoerssysteem
Leefbaarheid	Geluidoverlast	Hoe draagt de oplossing bij aan het verbeteren/ verminderen van de geluidsoverlast door verkeer in het plangebied
	Luchtkwaliteit	Hoe draagt de oplossing bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit door verkeer in het plangebied
	Verkeersveiligheid	Hoe draagt de oplossing bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in het plangebied
Duurzaamheid	Klimaatadaptatie	In hoeverre is de oplossingsrichting klimaatadaptief
	Energietransitie	In hoeverre houdt de oplossingsrichting rekening met de energietransitie
	Flexibiliteit	Hoe flexibel/ adaptief is de eindoplossing i.r.t. parallelle ontwikkelingen na 2030
Haalbaarheid	Adaptiviteit	In hoeverre is de oplossingsrichting adaptief/ aanpasbaar gedurende projectfases
	Financieel	In hoeverre is de eind oplossingsrichting financieel haalbaar
	Politiek-bestuurlijk	In hoeverre is er politiek-bestuurlijk draagvlak vanuit lokaal, regionaal en nationaal niveau voor de oplossingsrichting

De hierop volgende themasessie op 19-06 had als doel om de perspectieven te rangschikken op basis van de verwachte effecten, gebruikmakend van het beoordelingskader. Een eerste aanzet voor het rangschikken van de perspectieven heeft plaatsgevonden voorafgaand aan deze themasessie, waarbij alle perspectieven zijn beoordeeld op hun effecten ten opzichte van elkaar. Vervolgens zijn alle betrokken stakeholders gevraagd hetzelfde te doen tijdens de themasessie van 19-06 waarbij de resultaten met elkaar zijn vergeleken en bediscussieert. De stakeholders is gevraagd om een score van 1-10 toe te wijzen aan ieder perspectief op basis van ieder sub-criterium, waarbij 1 de slechts mogelijke score is en 10 de best mogelijke. Per thema (bijvoorbeeld "Ruimte en Economie") leidt dit tot een cumulatieve score voor ieder perspectief, waarvoor geldt dat hoe hoger het puntenaantal, des te beter het perspectief scoort. De cumulatieve score bepaalt daarmee ook de rangorde tussen de perspectieven voor het thema. De rangorde is vervolgens uitgedrukt in een score 1-5, waarbij 1 de beste score is en 5 de laagste.

Effecten

Aan de hand van het beoordelingskader voor de preverkenning en de scoremethodiek zijn vervolgens de effecten van de perspectieven ingeschat. De resultaten van de perspectieven beoordeling zijn in onderstaande figuur gevisualiseerd. In de figuur is de rangorde/classificatie van de perspectieven gepresenteerd, volgend uit de themasessie over effectenbepaling met de input vanuit alle betrokken stakeholders.



Figuur 23: Beoordeling van rangorde van perspectieven a.d.h.v. het beoordelingskader met bijbehorende criteria

Voor het thema **ruimte en economie** komt perspectief 4 het beste uit de bus. Een HOV-tram op separate infrastructuur biedt mogelijkheden voor het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving doordat het ruimte wegneemt van de meer vervuulende auto. Ook heeft een HOV-tram ook minder ruimtebeslag nodig dan een auto en heeft het een hoge vervoerscapaciteit wat verdichting van verstedelijking rondom de verbinding mogelijk maakt. Anderzijds levert een regionale verbinding van het CID en de Binckhorst kansen op voor een verbeterde bereikbaarheid met kennisclusters: met name richting de TU Delft. Dit is doorslaggevend geweest voor het toekennen van de beste score aan perspectief 4 in plaats van perspectief 3, waar uitgegaan is van een lagere vervoerscapaciteit doordat de verbinding met gelijkvloerse kruisingen is uitgevoerd. Perspectief 0 scoort het slechts aangezien er in dit perspectief geen veranderingen optreden ten aanzien van de huidige situatie.

Voor het thema **bereikbaarheid** komt perspectief 4 het beste uit de bus. Een hoogwaardig regionaal OV-systeem is volgens de expert judgement het meest effectief in het oplossen van de huidige lokale en regionale knelpunten op de wegen doordat het een alternatief vormt voor de auto. Daarnaast neemt ook de in gebruik name van de Rotterdamse baan intensiteit af van de Utrechtse Baan. Ook voor dit thema geldt dat perspectief 3, 2, 1 en 0 respectievelijk 2^e, 3^e, 4^e en laatste scoren. Met name de perspectieven waarin geen HOV-systeem in Binckhorst is toegepast scoren slecht(er).

Op het gebied van **leefbaarheid** scoort wederom perspectief 4 het best. Het gehele ontwikkelingsgebied is autoluw vormgegeven en zet nadrukkelijk in op HOV en langzaam vervoer. Het aantal voertuigkilometers in het gebied neemt daarmee ook drastisch af waardoor de verkeersveiligheid toeneemt en de geluidsoverlast en luchtkwaliteit in het gebied verbeterd. Perspectief 3 scoort iets minder dan perspectief 4 vanwege het feit dat alleen een deel van het gebied autoluw is vormgegeven.

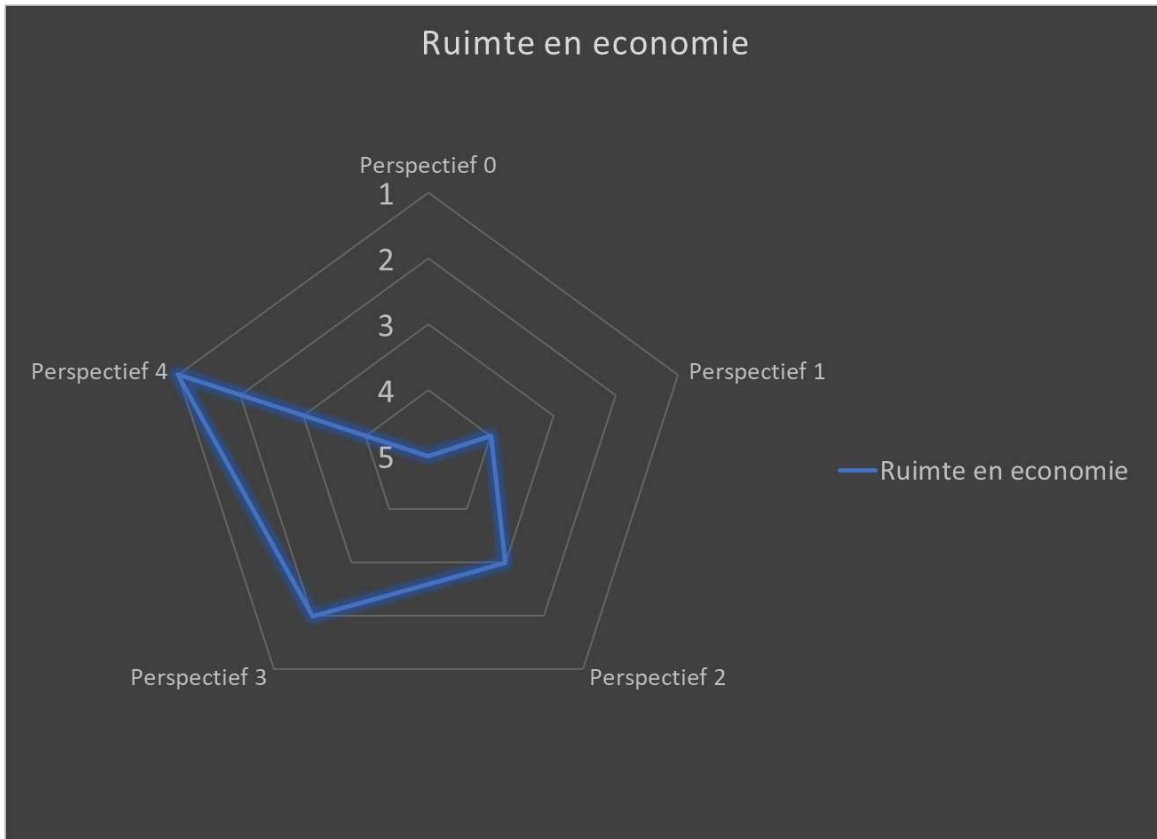
Voor het thema **duurzaamheid** scoort perspectief 3 het best vanwege de mogelijkheid om de eindoplossing aan te passen bij toekomstige veranderingen, waarbij (in beperkte mate) ingezet wordt op duurzame mobiliteitsconcepten zoals hoogwaardig openbaar vervoer en deelsystemen in de Binckhorst als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Alhoewel er sterker ingezet wordt op de mobiliteitstransitie in perspectief 4 dan in perspectief 3, is het adaptief vermogen van perspectief 4 lager, waardoor de totaalscore (en daarmee de rangorde) net iets lager uitvalt. De perspectieven met traditionele mobiliteit scoren lager op duurzaamheid vanwege de sterke oriëntatie op autogebruik in plaats van duurzamere vervoersvormen.

Voor het thema **haalbaarheid** komt ook perspectief 3 het beste uit de bus. De fasering van dit perspectief is flexibel waardoor adaptief omgegaan kan worden met mogelijke veranderingen gedurende de looptijd van de ontwikkelingen. In tegenstelling tot perspectief 4 dienen er voor dit perspectief geen onomkeerbare investeringen gepleegd te worden en vallen de totale kosten significant lager uit. De mogelijkheden voor een regionale doorkoppeling (aansluiting op tram 1 richting Delft) is ook interessant vanuit een politiek-bestuurlijk draagvlak. Perspectief 2 en 4 zijn de duurste oplossingsrichtingen vanwege de benodigde aanpassingen voor de Schenktunnel en het spooreplacement voor de realisatie van een treinstation bij Binckhorst (perspectief 2) en de benodigde aanpassingen of realisatie van een nieuwe tunnelbuis van de Rotterdamse baan t.b.v. OV.

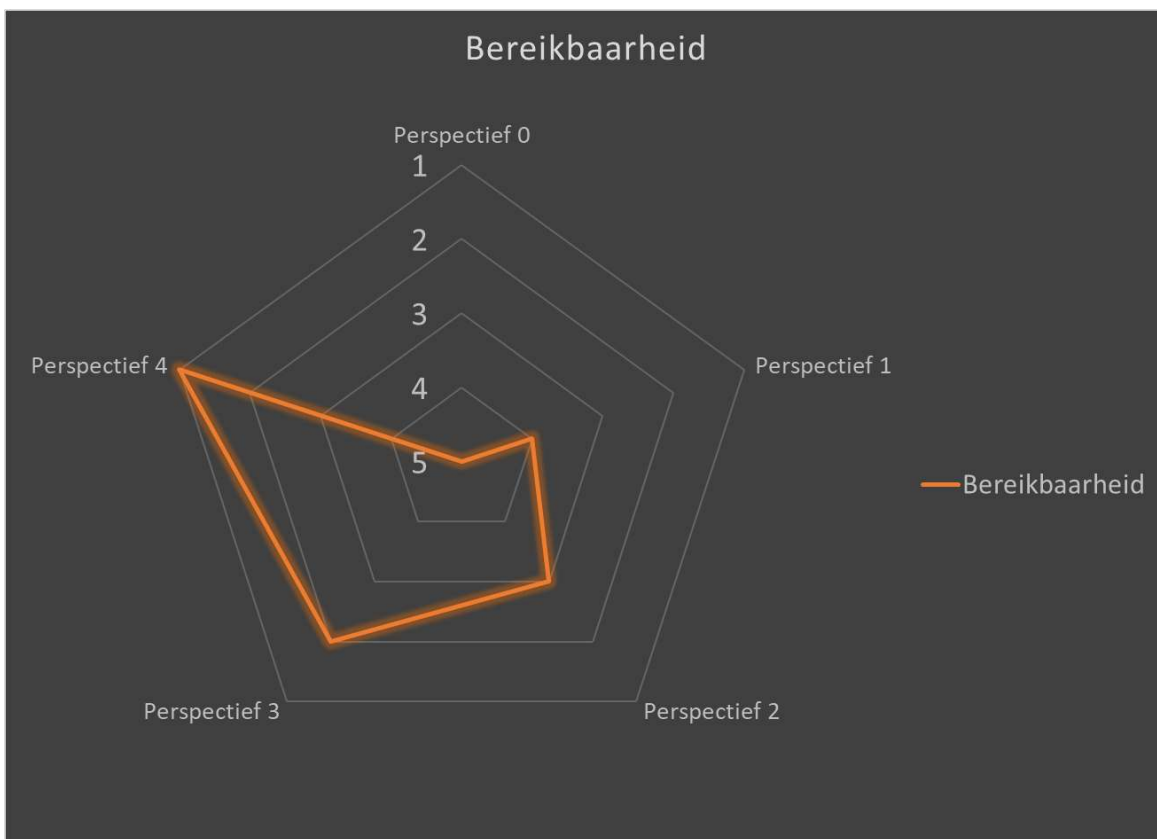
Samenvattend blijkt uit de beoordeling van de perspectieven dat perspectief 4 (regionale HOV-verbinding met een maximale mobiliteitstransitie) over het algemeen het best scoort ten aanzien van de ontwikkelingskansen voor het CID en de Binckhorst. Dit alternatief scoort echter slecht op haalbaarheid vanwege de hoge investeringskosten en politiek-bestuurlijke uitdagingen ten behoeve van het realiseren van een nieuwe tunnel richting de regio. Perspectief 3 vult dit gat goed op doordat de totale investeringskosten lager uitvallen, het politiek-bestuurlijk draagvlak breder is en dit perspectief over het algemeen goed scoort op de overige criteria. Daarnaast blijkt dat de perspectieven die uitgaan van traditionele mobiliteit (perspectief 0, 1 en 2) goedkoper zijn, maar daarentegen wel slechter scoren ten aanzien van de ontwikkelingskansen voor het CID en de Binckhorst.

Hieronder zijn de resultaten ook weergegeven in het Spiderweb diagram per thema.

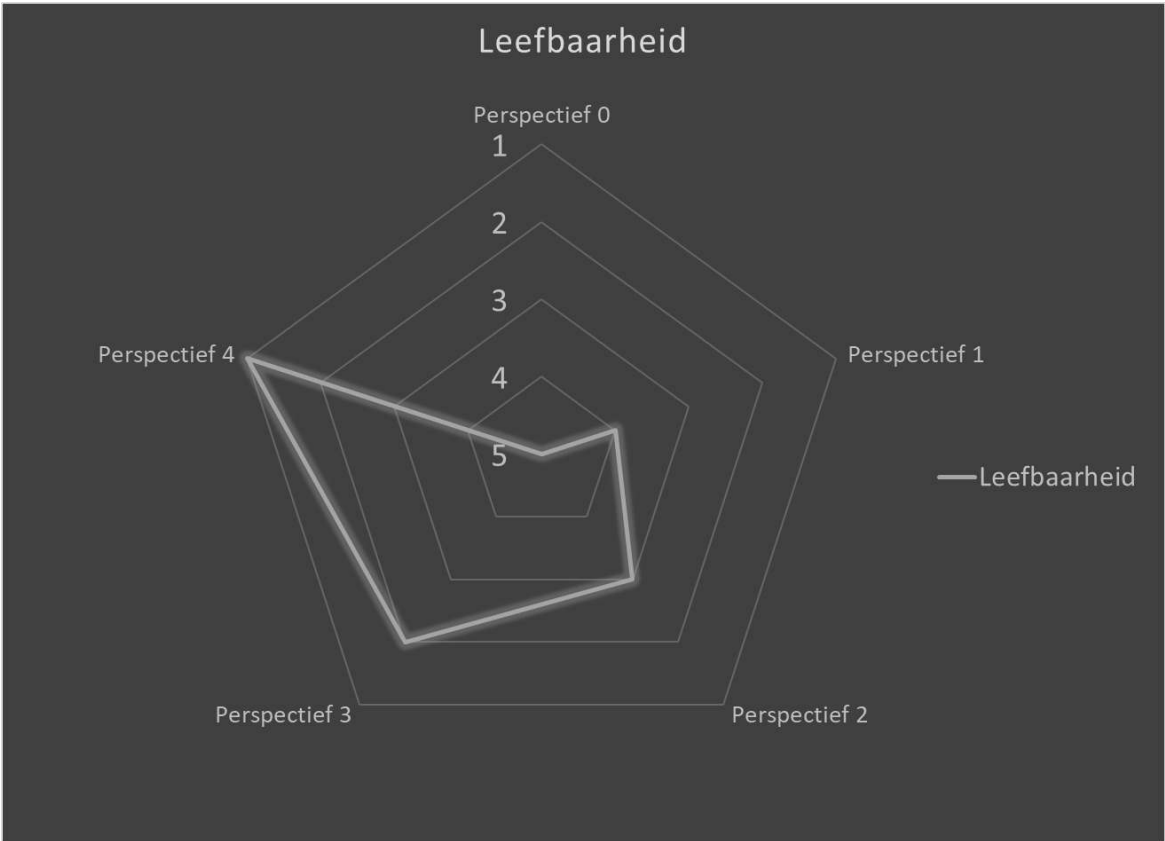
Ruimte en economie (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)



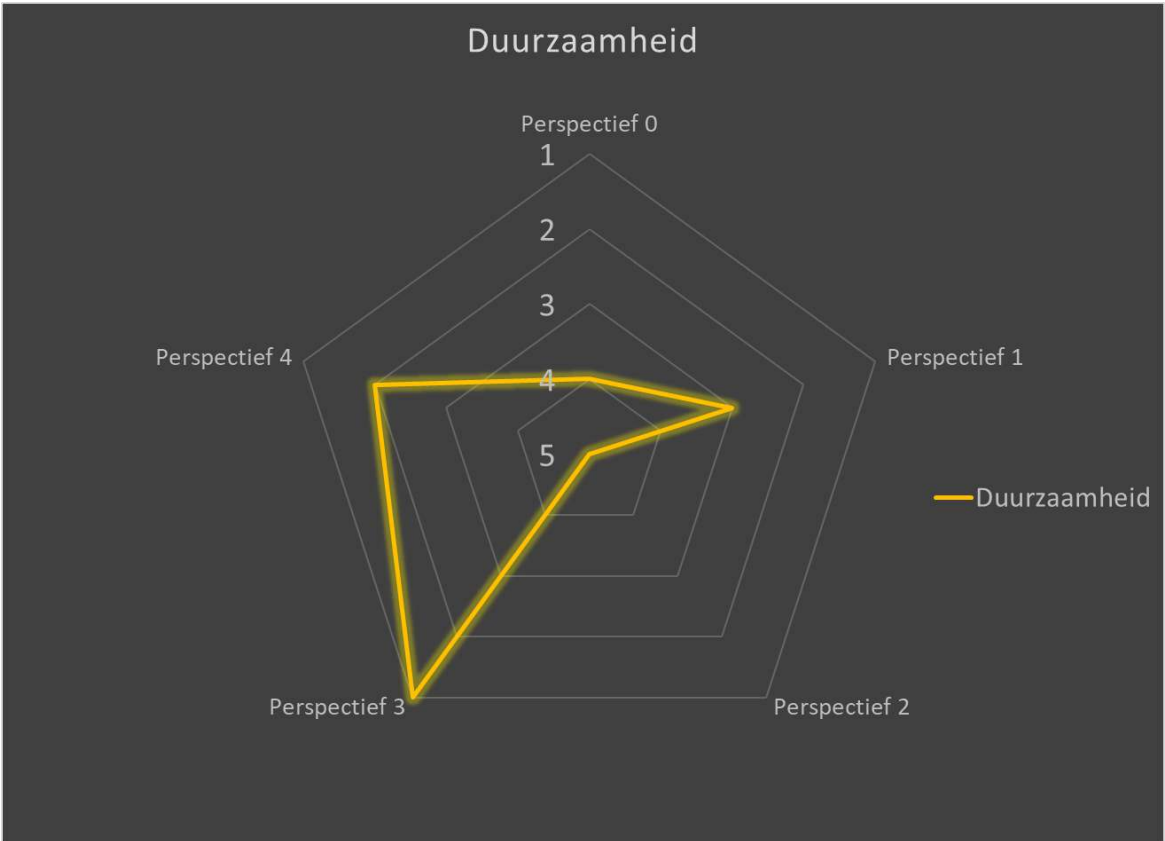
Bereikbaarheid (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)



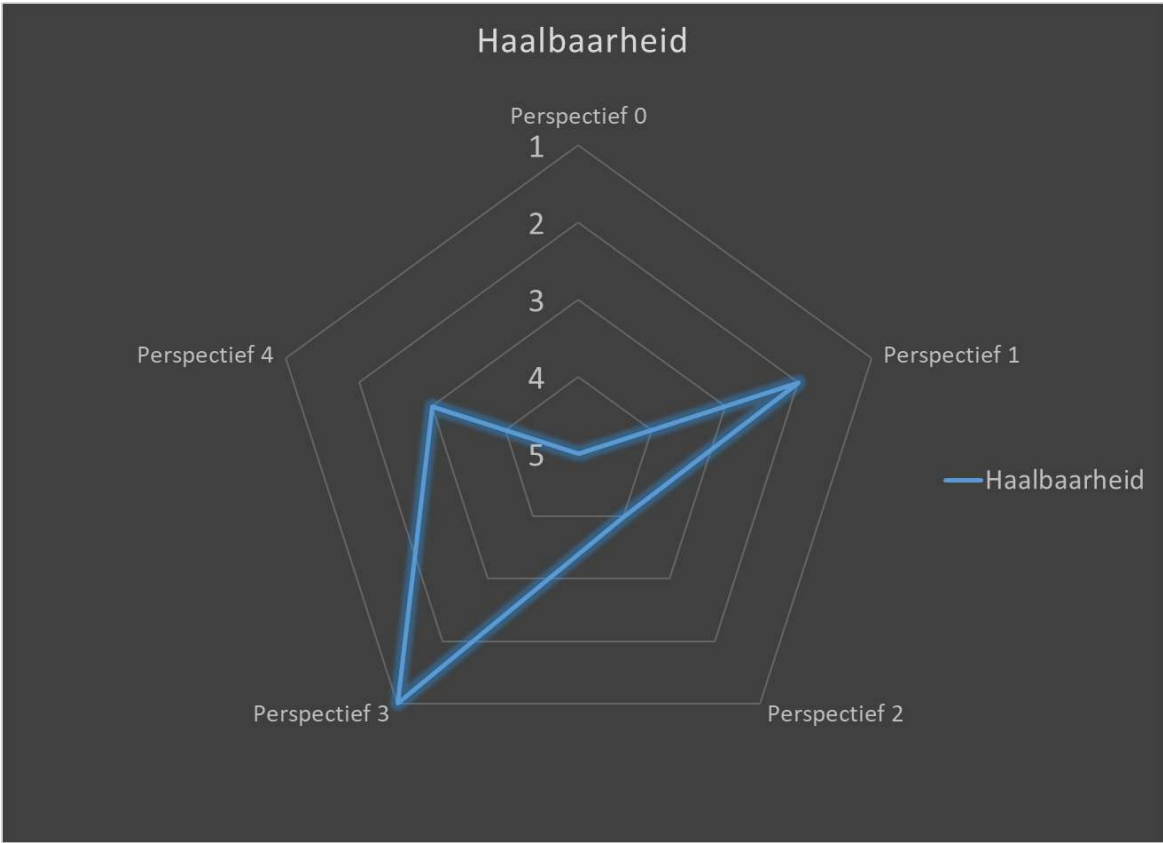
Leefbaarheid (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)



Duurzaamheid (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)



Haalbaarheid (rangschikking perspectieven o.b.v. effectenscoring)



COLOFON

AUTEURS

[REDACTED]
[REDACTED]

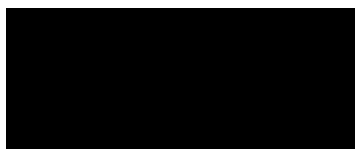
KAARTMATERIAAL

Het kaartmateriaal (alternatieven en de mobiliteitsmaatregelen) in de rapportage is mede mogelijk gemaakt door Birgit Mascini van de gemeente Den Haag.

DATUM

13 september 2018

Arcadis Nederland B.V.



www.arcadis.com

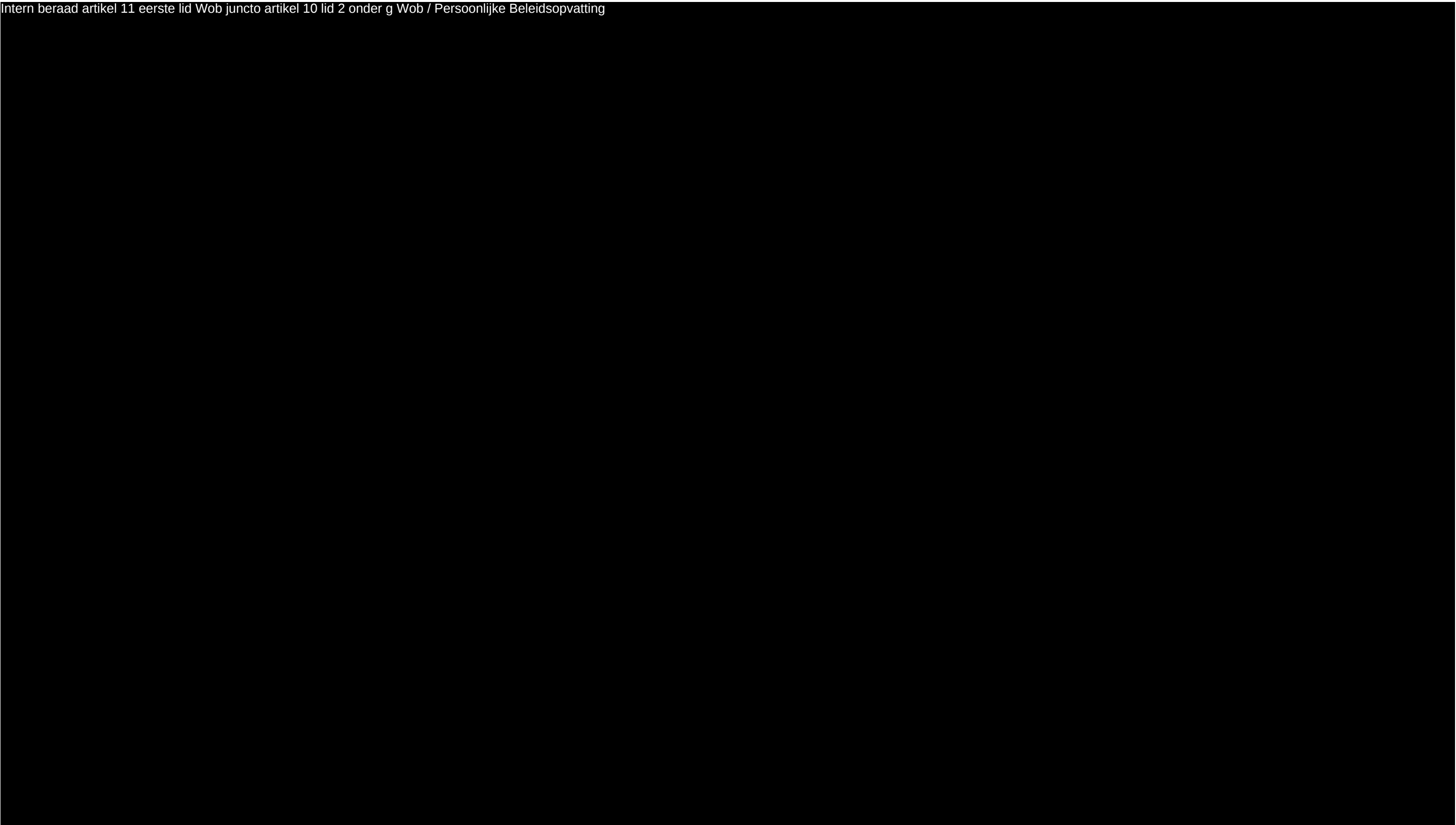
Reactietabel Projectplan Verkenning CID-Binckhorst + PvA no-regret

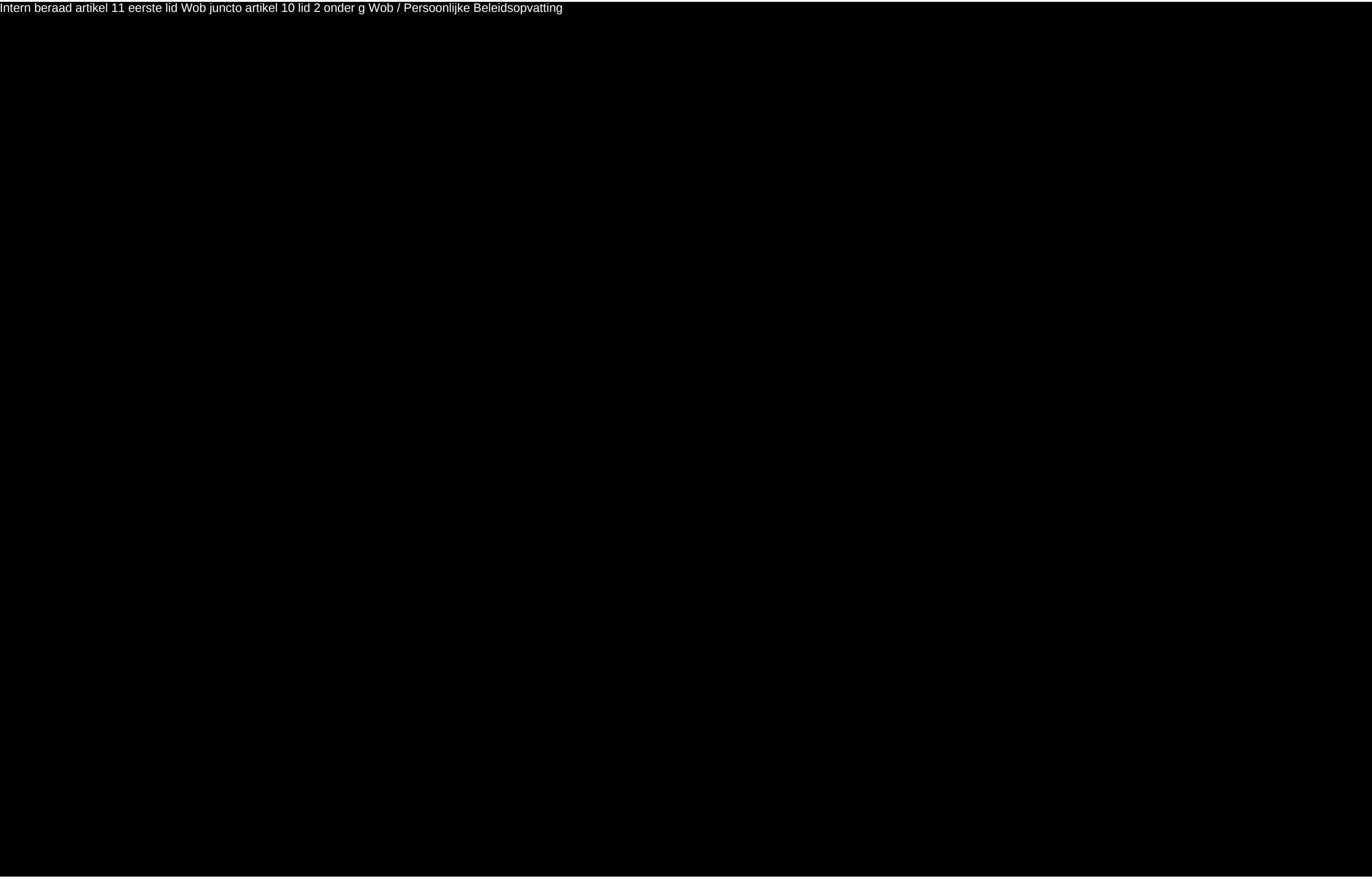
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob / Persoonlijke Beleidsopvatting

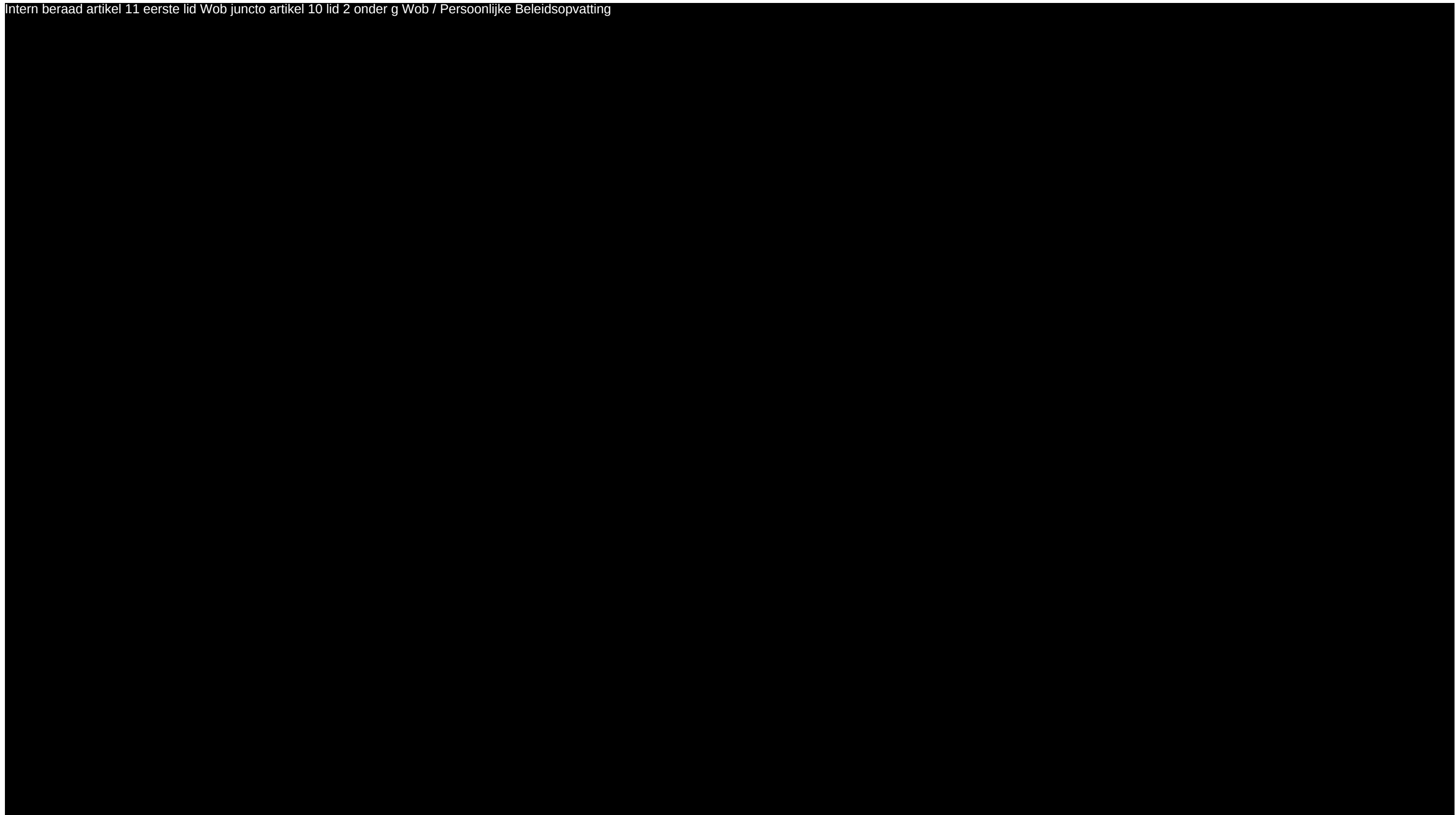


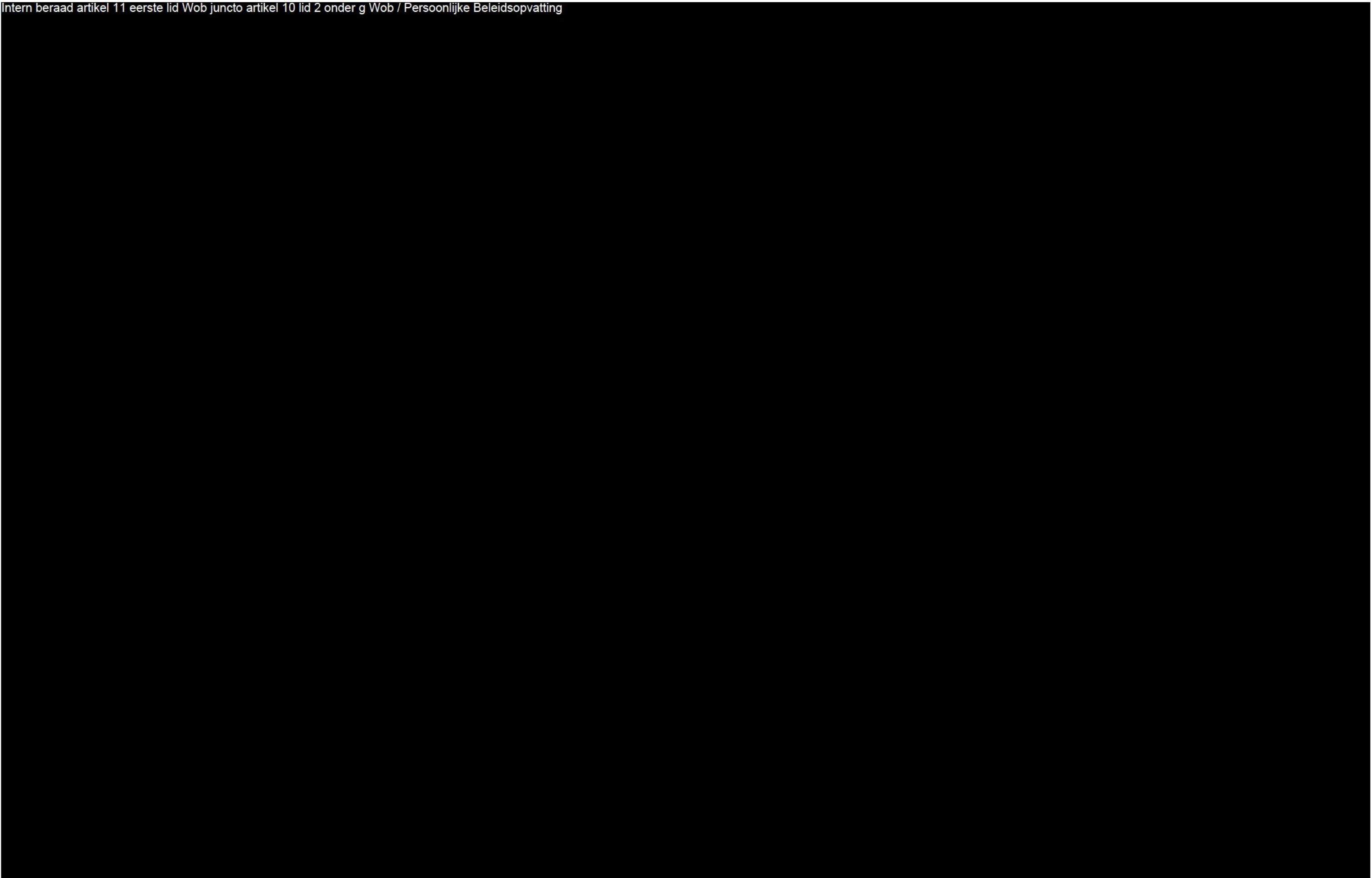
Reactietabel

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





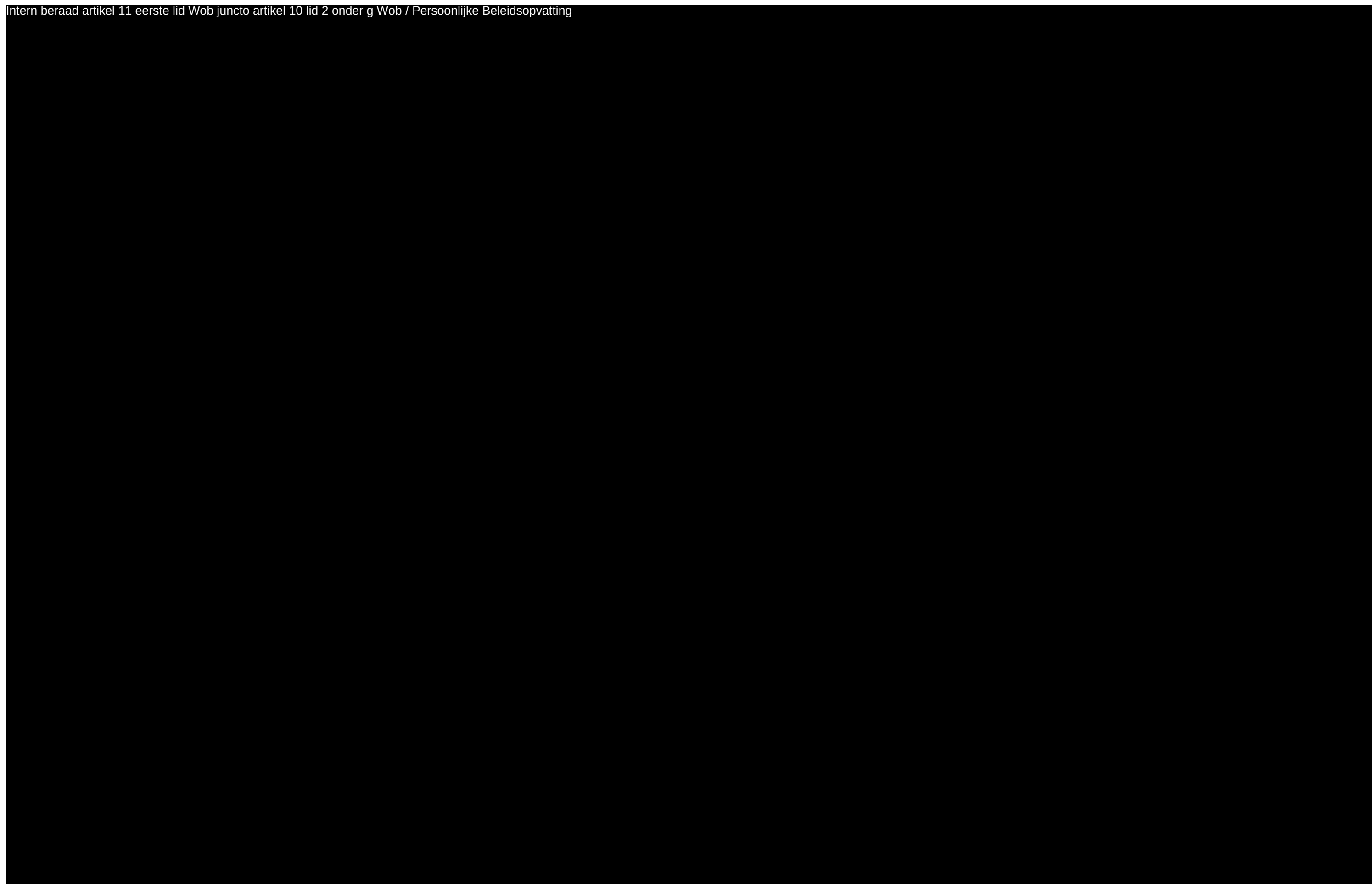


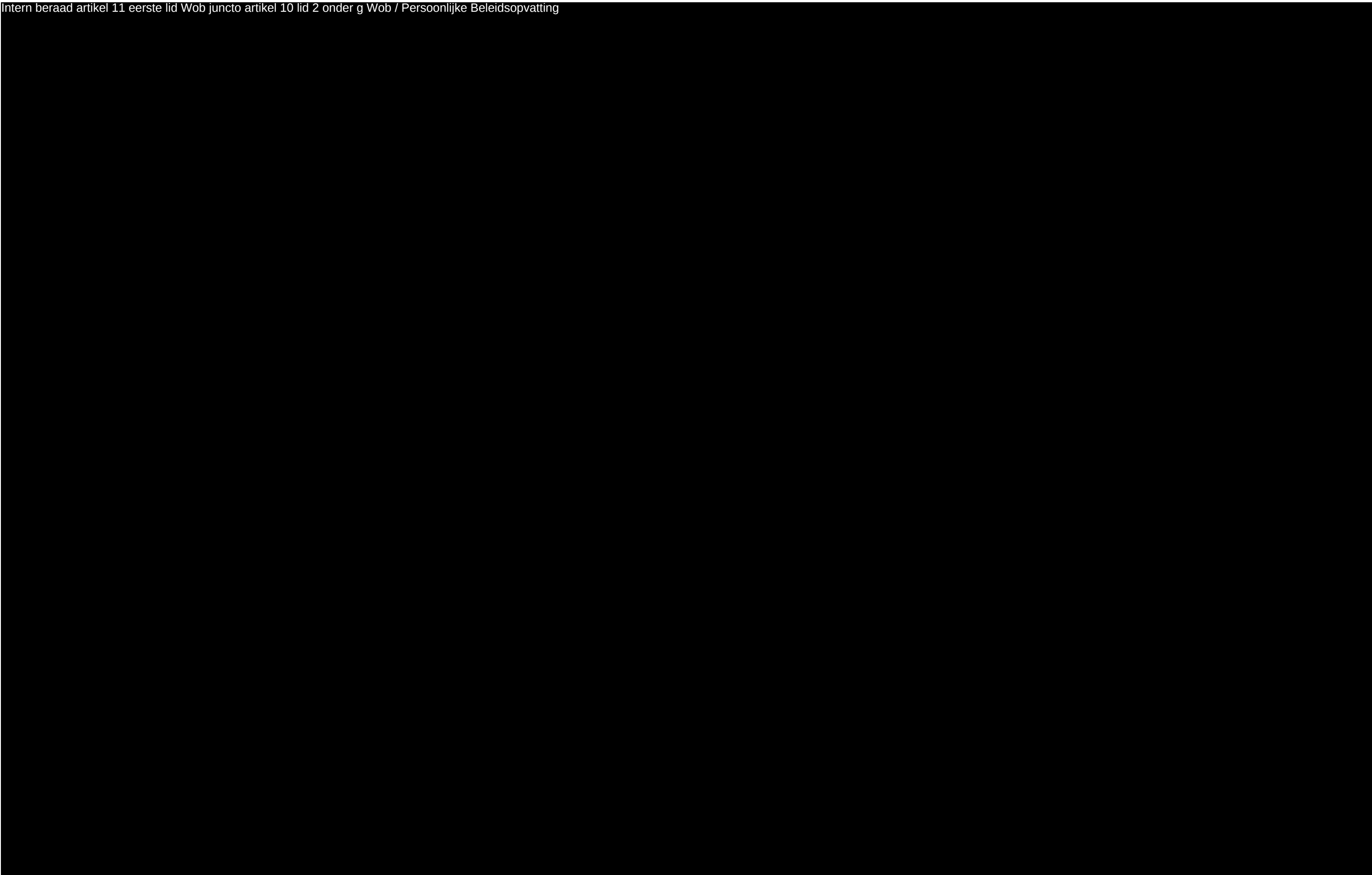




Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob / Persoonlijke Beleidsopvatting









**studio piraat
strategie &
ontwerp**

**opdrachtgever
project
datum**

**Gemeente Den Haag
Stakeholders evenement - OV 2040
08-08-2018**

**why join
the navy
if you
can be
a pirate?**

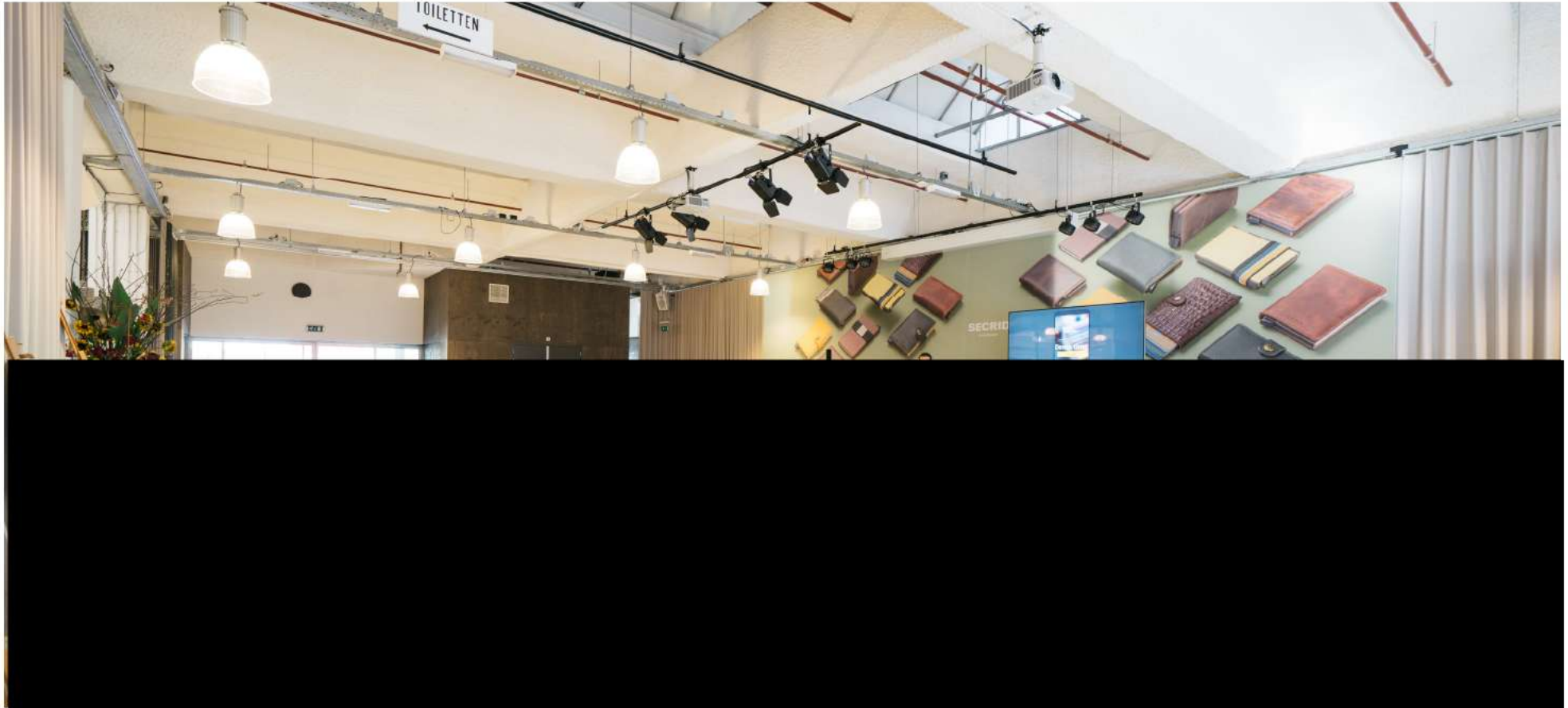
**Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
070 392 71 28**

**Plantsoen 6
3441 EL Woerden
0348 711 227**

insteek evenement

- modulair opgebouwd
- hoog inspiratie gehalte
- benadrukken van urgentie
- participatie van stakeholders tijdens het evenement bevorderen
- tussen 16.30 en 20.30 uur
- geschat aantal aanwezigen 40 - 60
- inclusief diner

caballero fabriek



evenement

tijdschema		
diner pensant	17:00	entree - grafische beelden mobiliteit en infrastructuur
	17:15	kick-off - gastheer/dame, introductie spreker 1
	17:20	spreker 1 - visie op openbaar vervoer / infrastructuur
	17:45	spreker 2 - urgentie: "what's happening?"
	18:15	interviews gebruikers in het gebied- situatie van +40% voorhouden
	18:30	gesprek aan tafel over onderwerp
	19:15	werksessie - probleem herkenning en behoefte voor toekomst
	19:45	recap - evenement en werksessie uitkomsten
	20:00	netwerkborrel
		amuse aan tafel
		voorgerecht
		afruimen, hoofdgerecht opgediend
		hoofdgerecht
		dessert

voor- en nazorg

save the date

- mailchimp
- brief
- kaart

uitnodiging

brief verzonden door:

- wethouder
- gedeputeerde
- Staatsecretaris

nazorg

- verslag inclusief infographics
- animatie
- filmpje
- visual reporting
- combinatie van bovenstaande

evenement sprekers

sprekers voor visie ov

- [REDACTED]: Smart Public Transport Lab
- [REDACTED] Global Village
- [REDACTED]: Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving

sprekers voor urgentie

- [REDACTED]: voorzitter Economic Board
- [REDACTED] filosoof en cabaretier

(Vastgelegd dmv **visual reporting**)



achtergrond sprekers

spreekers

- **organisatie:**
smart public transport lab TU Delft
- **expert op het gebied van:**
openbaar vervoer
- **spreekt over:**
flexibele mobiliteitsdiensten in een digitale wereld; Mobility as a Service (MaaS)

- **organisatie:**
[redacted]
- **expert op het gebied van:**
middels filosofie en cabaret complexe vraagstukken uit de maatschappij eenvoudig bespreekbaar maken
- **spreekt over:**
onderwerp afhankelijk, bijvoorbeeld: "een Den Haag die mobiel niet te houden is?"

- **organisatie:**
Am - Global village
- **expert op het gebied van:**
gebiedsontwikkeling
- **spreekt over:**
ontwikkelen van inspirerende en duurzame leefomgevingen

- **organisatie:**
Economic Board Zuid Holland
- **expert op het gebied van:**
smart mobility, infrastructuur planning en transportgeografie
- **spreekt over:**
relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit

- **organisatie:**
De Zwarte Hond
- **expert op het gebied van:**
Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving
- **spreekt over:**
stedenbouw
- **spreekt over:**
mobiliteit en verstedelijking

- **organisatie:**
[redacted]
- **expert op het gebied van:**
presentatie en video
- **toegevoegde waarde evenement:**
werksessie begeleiden, tevens kan Lodewijk dienen als dagvoorzitter

(Vastgelegd dmv **visual reporting**)



werksessie

opties werksessie

world café

opzet sessie:

- tafels met 5-8 deelnemers en gespreksleider;
- per tafel wordt een thema besproken;
- conclusies, ideeën en gemeenschappelijke meningen worden verzameld;
- na afloop van een ronde worden de deelnemers gewisseld, de gespreksleider blijft aan tafel.
- output van de ene ronde wordt gebruikt als aftrap voor de nieuwe ronde.

doel:

- consensus en gemeenschappelijke meningen zoeken door rode draad in de groep te vinden;
- een thema wordt breder besproken;
- iedere aanwezige kan zijn ideeën delen;
- stakeholders zijn actief bezig met de thema's, voelen zich gehoord en zijn betrokken.

uitdagingen in kaart brengen

opzet sessie:

- groepen van 5-8 deelnemers en gespreksleider;
- per groep 3 flip-overvellen:
 - links: de huidige situatie;
 - rechts: wat wil je bereiken;
 - midden: uitdagingen: wat houdt je tegen, welke moeilijkheden verwacht je?;
- bekijk welke factoren zorgen dat het doel niet wordt behaald;
- bekijk welke uitdagingen je aan gaat en welke worden geparkeerd;
- resultaten worden plenair besproken.

doel:

- stakeholders denken op een actieve manier mee;
- situatie wordt hierdoor beter begrepen, en zo ook de noodzaak;
- stakeholders voelen zich gehoord en zijn betrokken.

(Vastgelegd dmv **visual reporting**)



ontwerp voorstel

ontwerp voorstel

- in dit ontwerp voorstel wordt de focus op de urgentie van het onderwerp gelegd;
- ter inspiratie zijn de nucleaire posters van 'public service' als uitgangspunt genomen. Vooral de rode kleur speelt hier een prominente rol in;
- met het lettertype, kleurenpalet, beeld-en vormtaal zijn de groei

cijfers tot aan 2040 benadrukt. Hiermee laten we zien wat voor drukte dit met zich meebrengt. Dit zorgt voor een claustrofobisch effect.



SAVE THE DATE

STAKEHOLDERBIJEEENKOMST

3 oktober

DATUM

woensdag
3 oktober

TIJDS TIP

16:30
20:30

LOCATIE

naam
straatnaam

INCLUSIEF

diner &
werksessie

SPREKER

> Naam
Achternaam



Den Haag



Gemeente
Leidschendam-
Voorburg



OVER

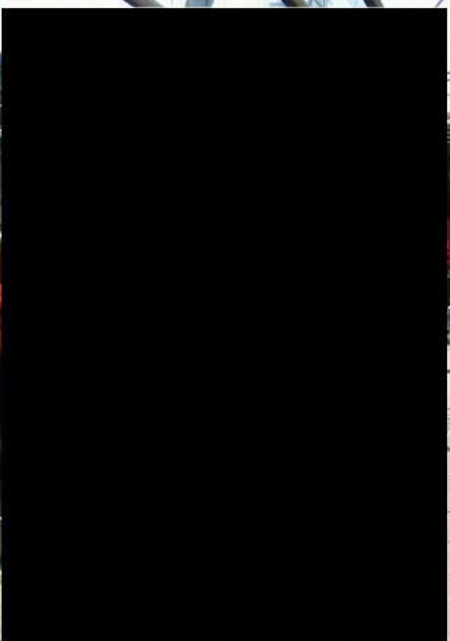
Maecenas faucibus mollis interdum. Duis
mollis, est non commodo luctus, nisi erat
porttitor ligula, eget lacinia odio sem nec
elit. Praesent commodo cursus magna, vel
scelerisque nisi consectetur et. Maecenas
sed diam eget risus varius blandit sit amet
non magna. Etiam porta sem malesuada
magna mollis euismod. Vestibulum id ligula
porta felis euismod semper scelerisque.



VERSLAG

STAKEHOLDERBIJEENKOMST

> 2018



OVER

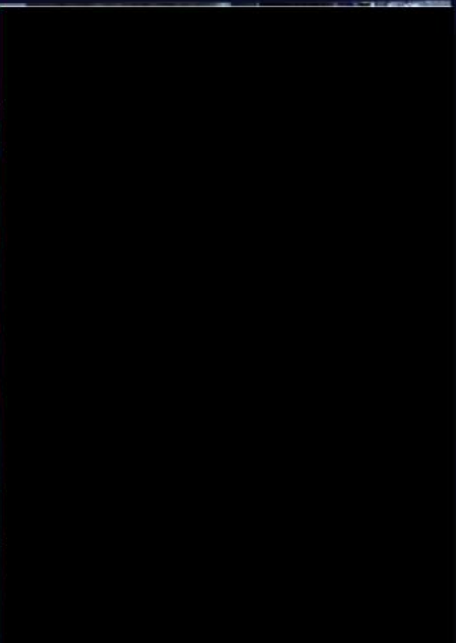
Maecenas faucibus mollis interdum. Duis
mollis, est non commodo luctus, nisi erat
porttitor ligula, eget lacinia odio sem nec
elit. Praesent commodo cursus magna, vel
scelerisque nisi consectetur et. Maecenas
sed diam eget risus varius blandit sit amet
non magna. Etiam porta sem malesuada
magna mollis euismod. Vestibulum id ligula
porta felis euismod semper scelerisque.



VERSLAG

STAKEHOLDERBIJEENKOMST

> 2018



OVER

Maecenas faucibus mollis interdum. Duis
mollis, est non commodo luctus, nisi erat
porttitor ligula, eget lacinia odio sem nec
elit. Praesent commodo cursus magna, vel
scelerisque nisi consectetur et. Maecenas
sed diam eget risus varius blandit sit amet
non magna. Etiam porta sem malesuada
magna mollis euismod. Vestibulum id ligula
porta felis euismod semper scelerisque.



VERSLAG

STAKEHOLDERBIJEENKOMST

> 2018

0

WONINGEN 2018
● x100



dank voor uw aandacht

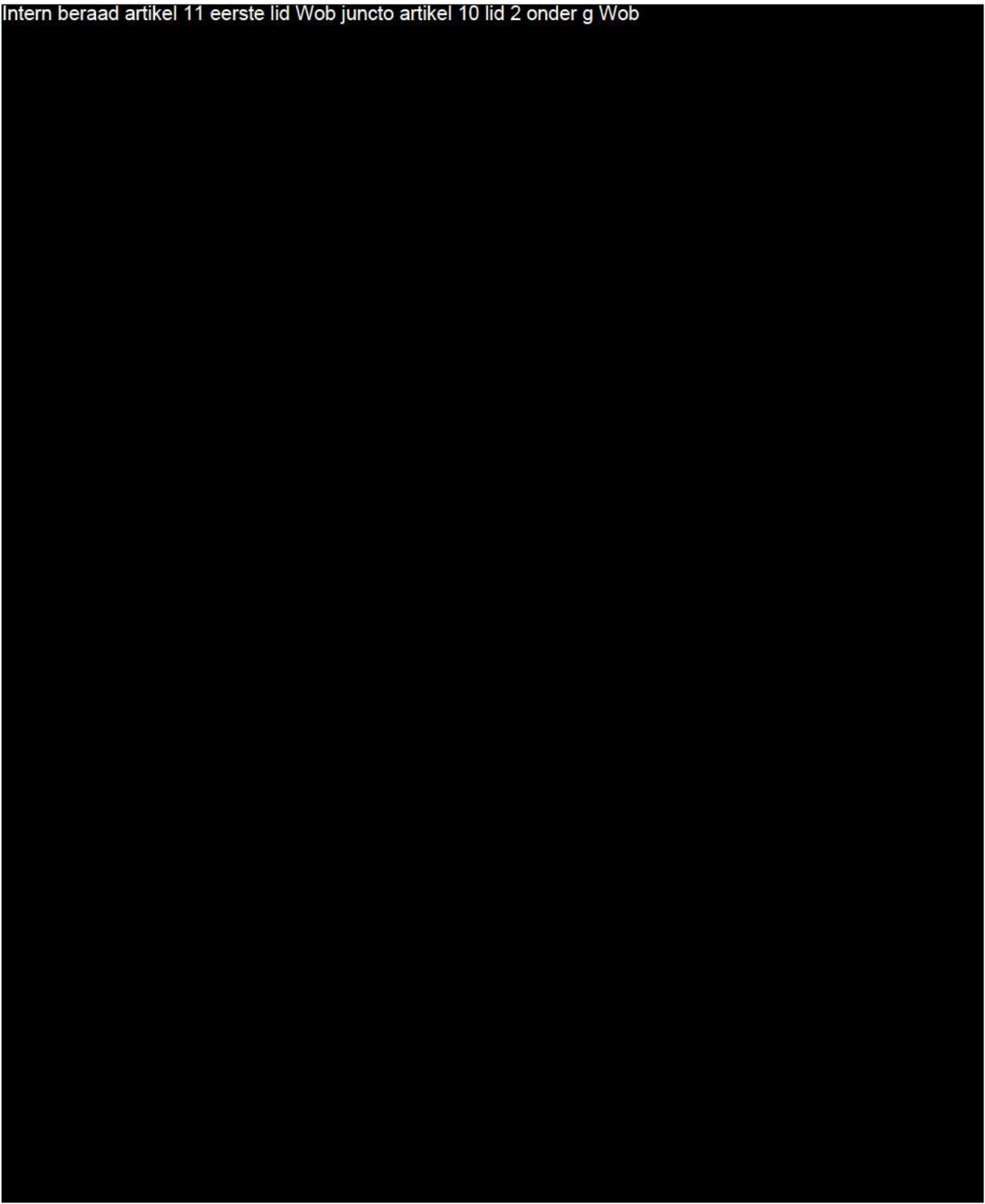
**MIRT-VERKENNING
SCHAALSPRONG REGIONALE
BEREIKBAARHEID CID -
BINCKHORST
STARTDOCUMENT**

VINU.
van idee naar uitvoering

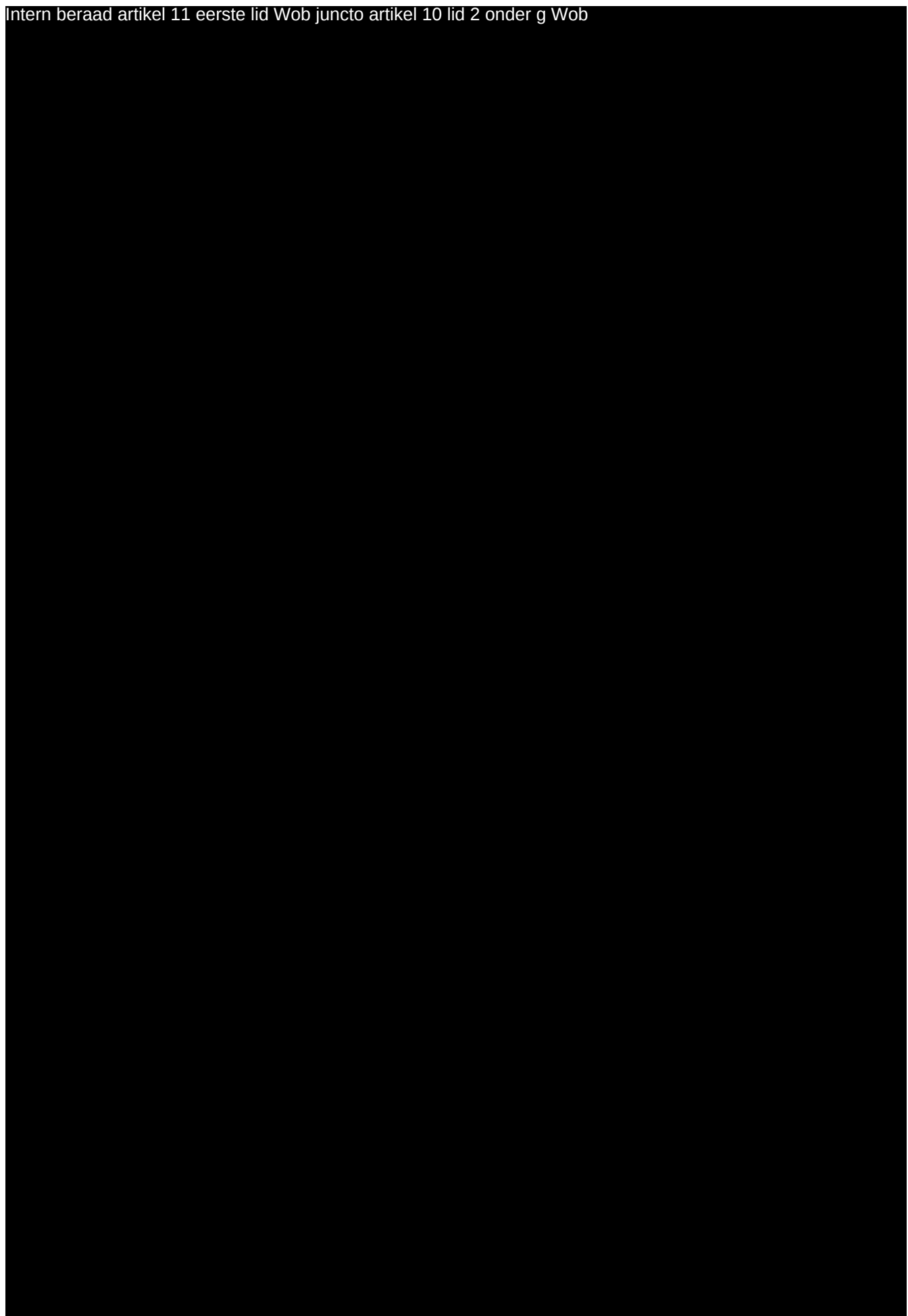
Concept / 18 oktober 2018

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

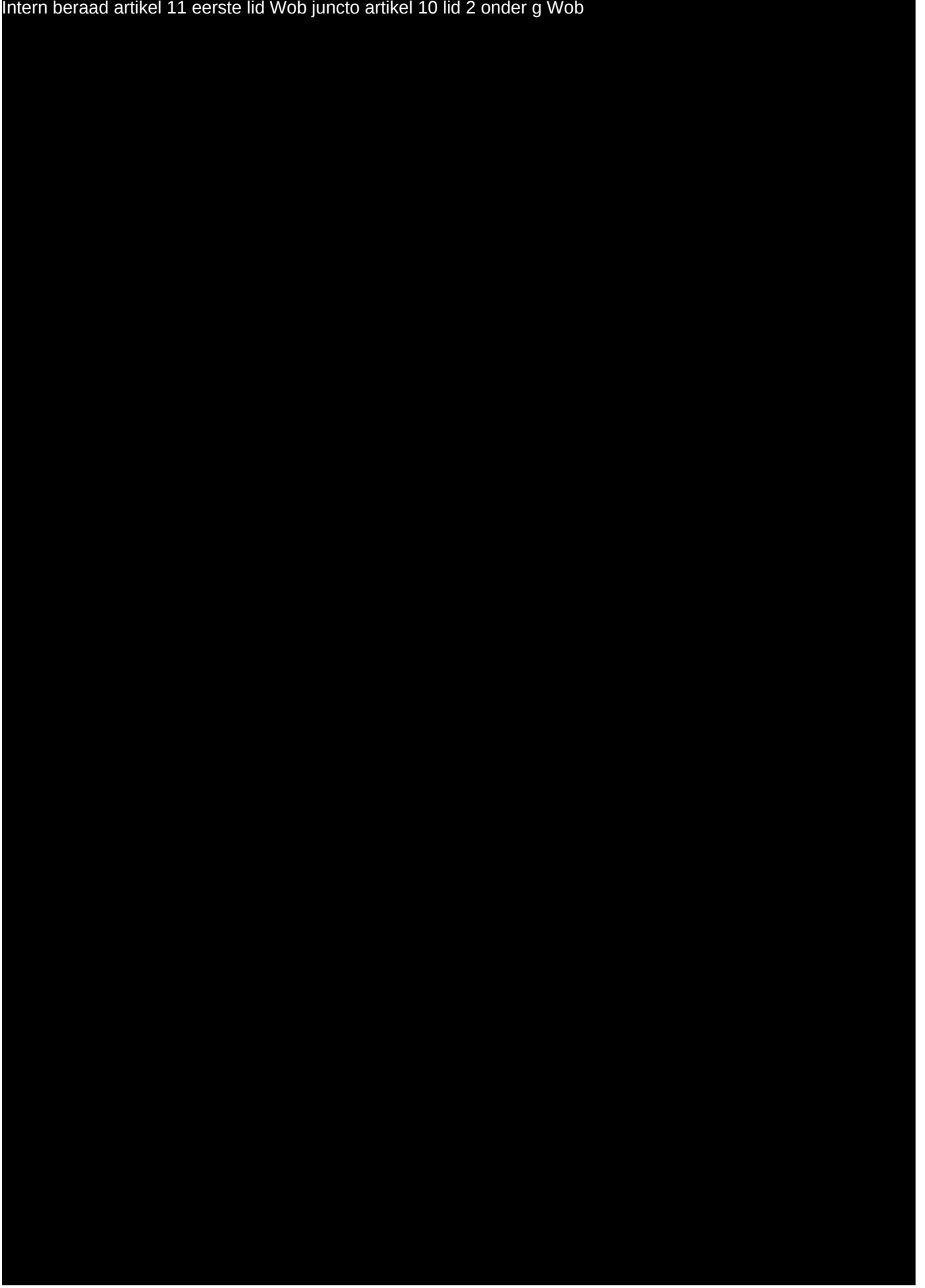
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



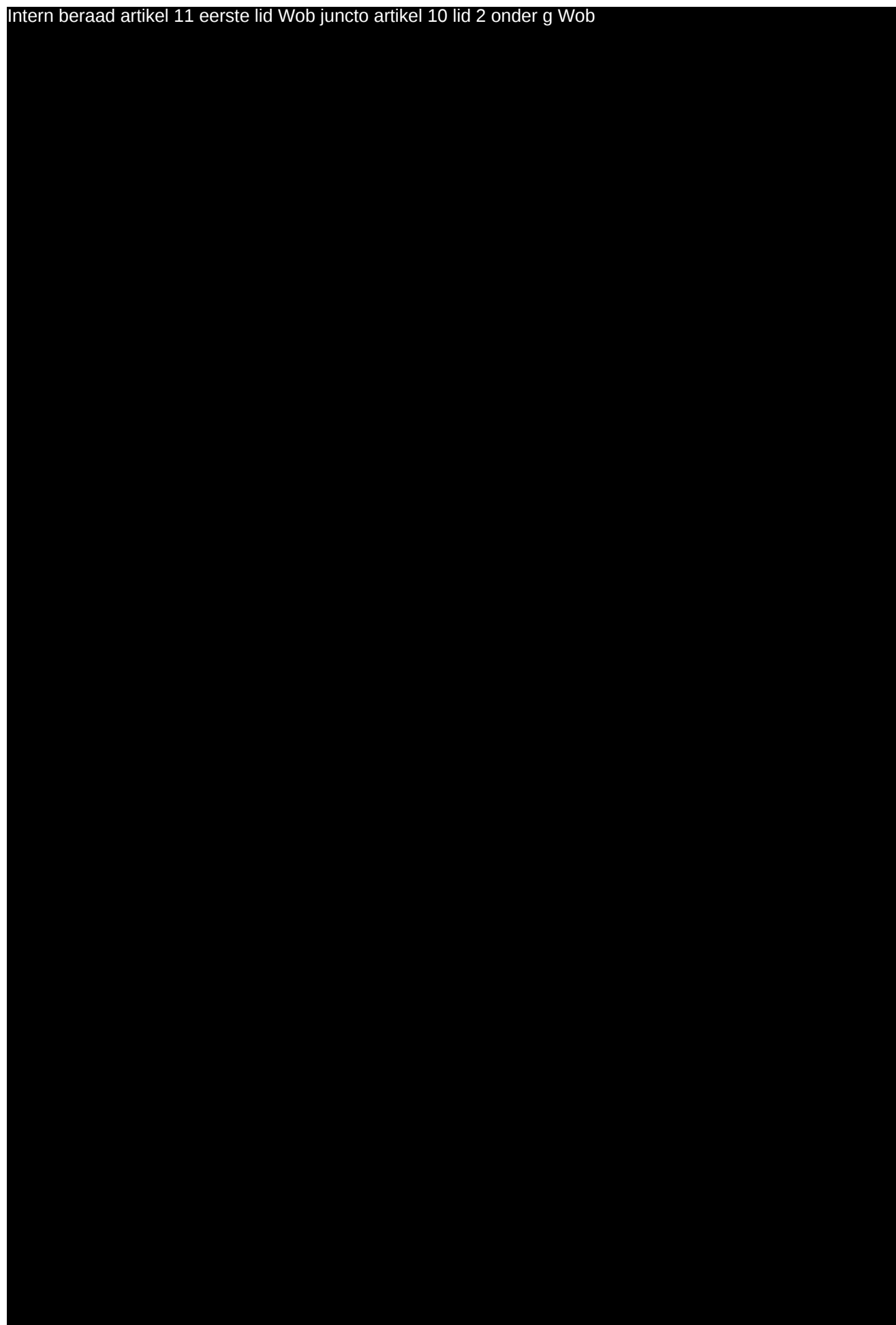
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



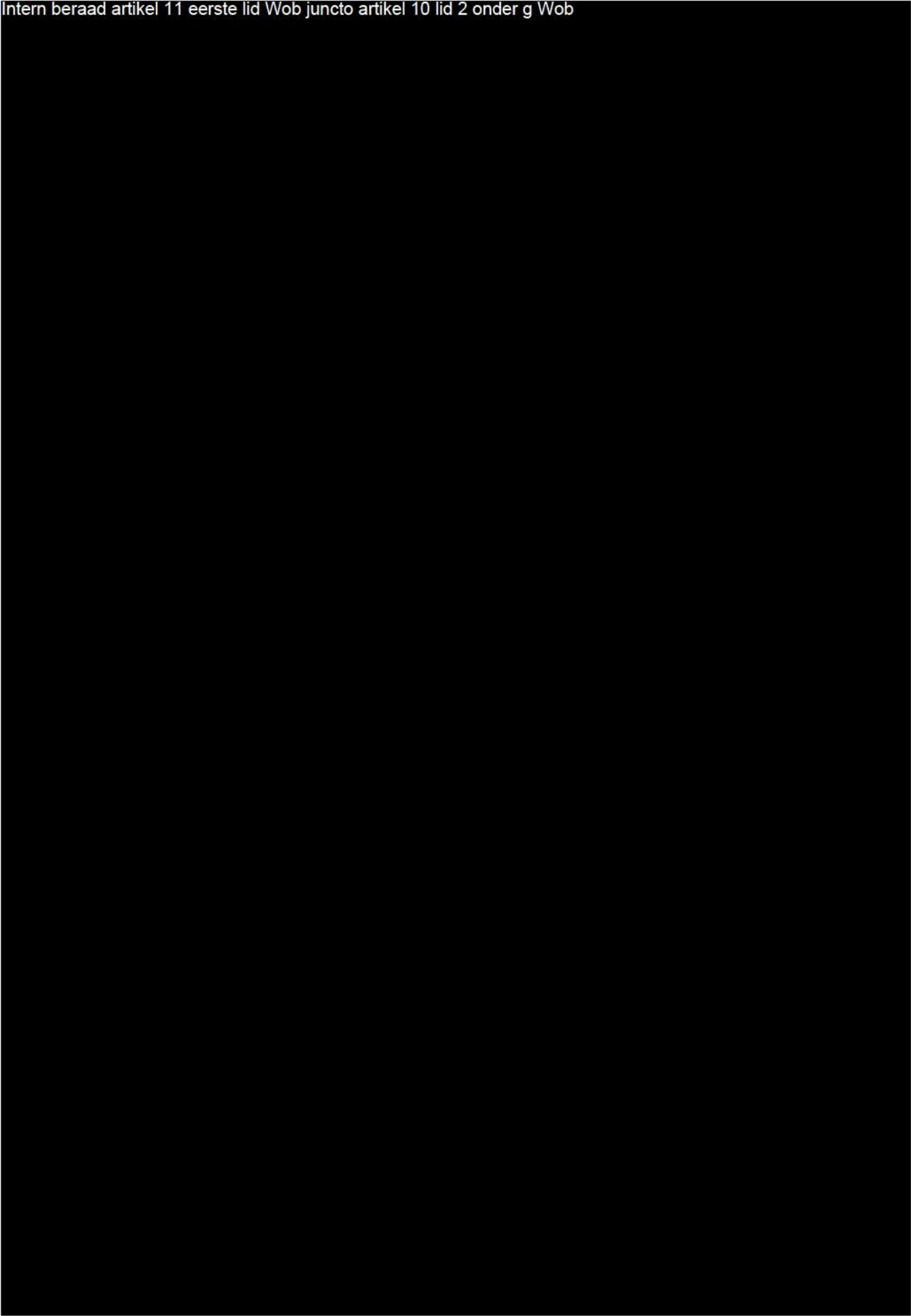
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



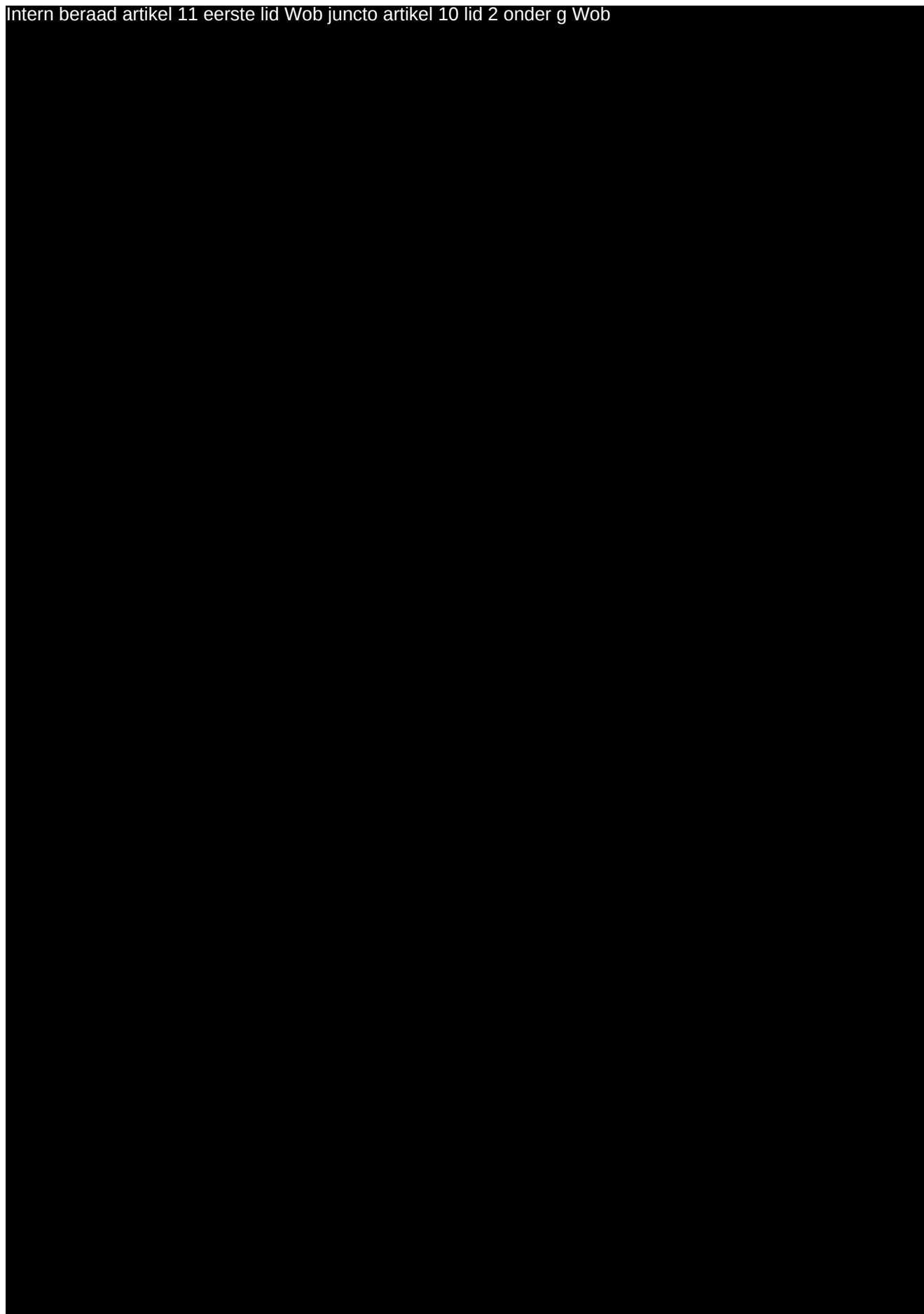
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



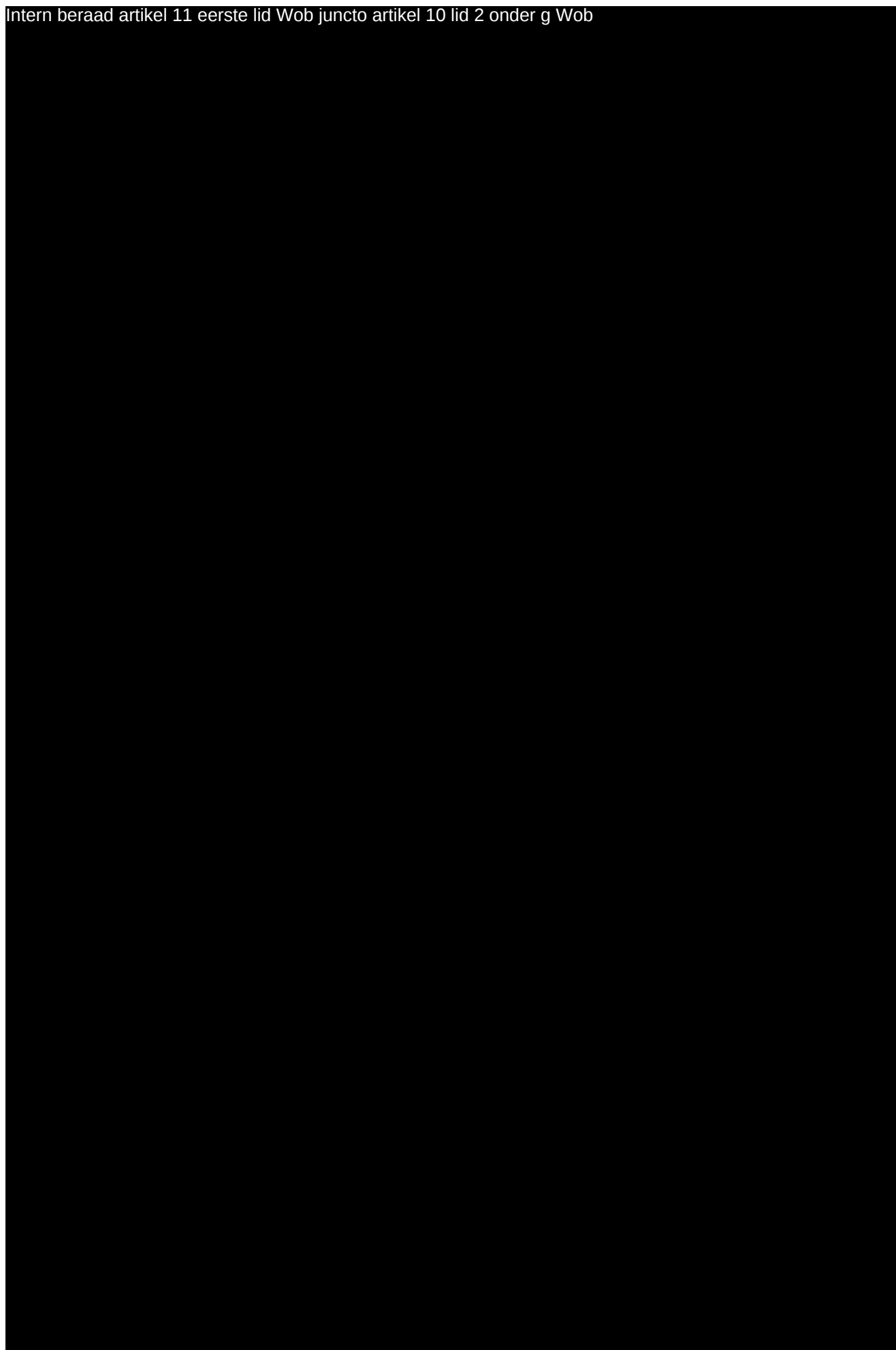
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



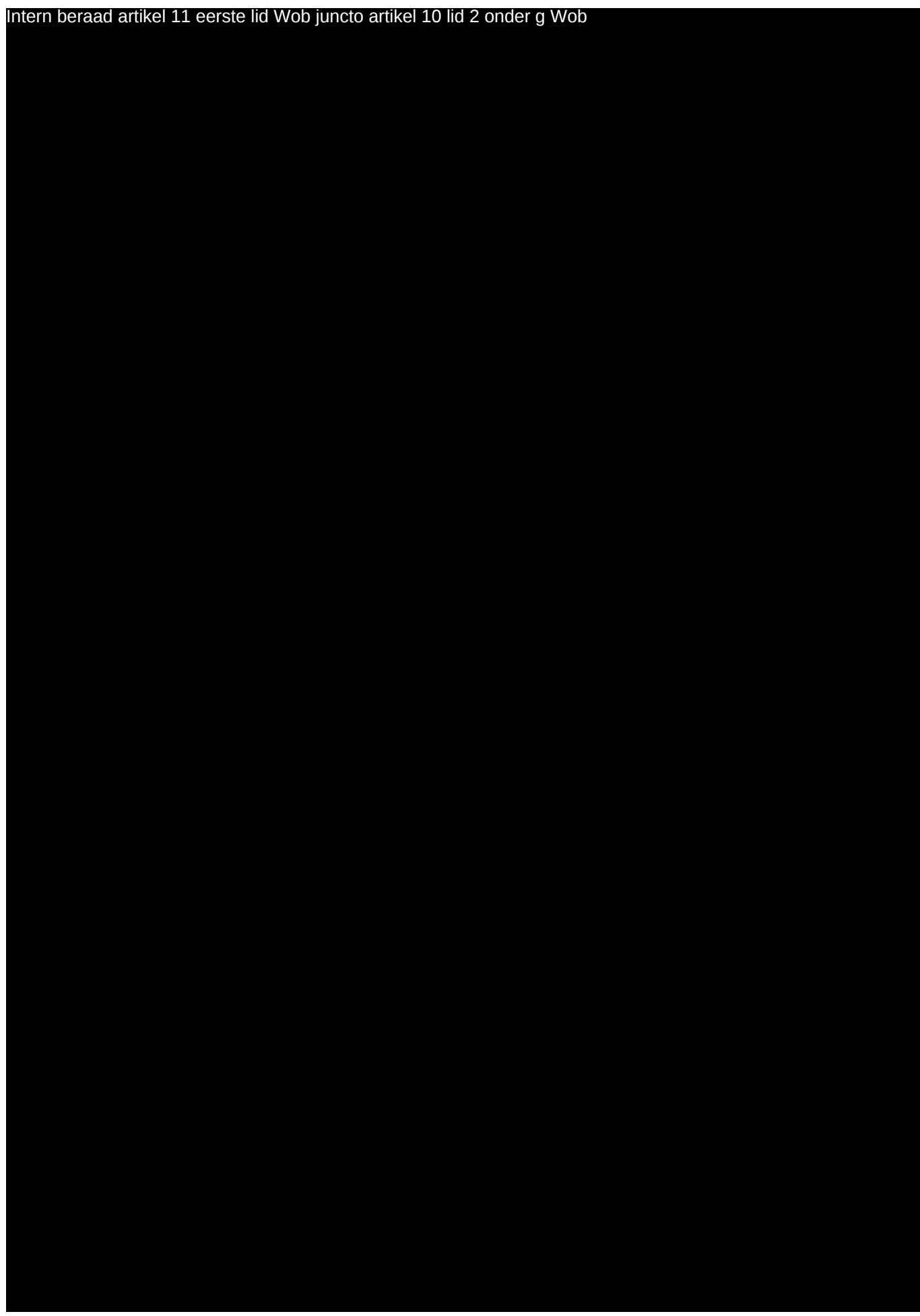
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



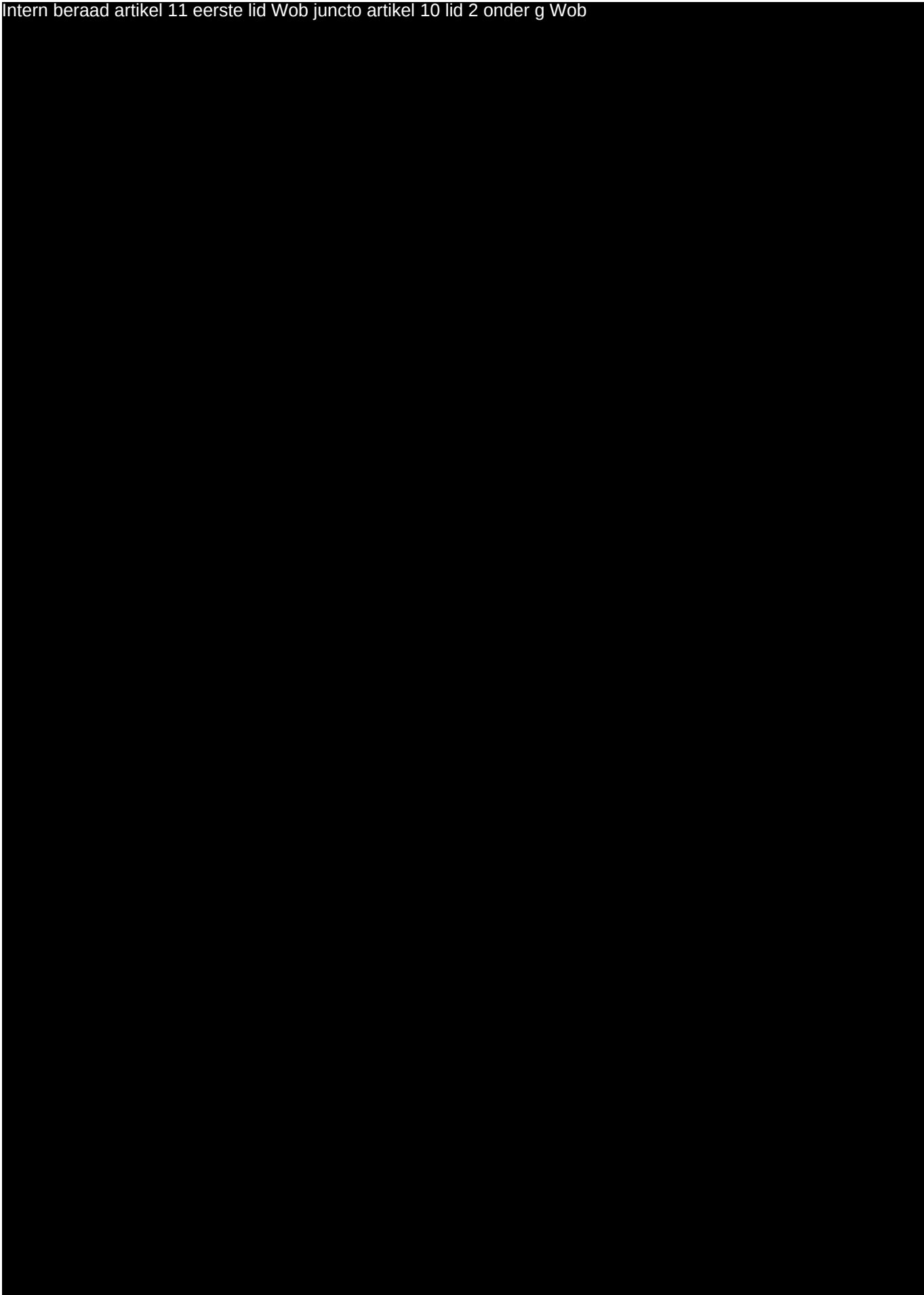
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



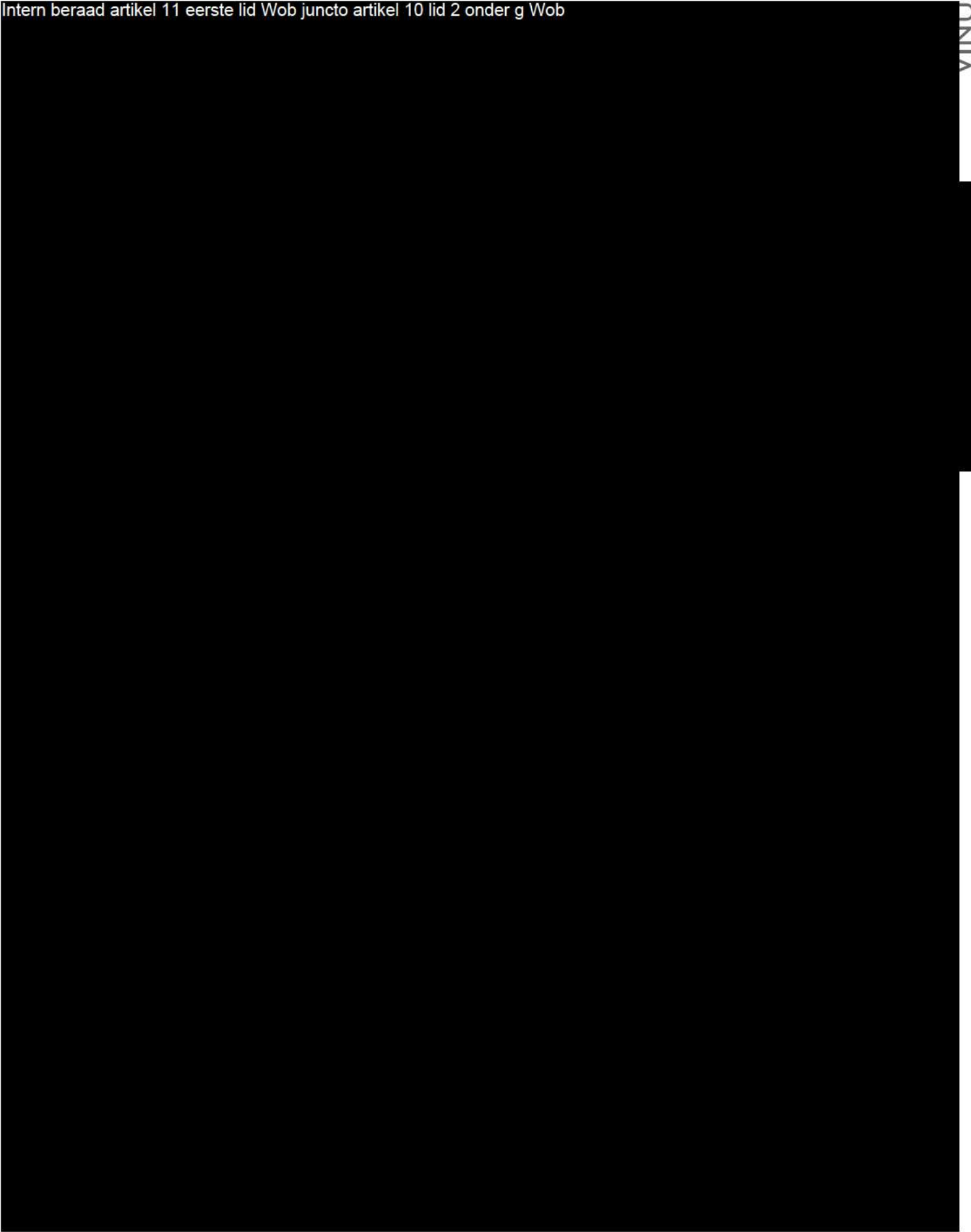
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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



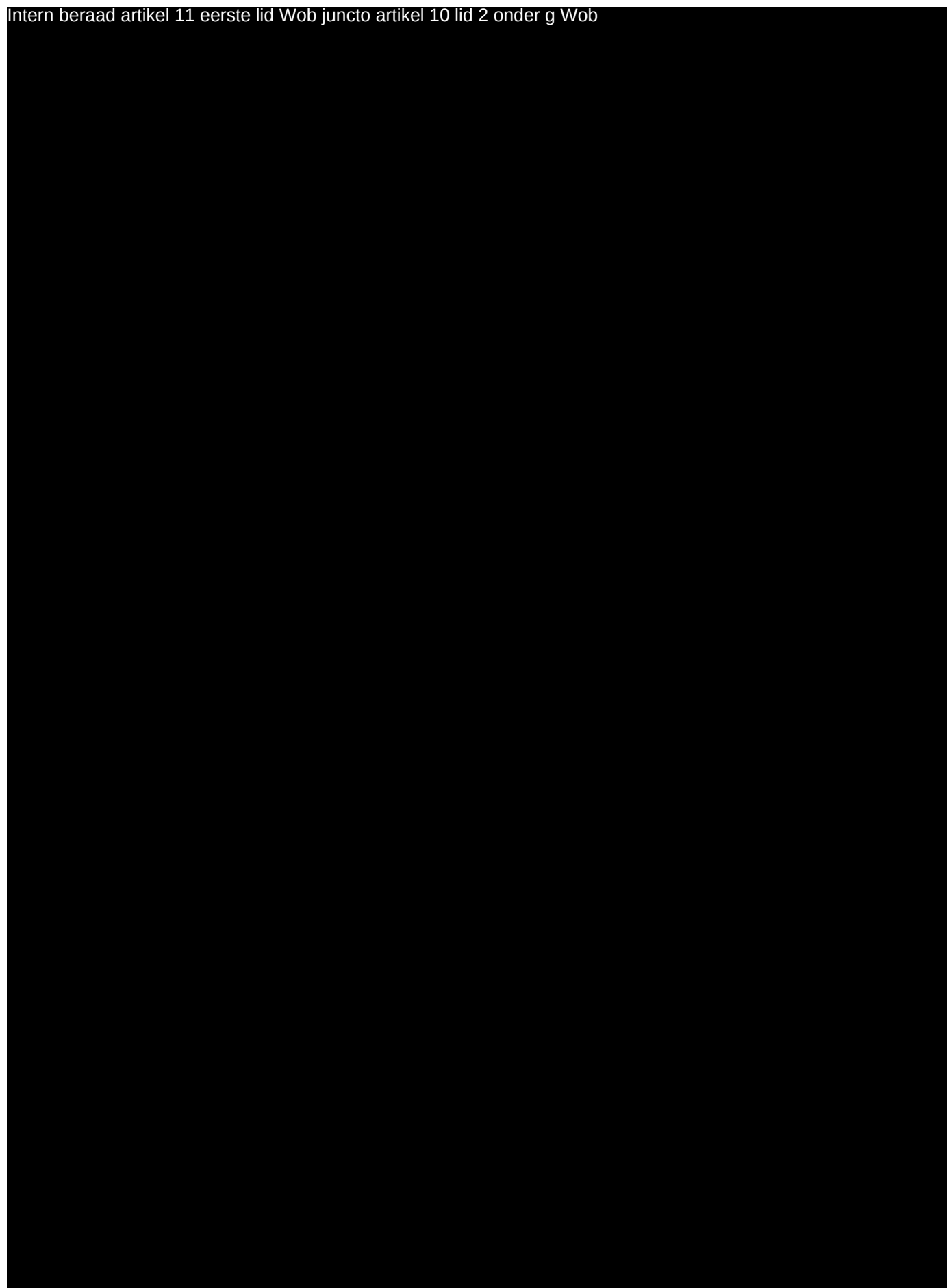
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



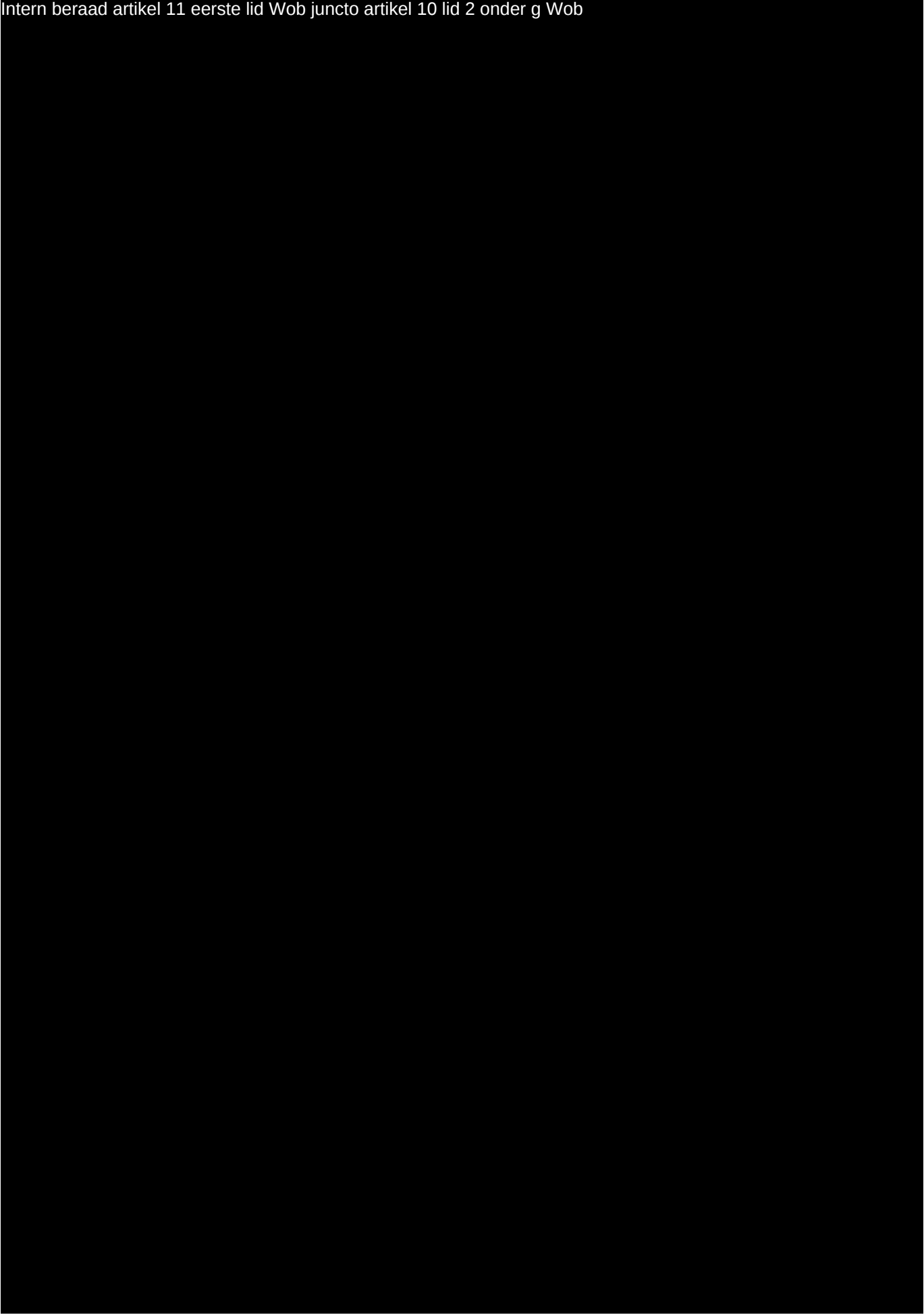
VIND.

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

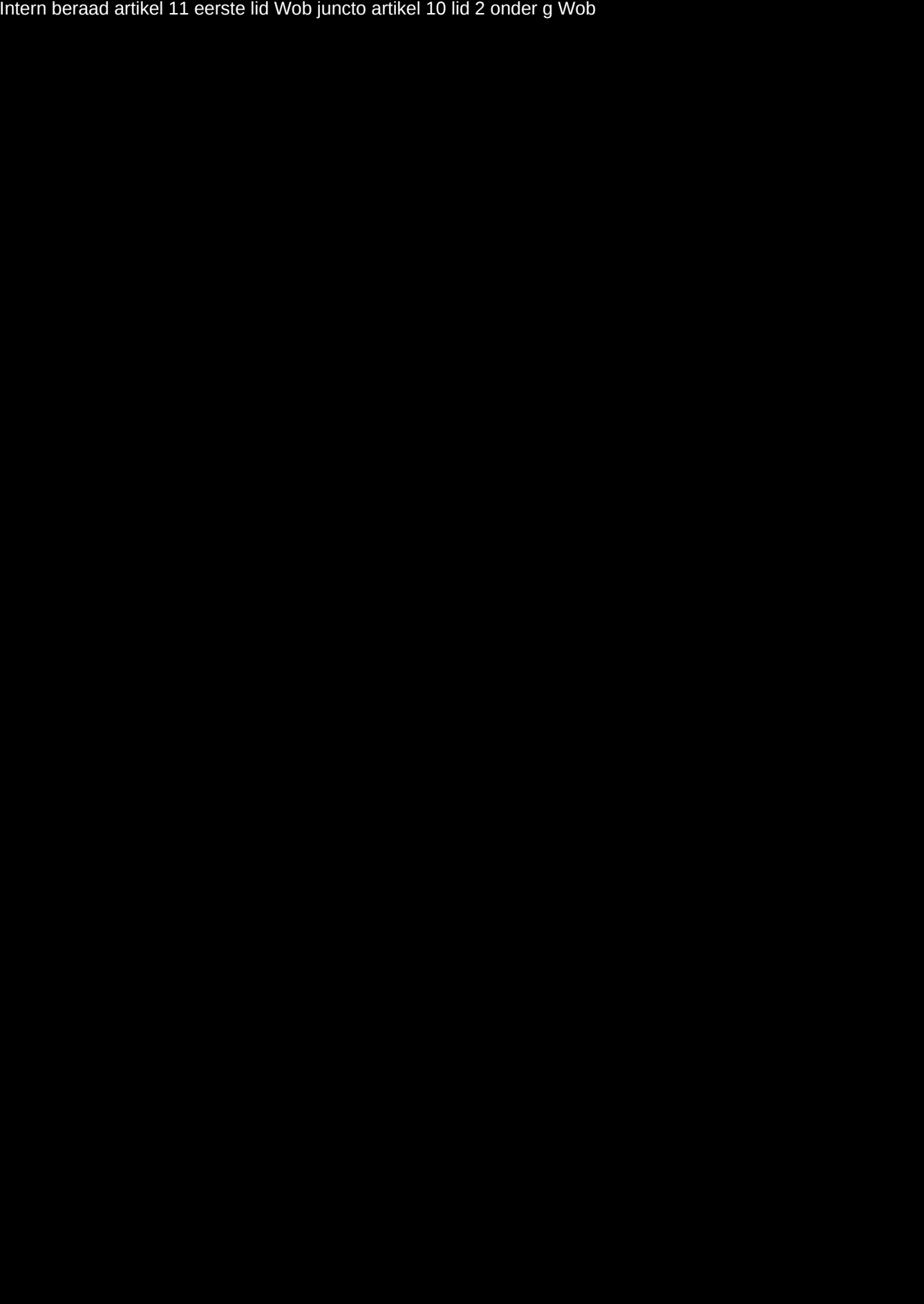
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



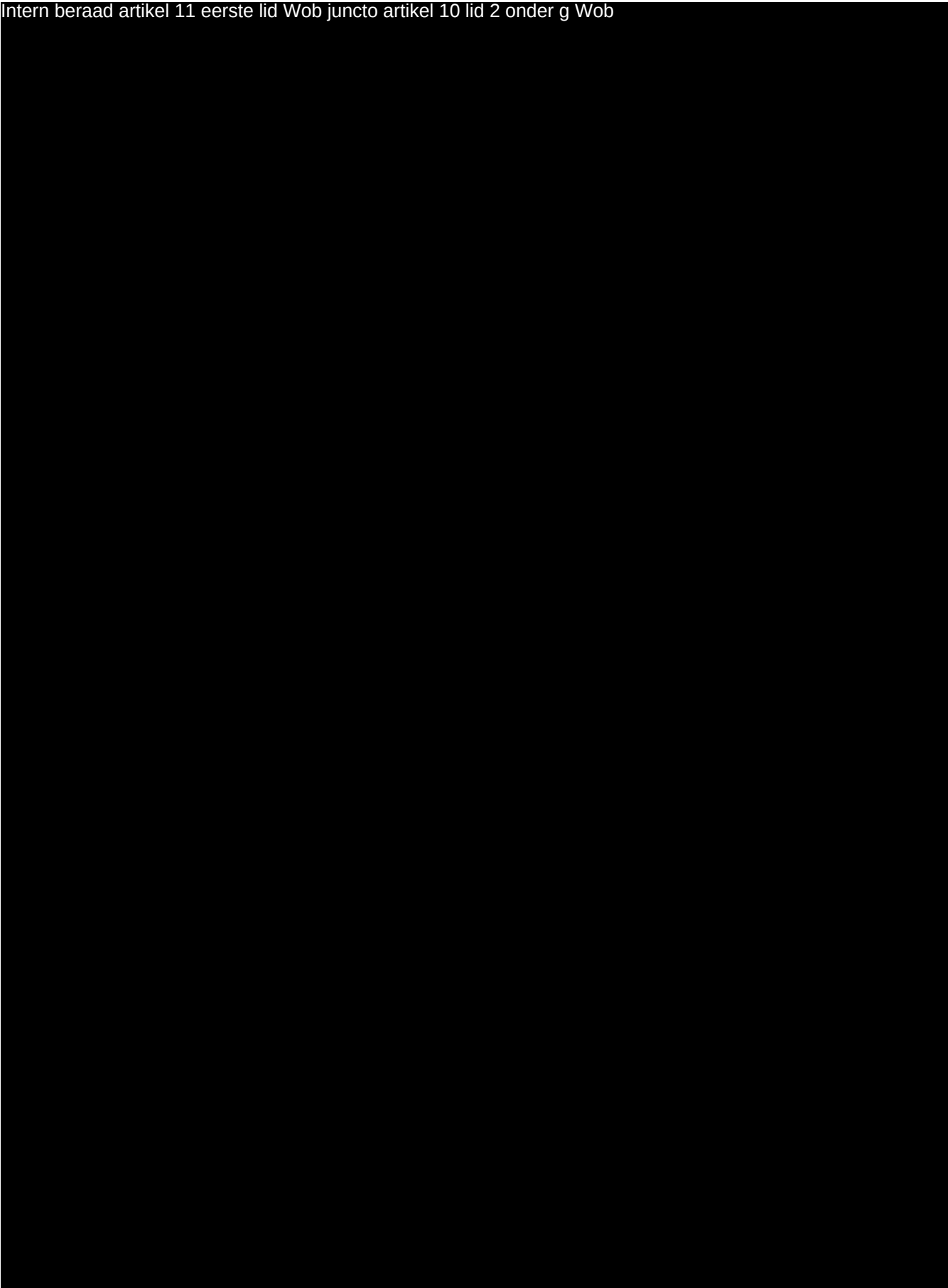
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



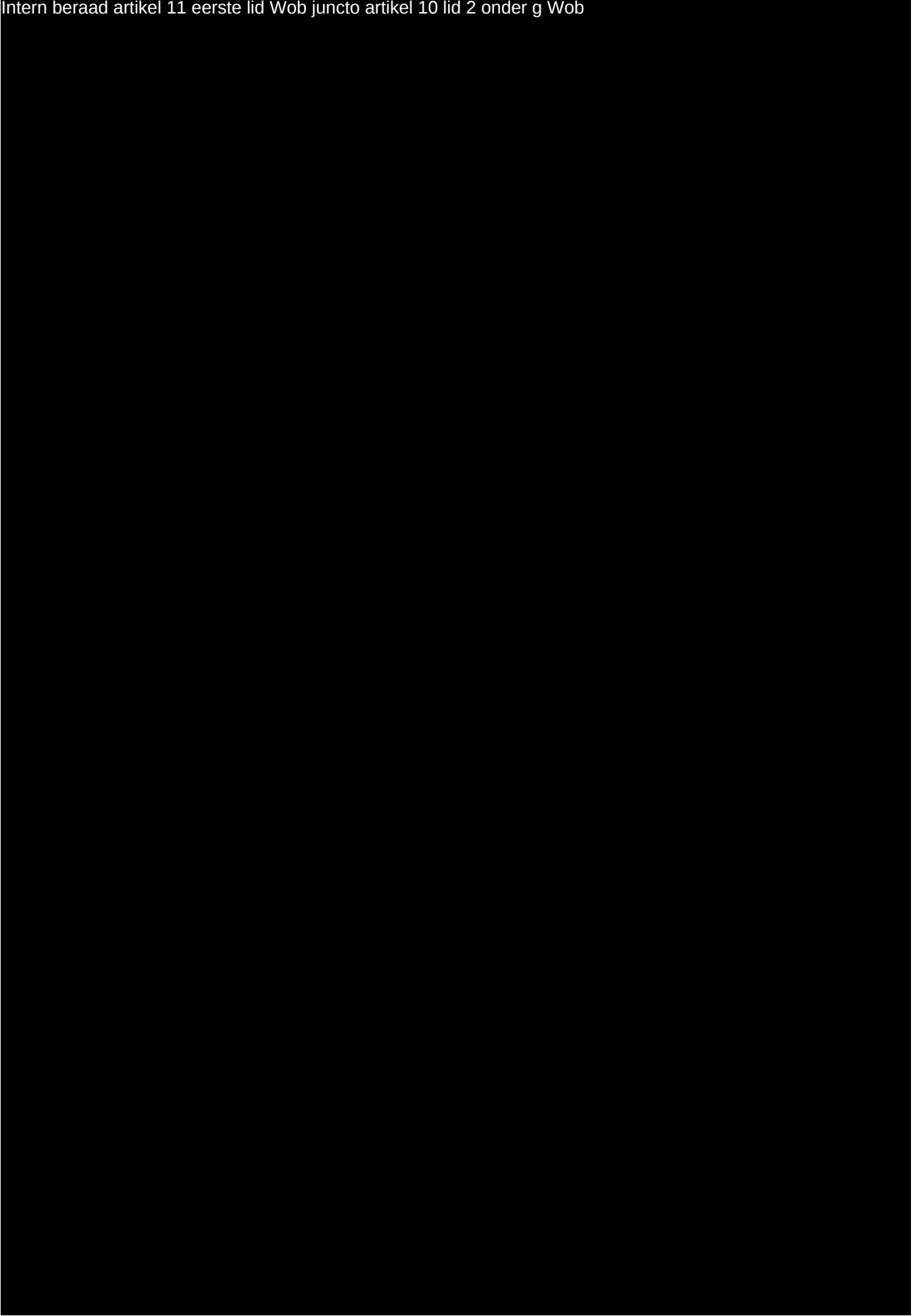
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



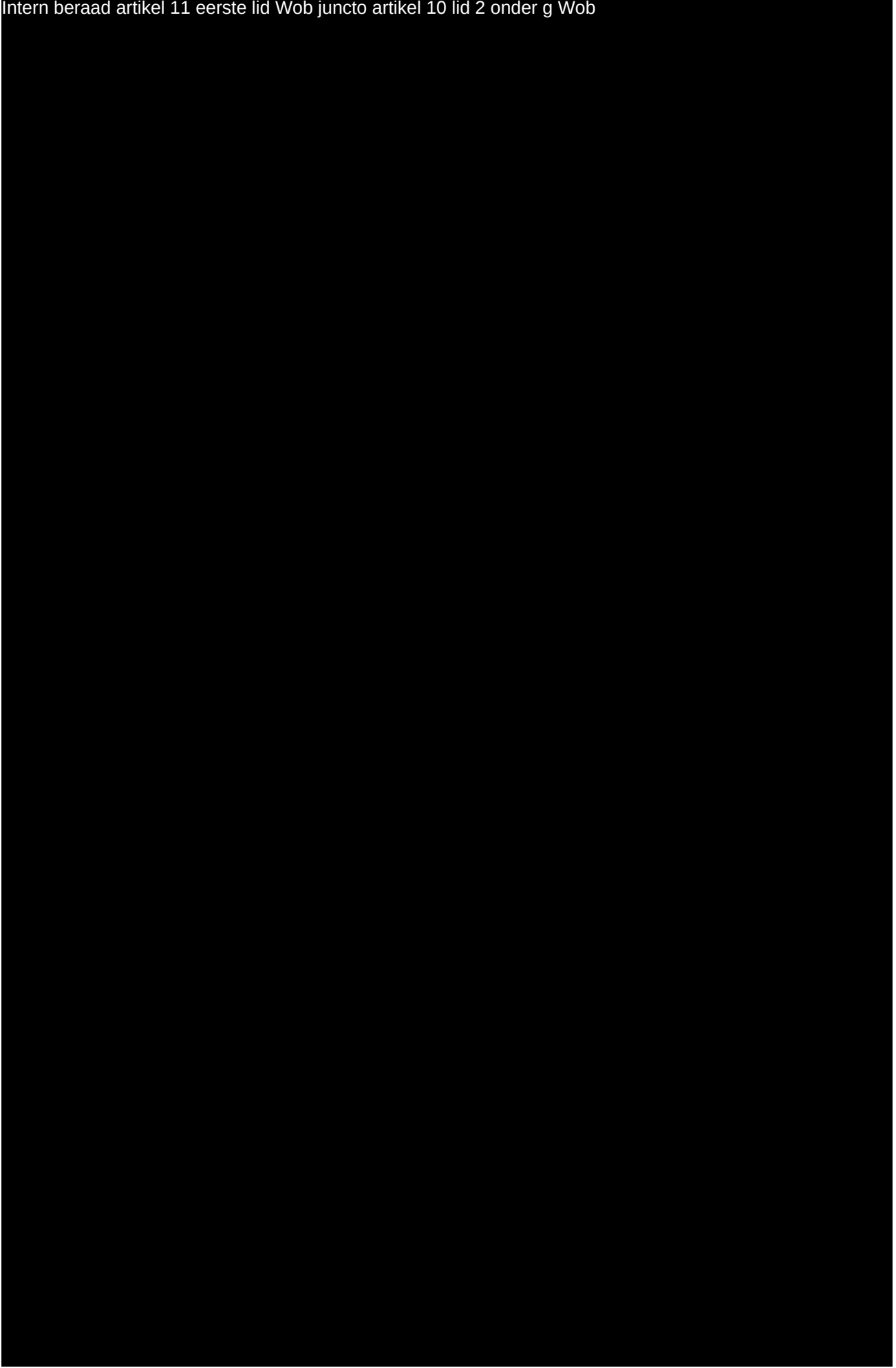
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



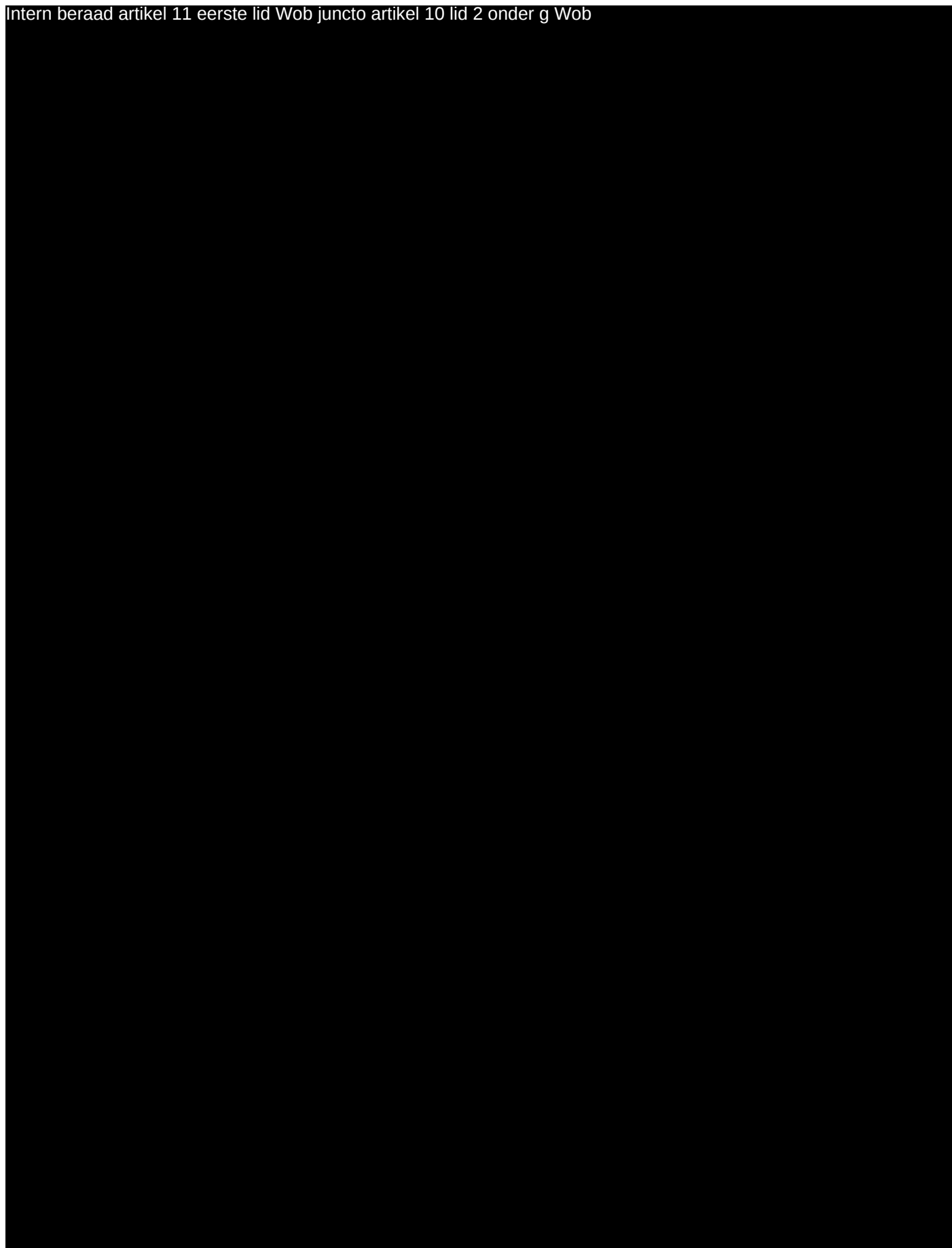
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



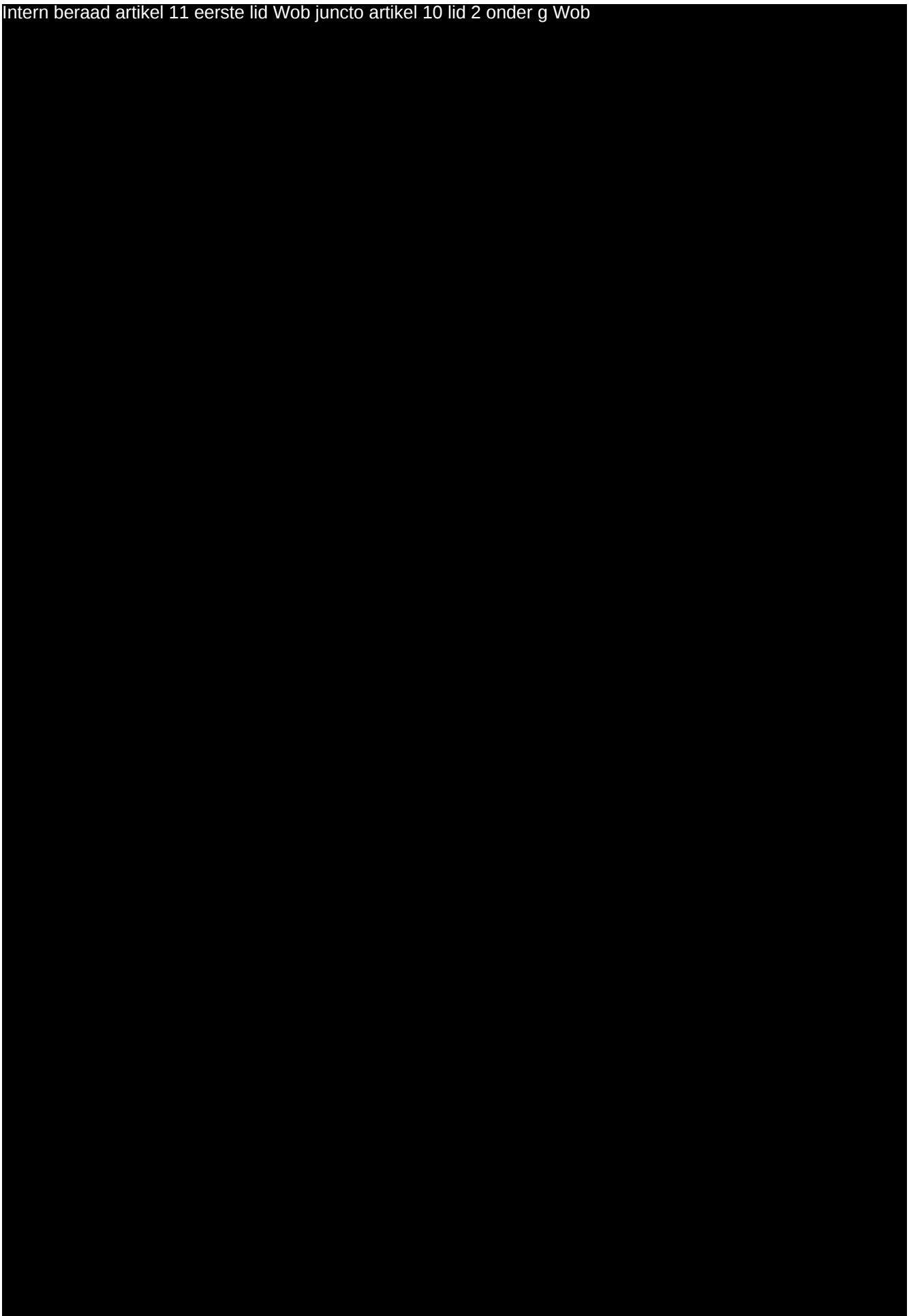
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



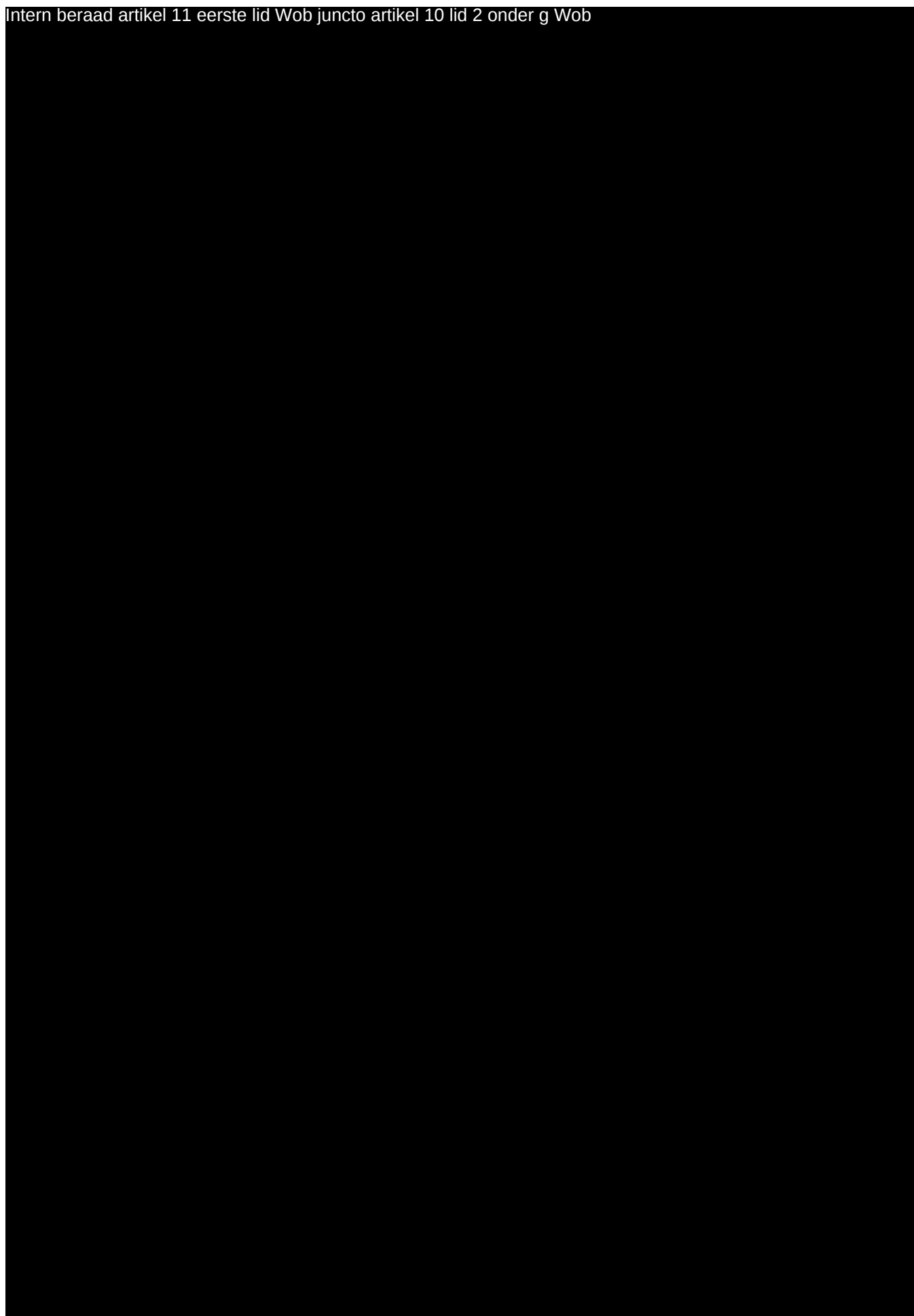
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



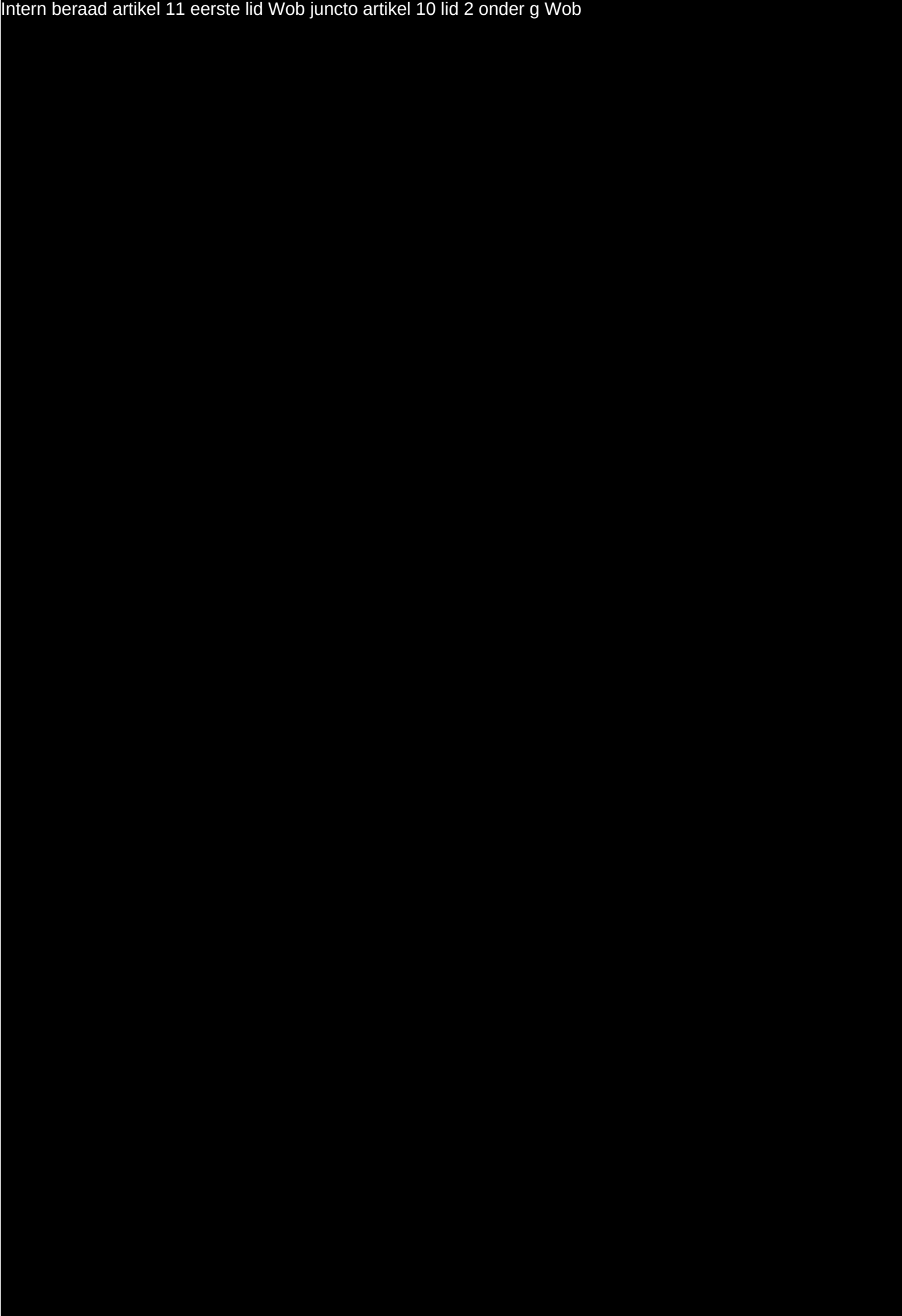
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



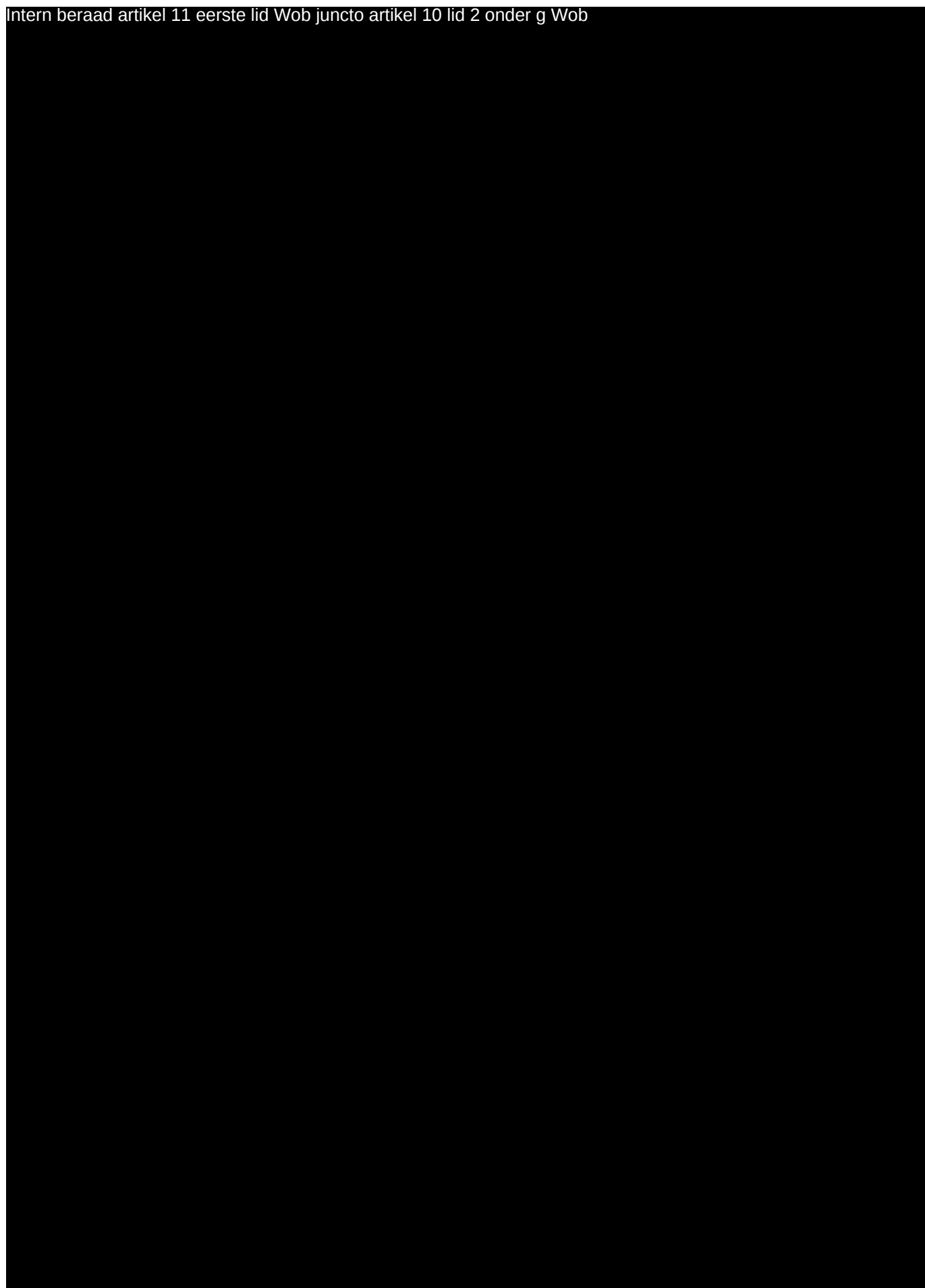
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



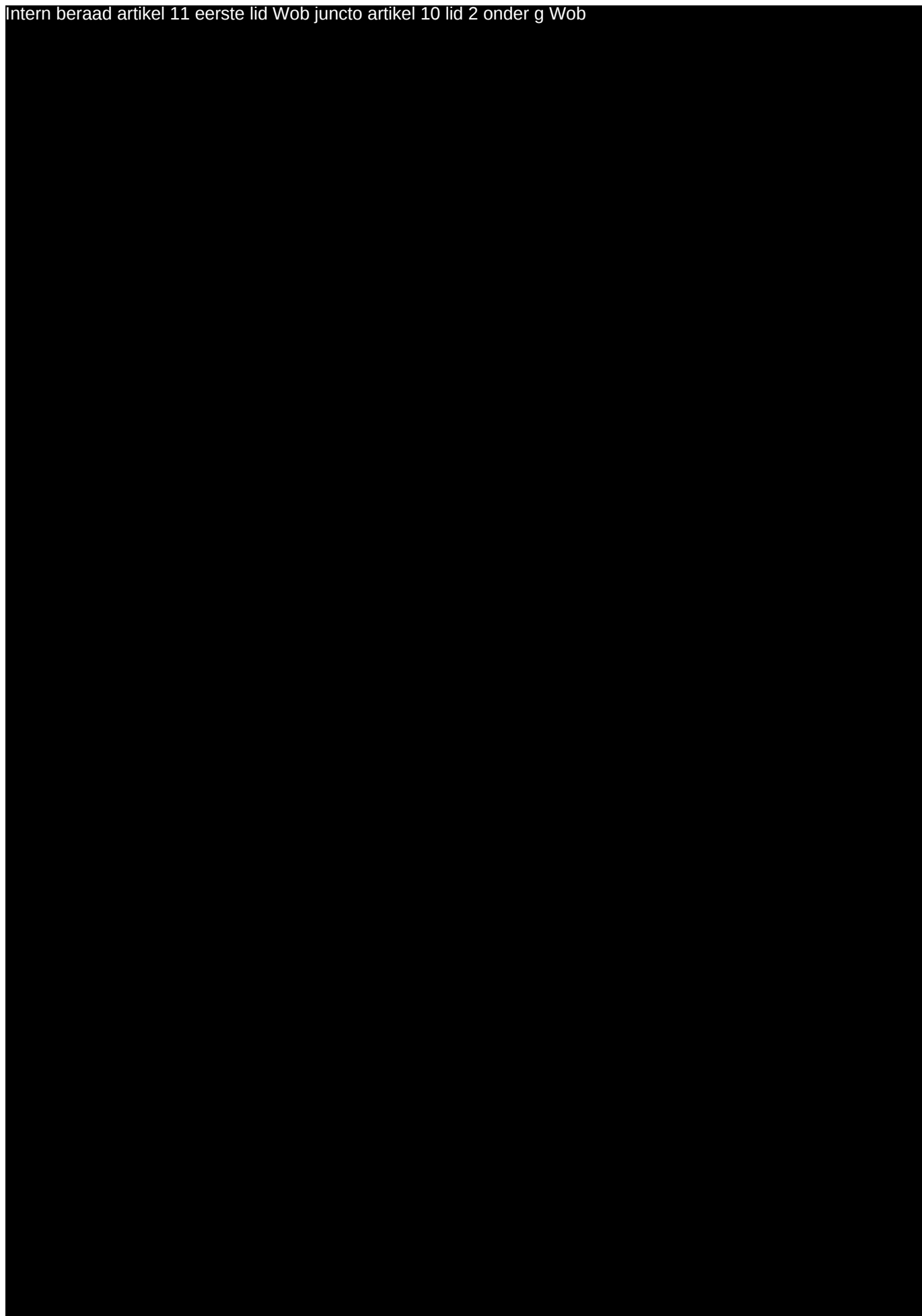
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



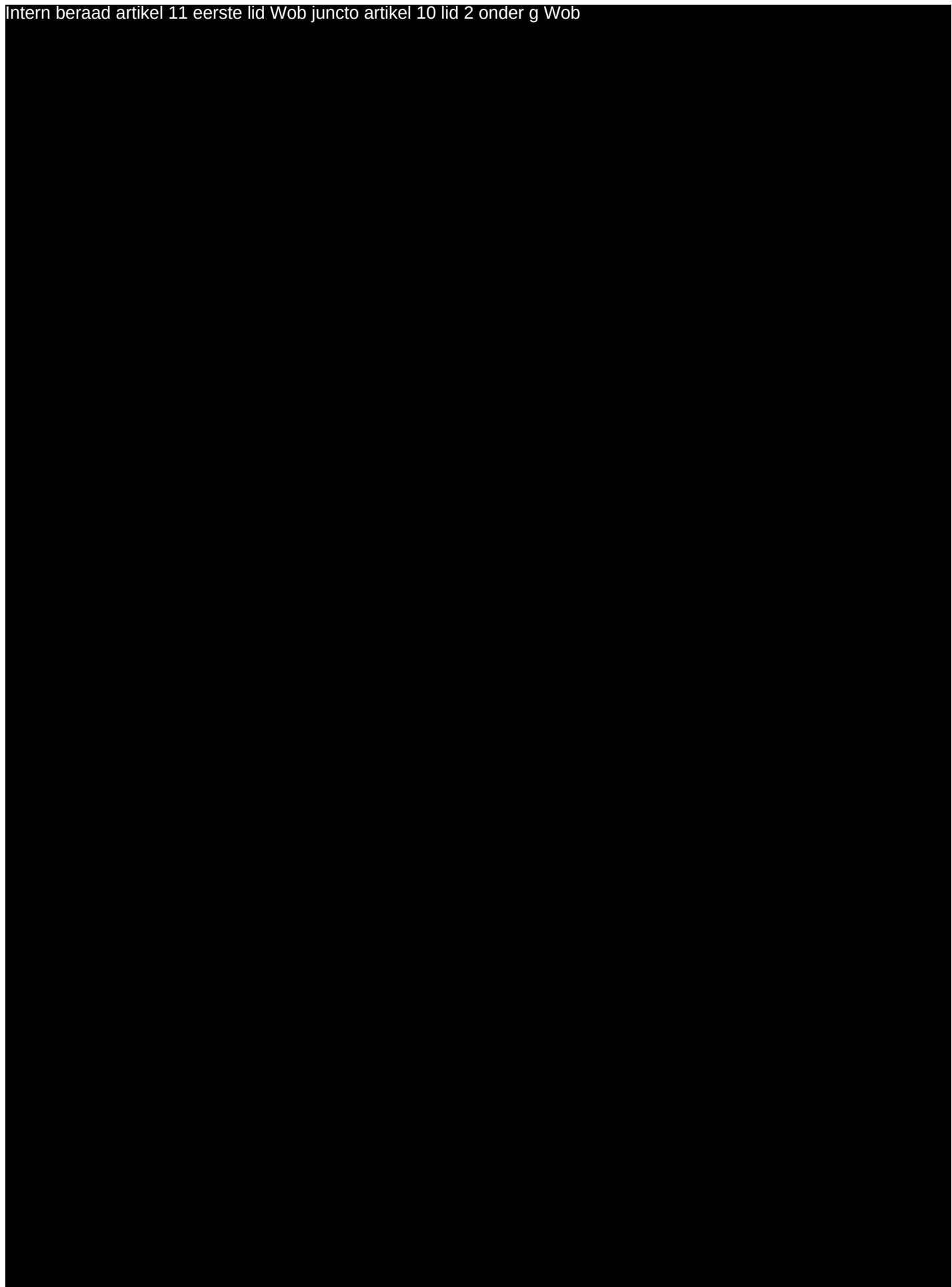
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

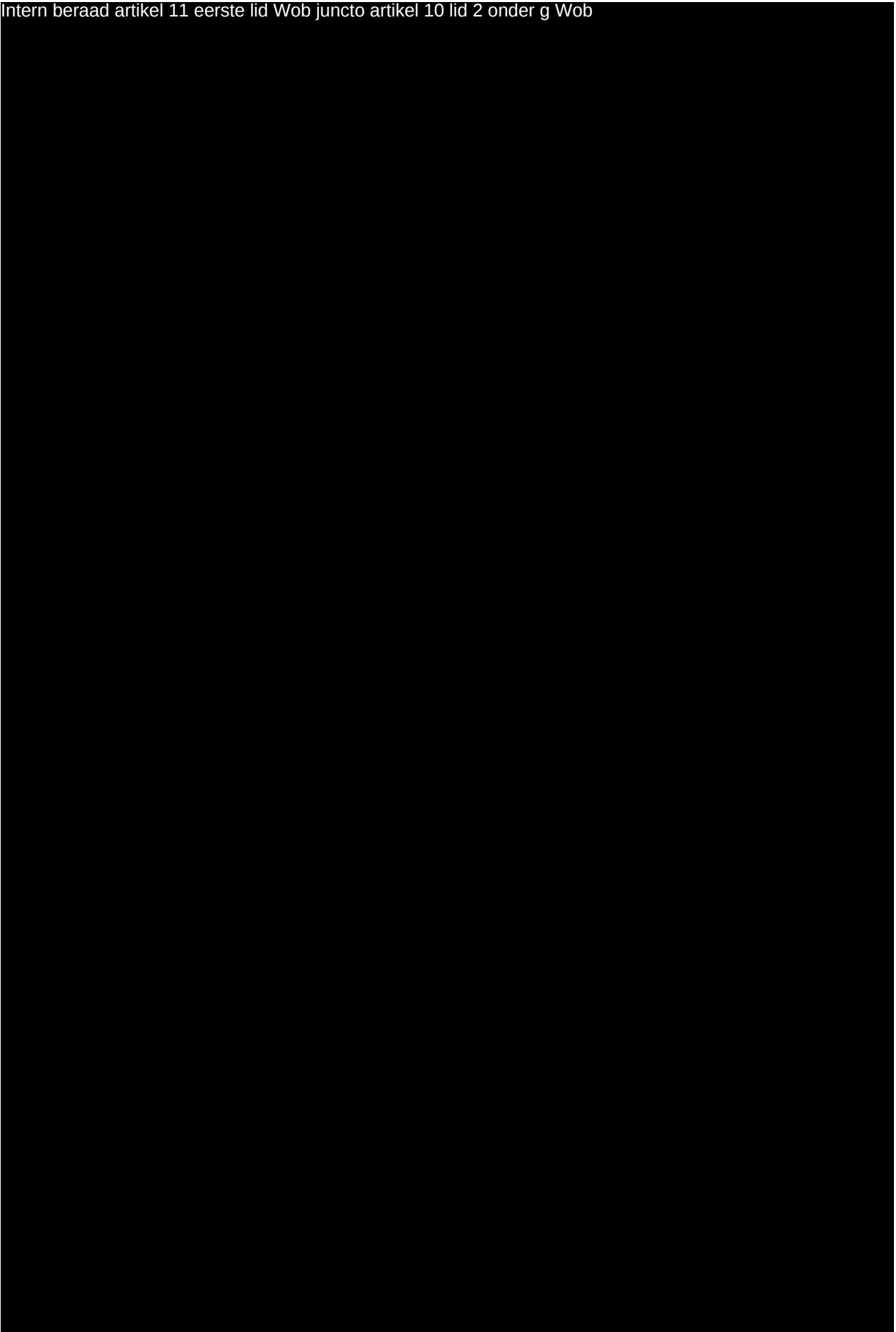


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

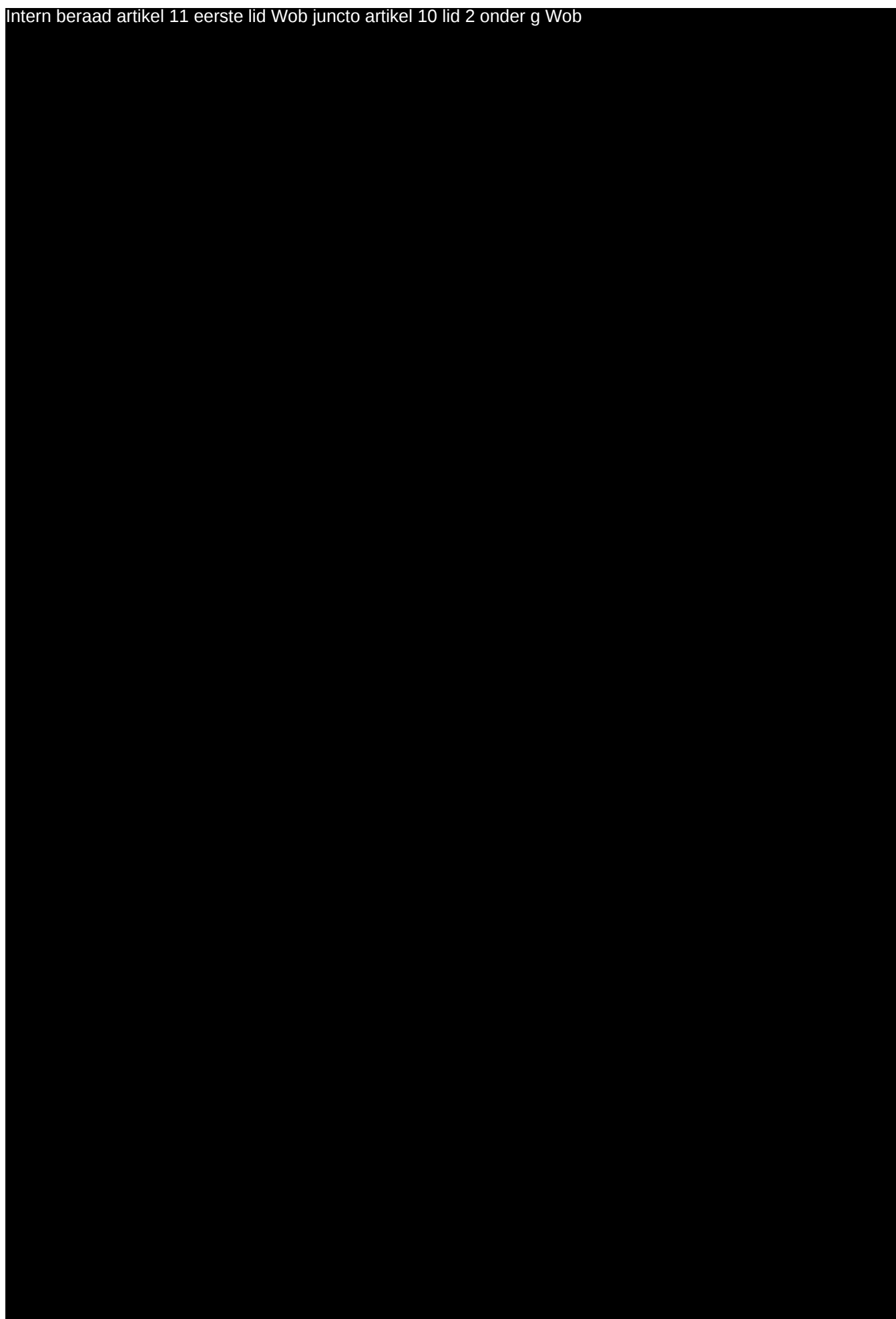


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

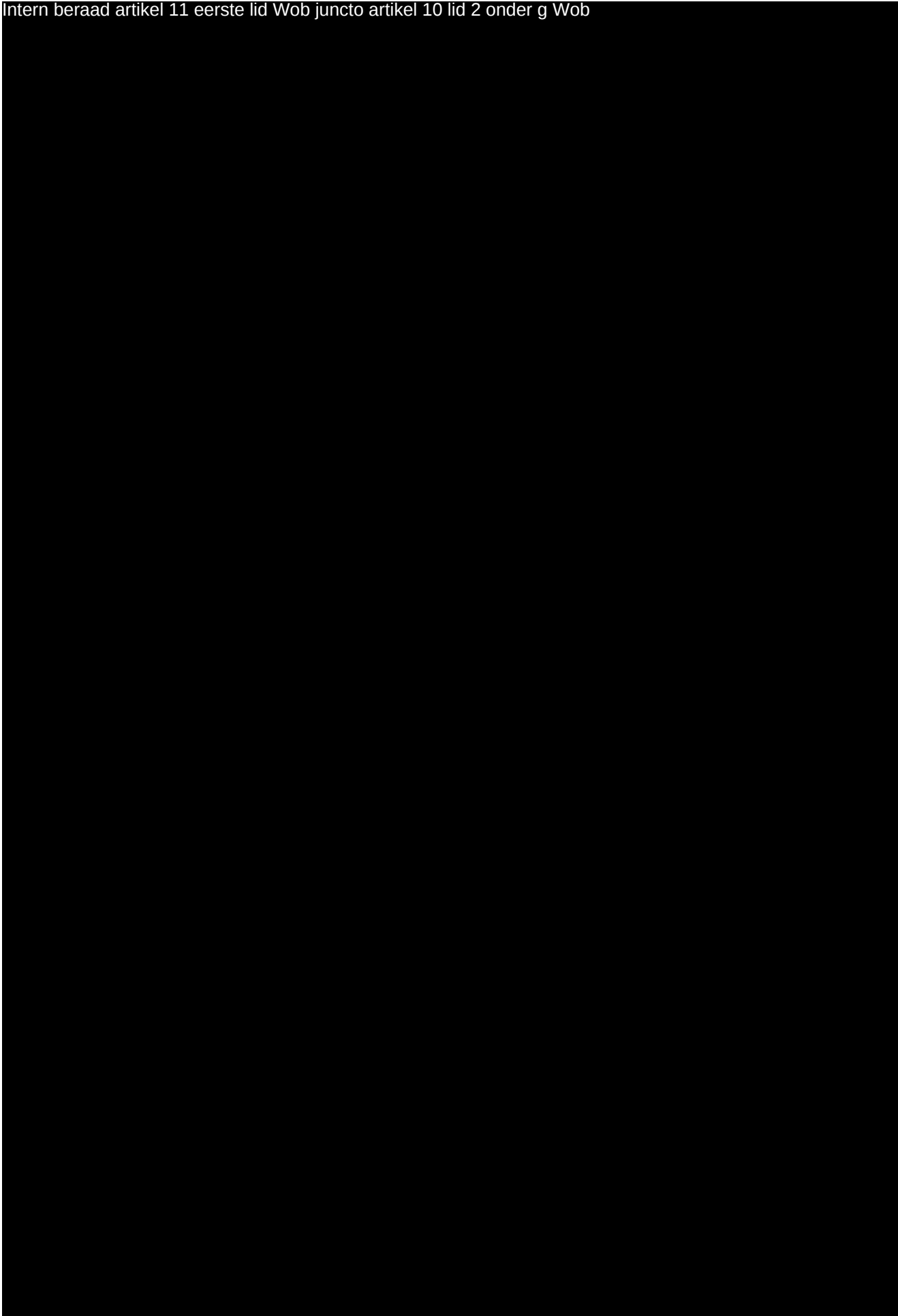
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



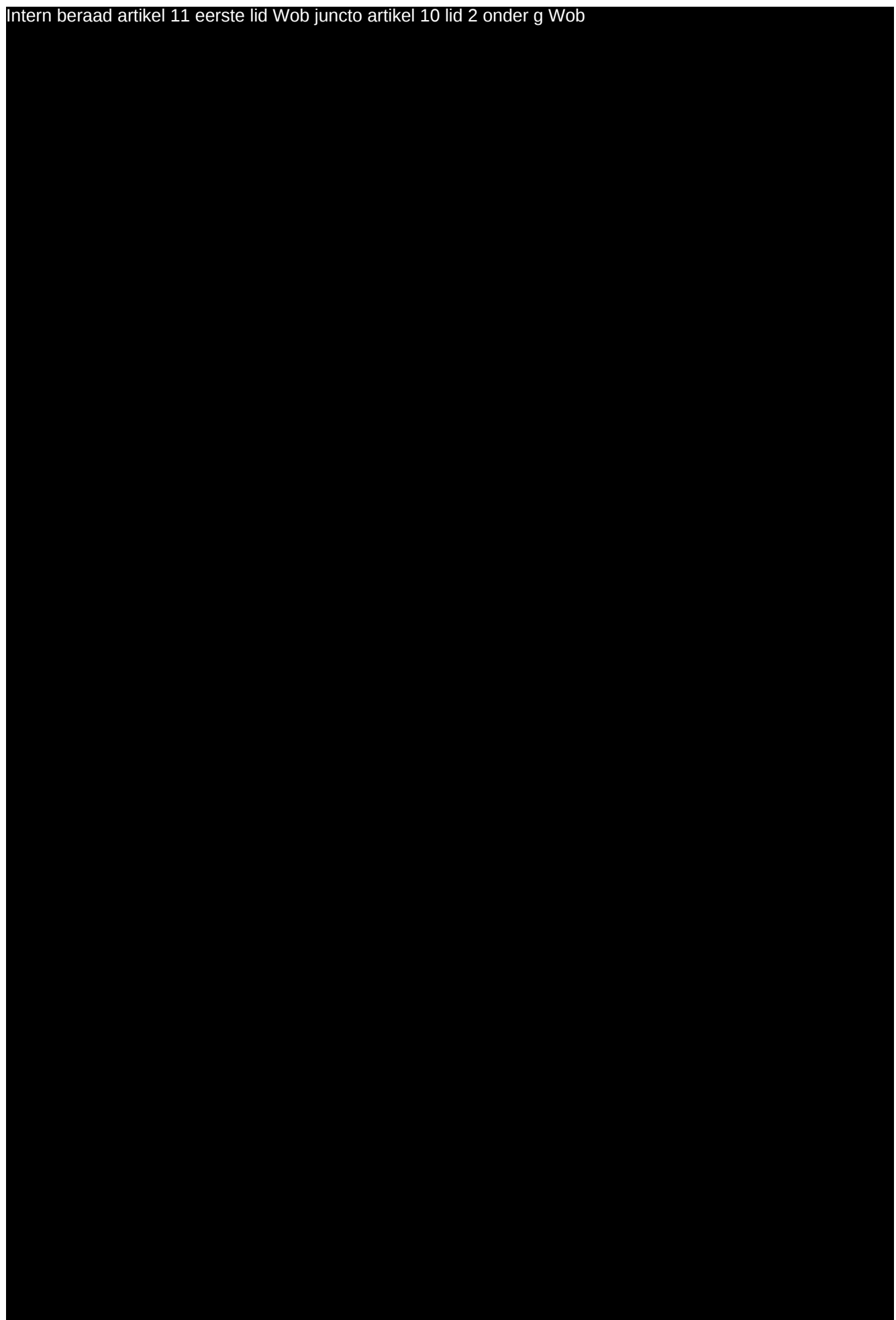
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



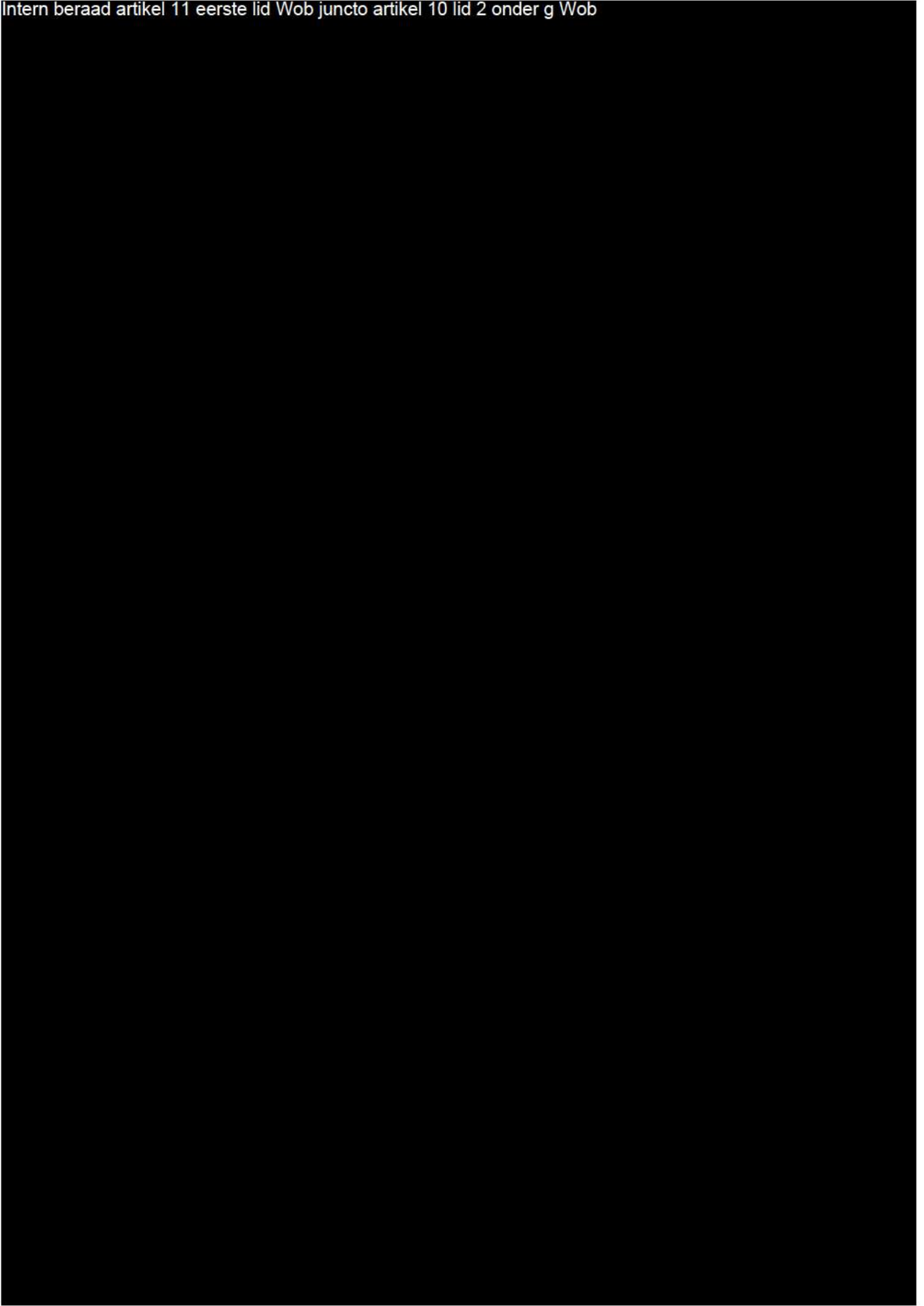
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



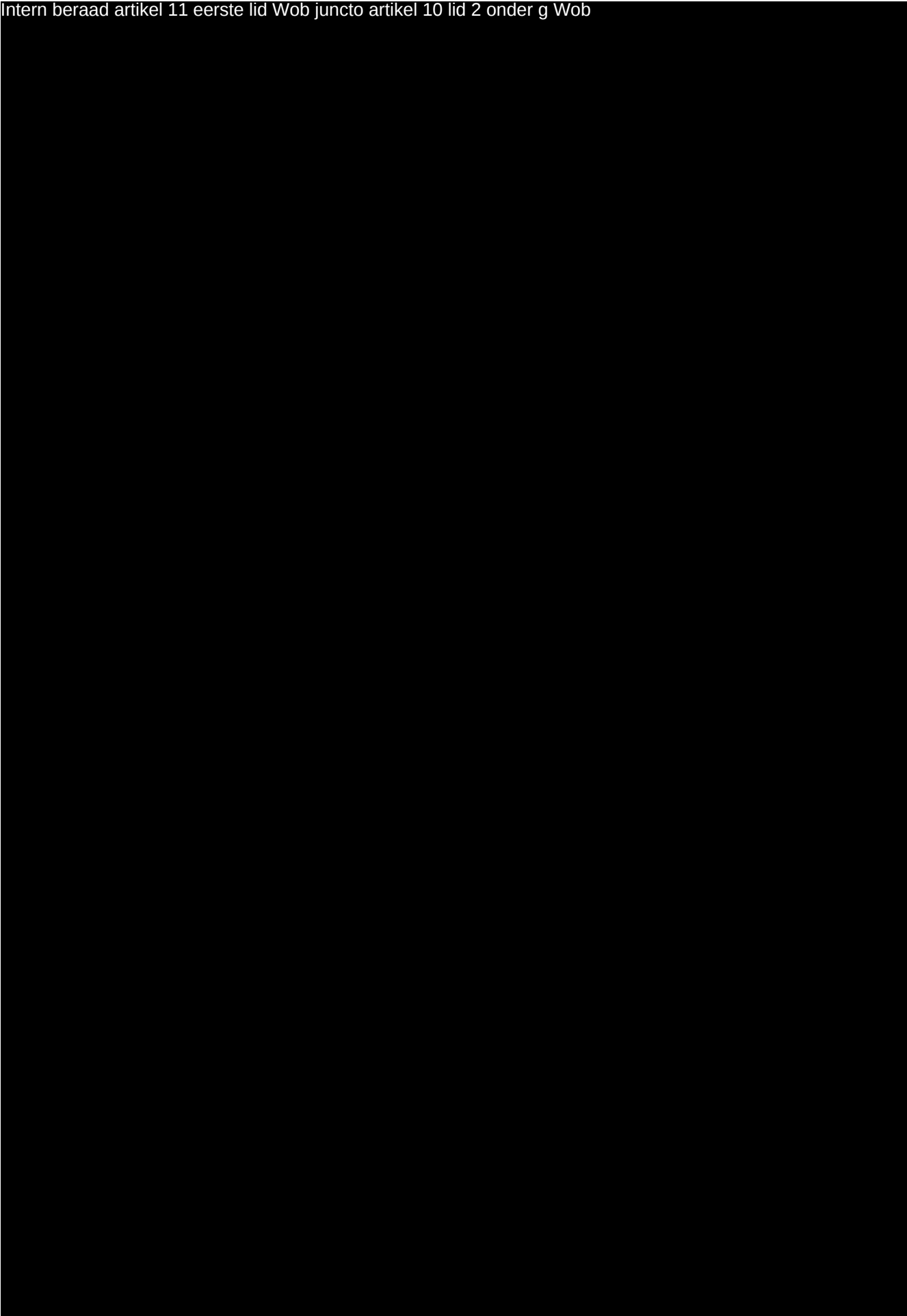
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

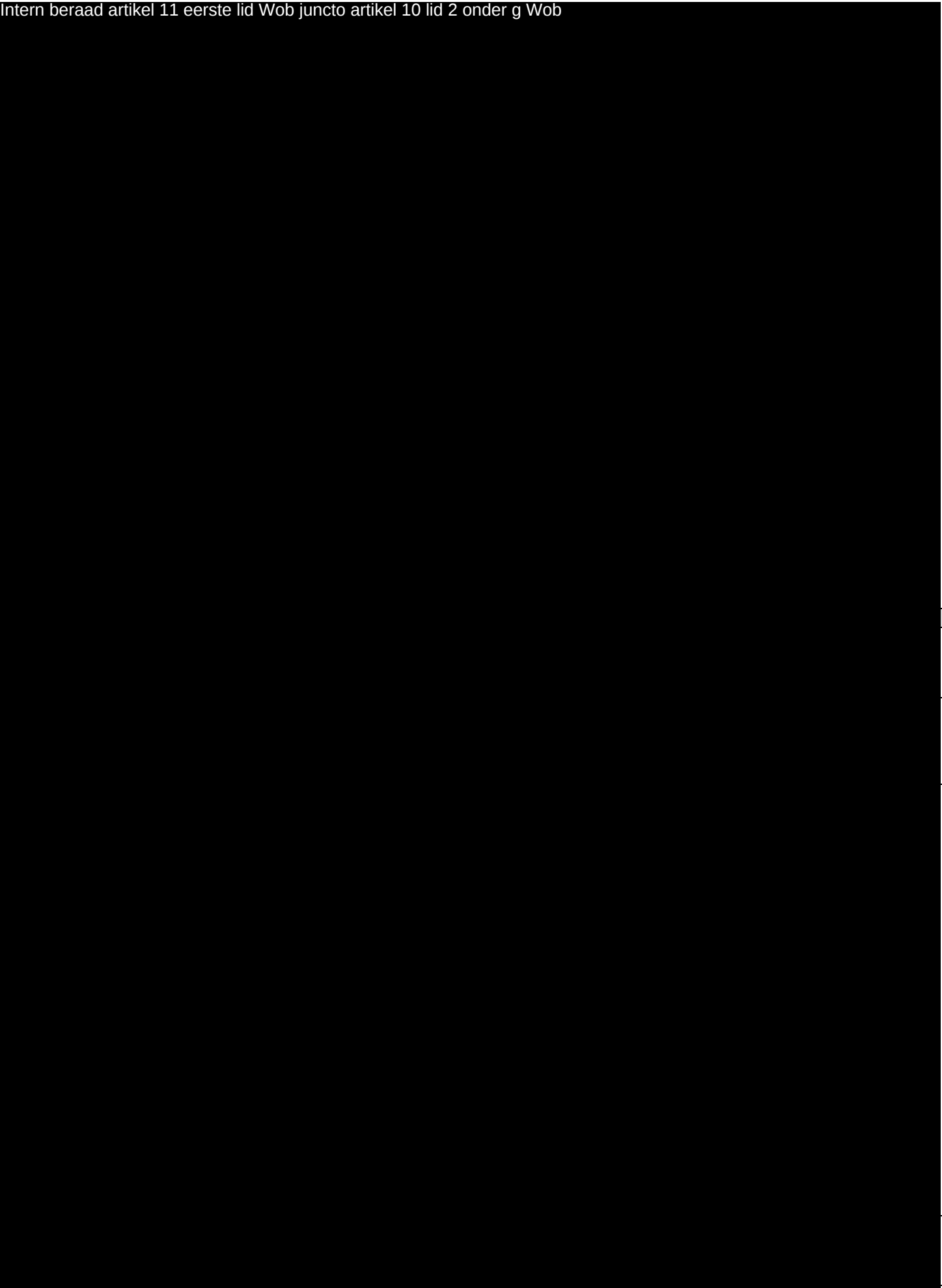


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

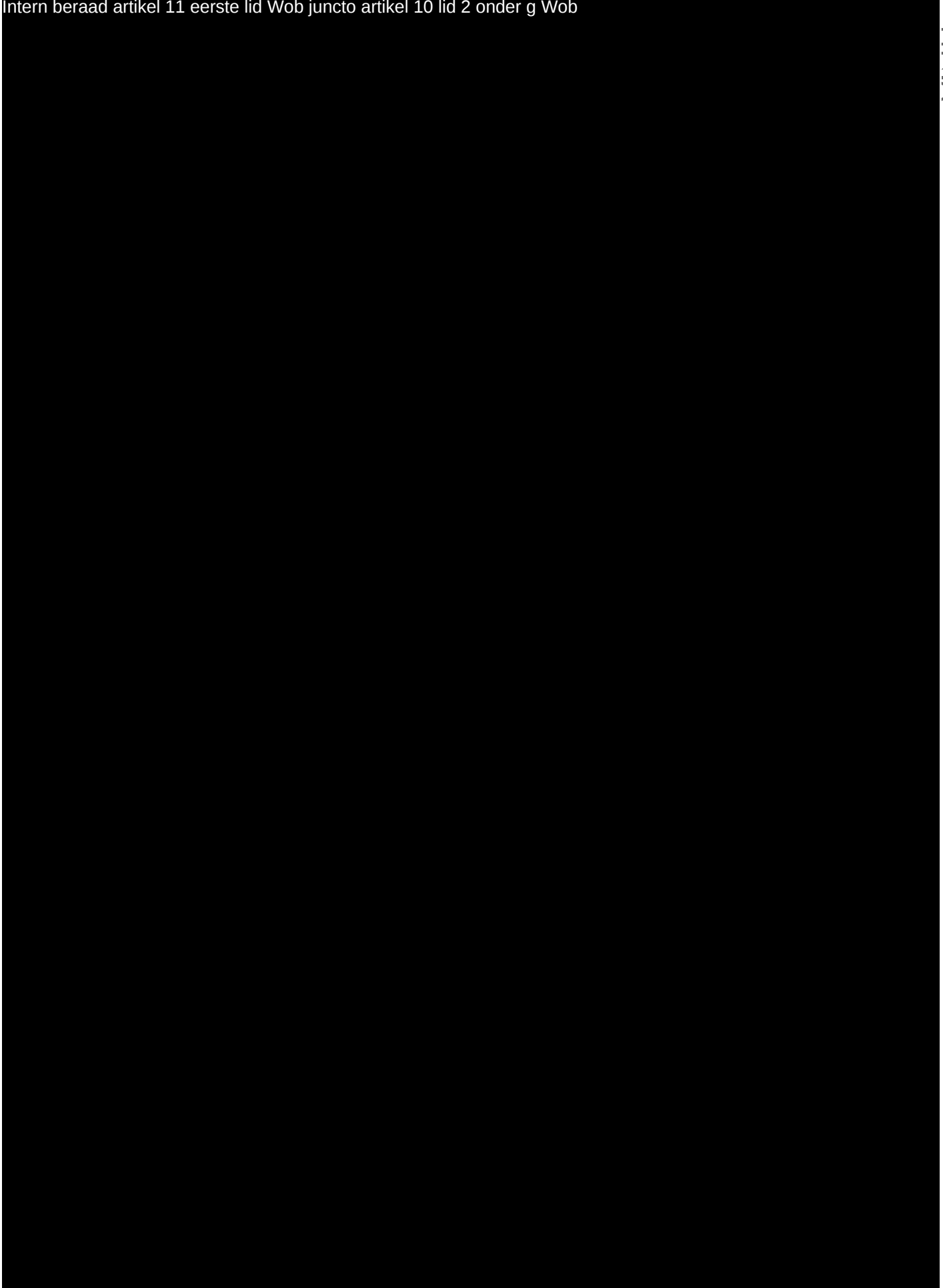


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



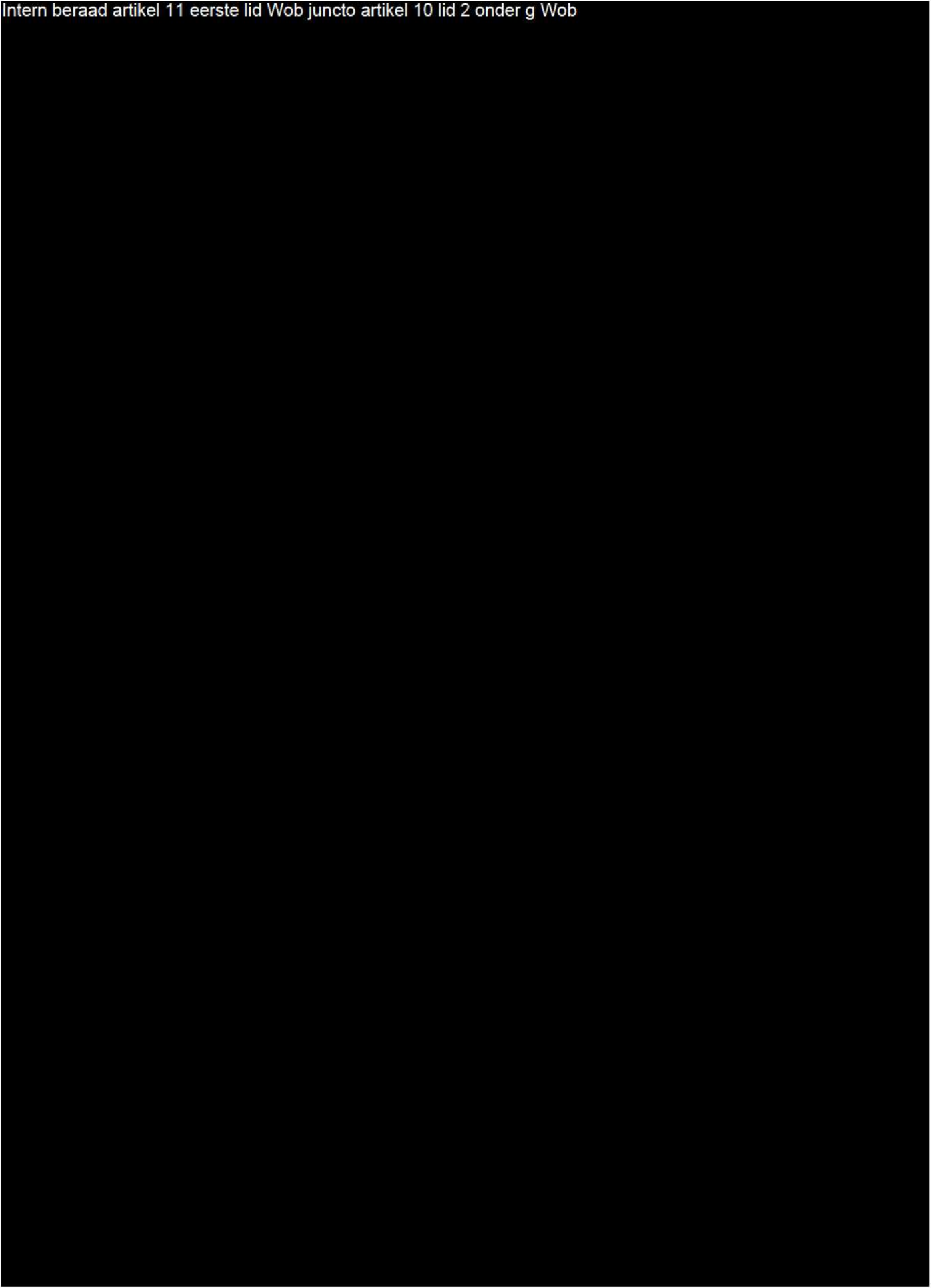


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

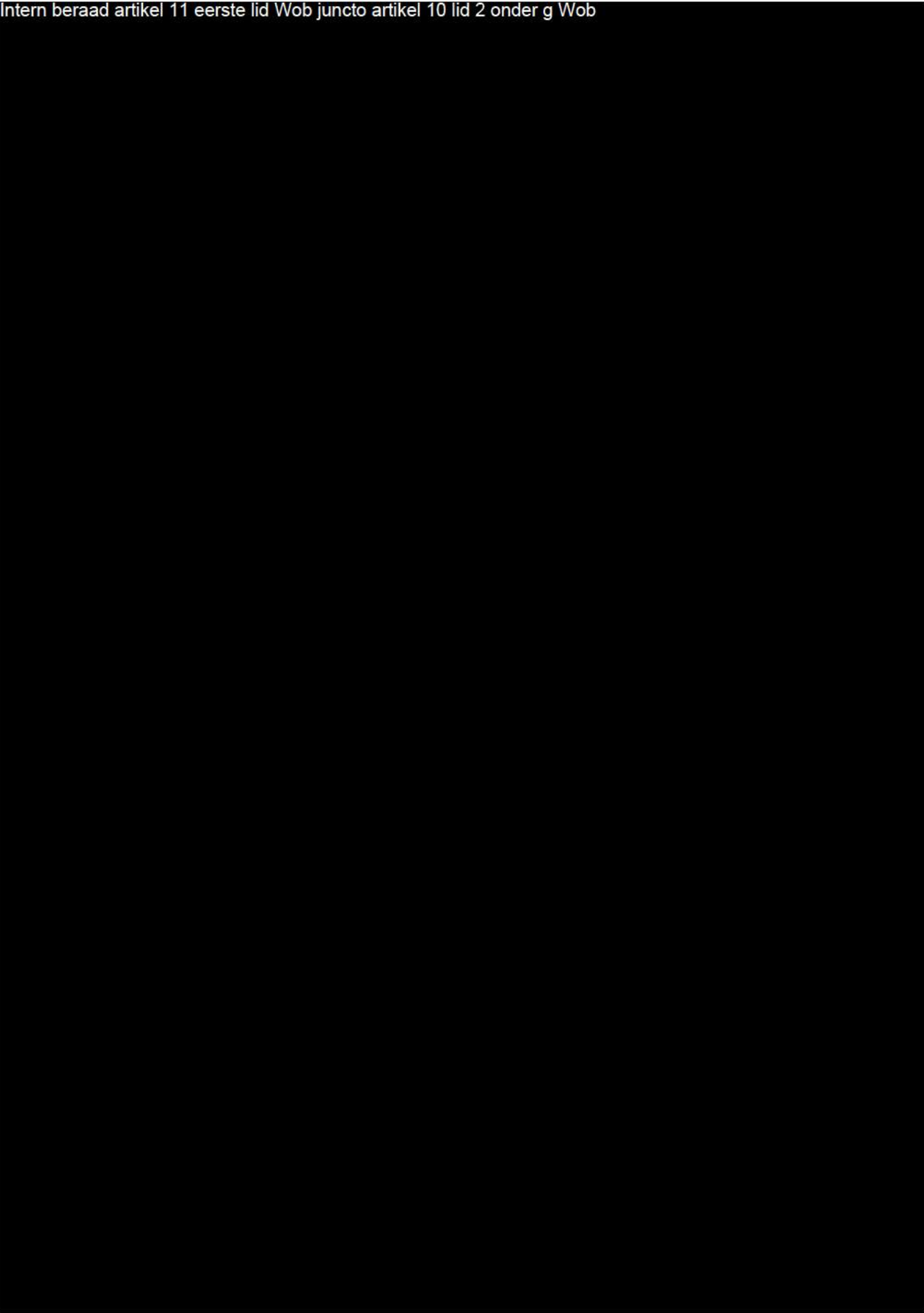


VINU.

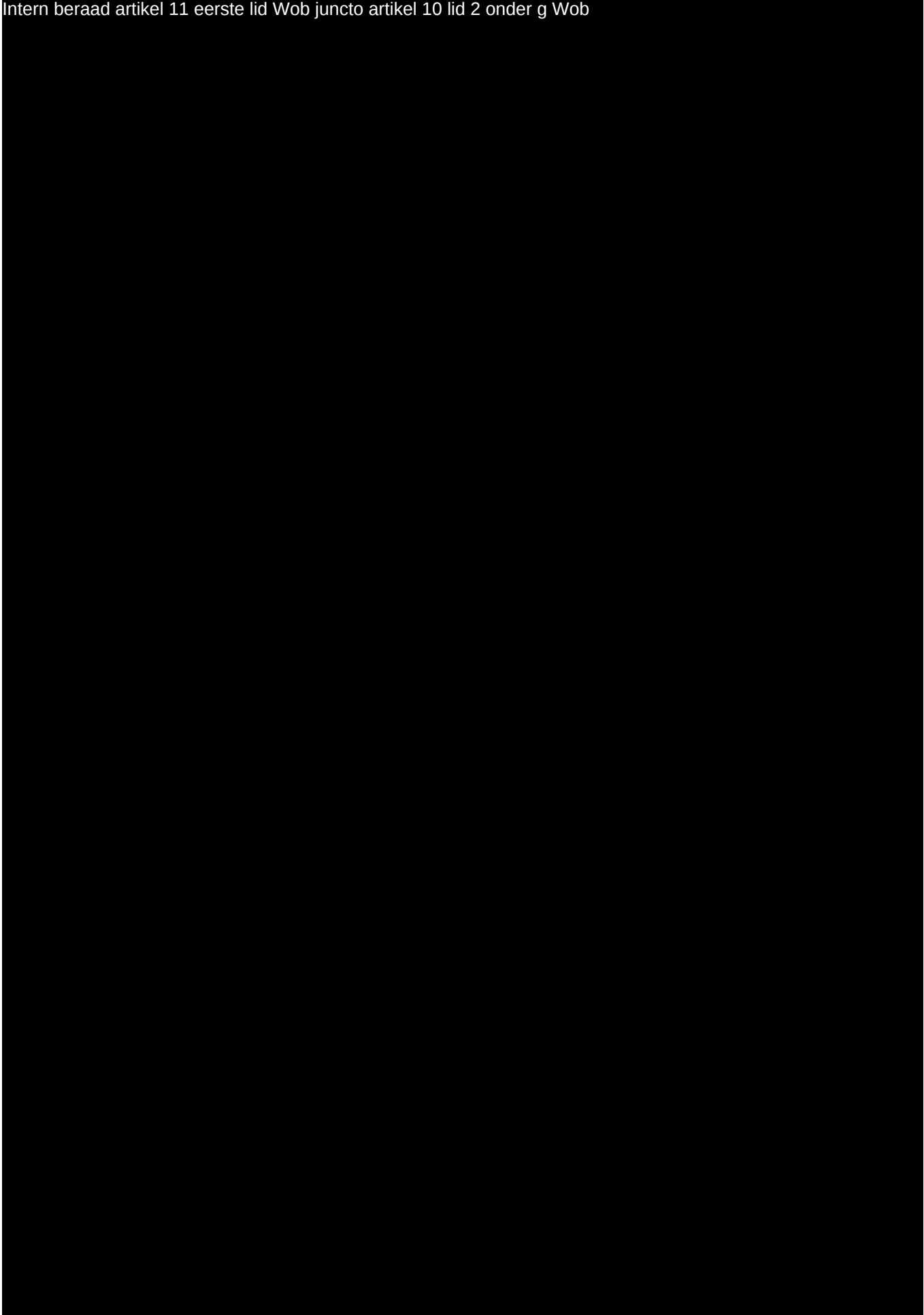
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

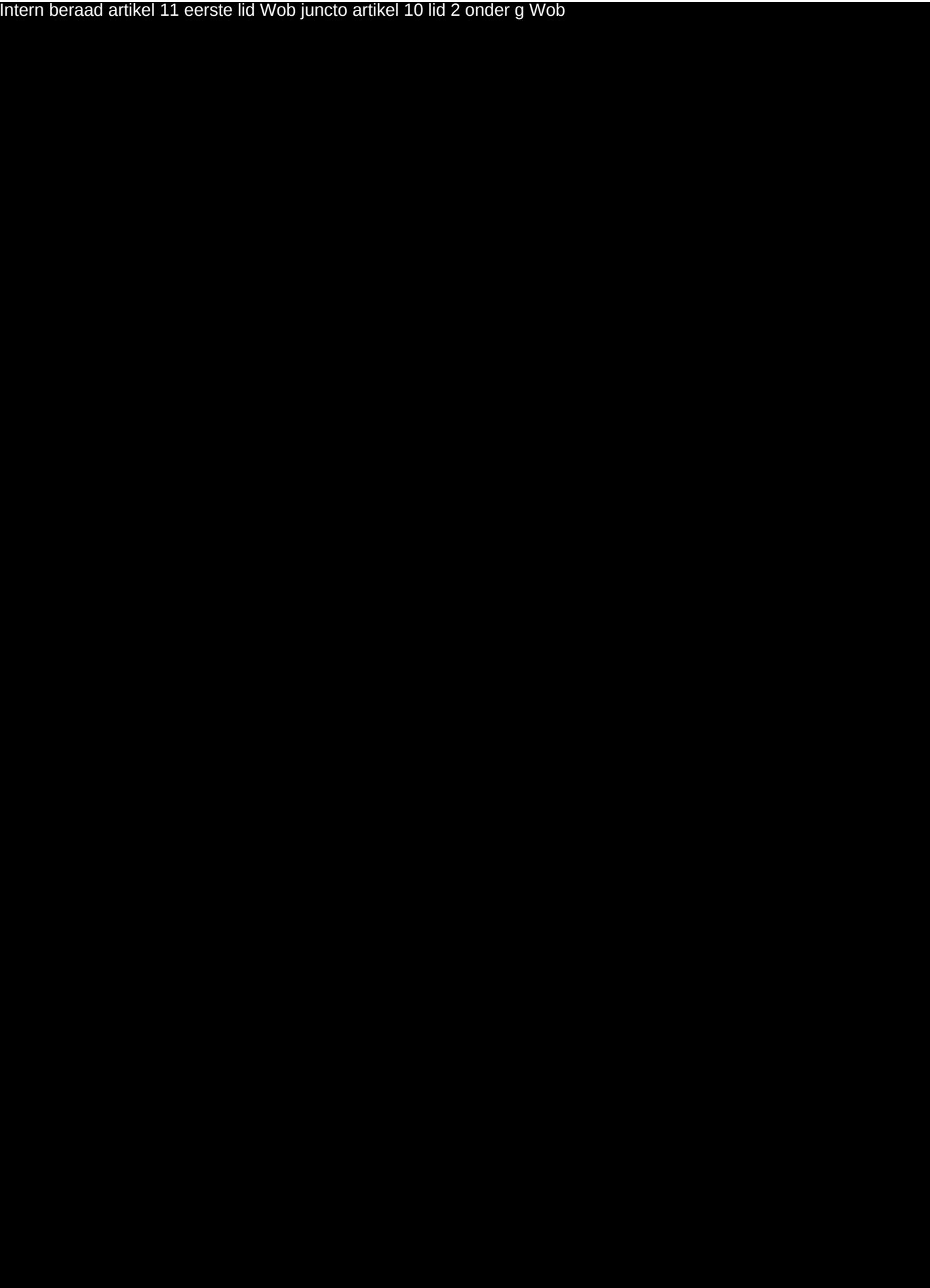


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

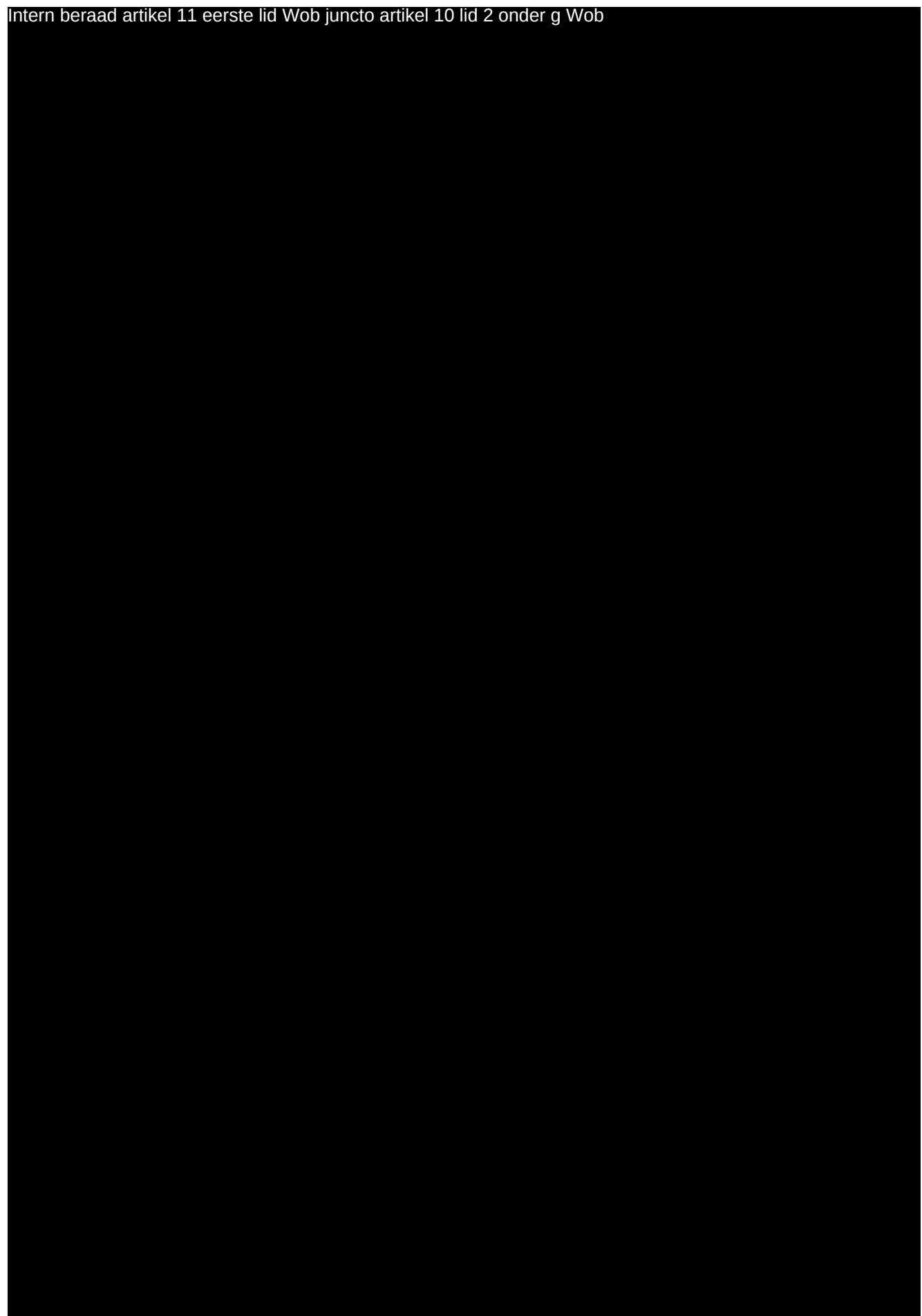


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

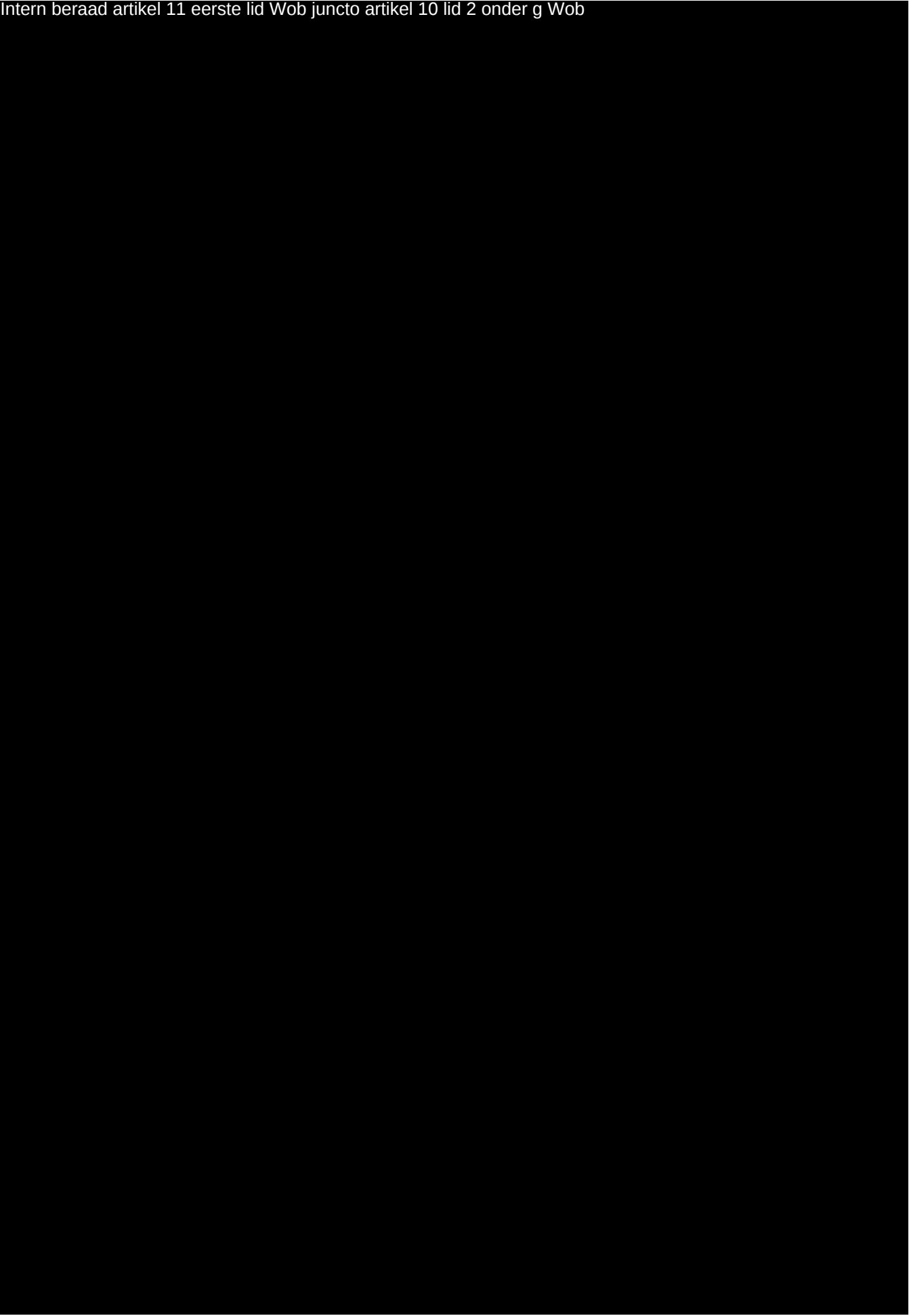




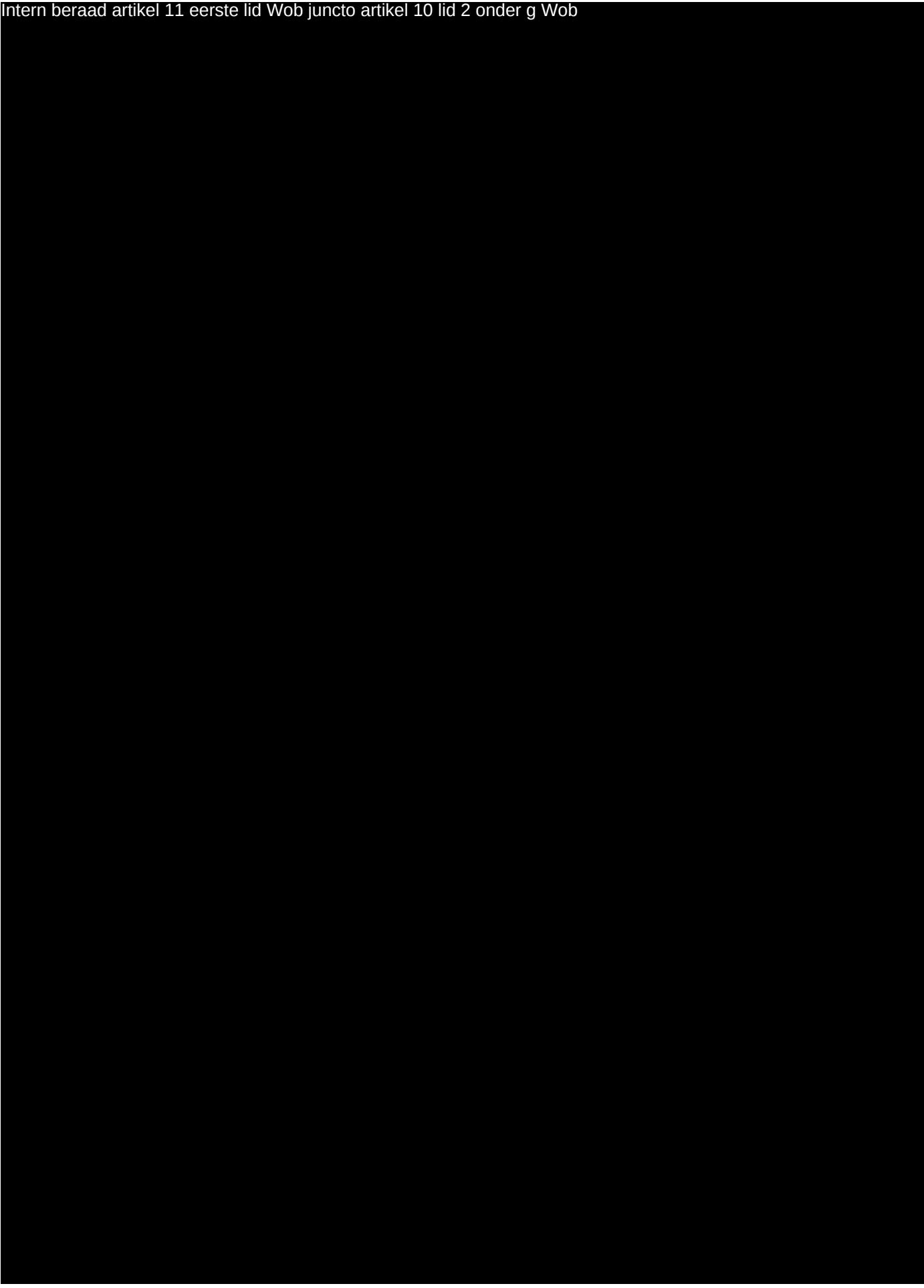
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



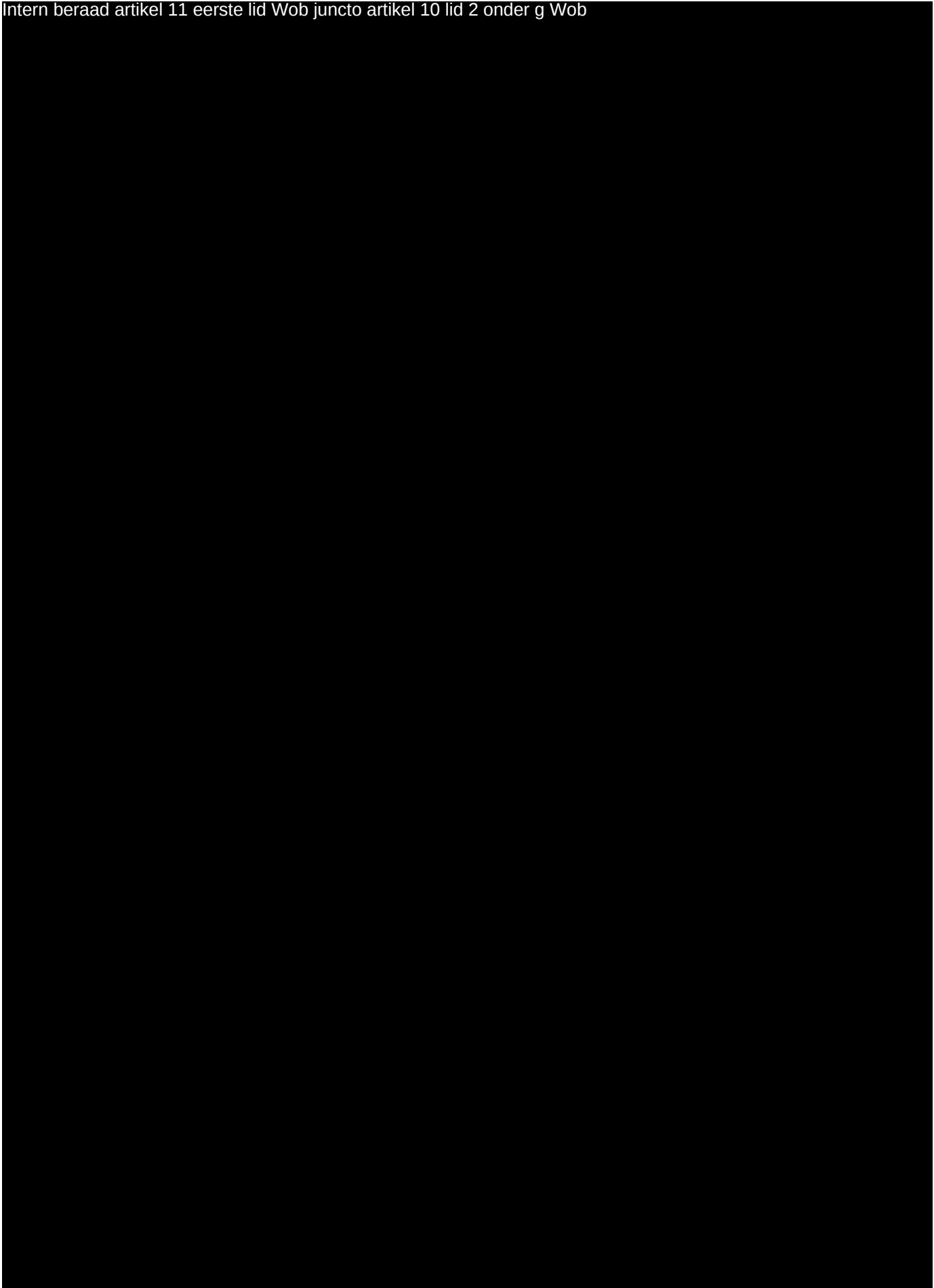
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



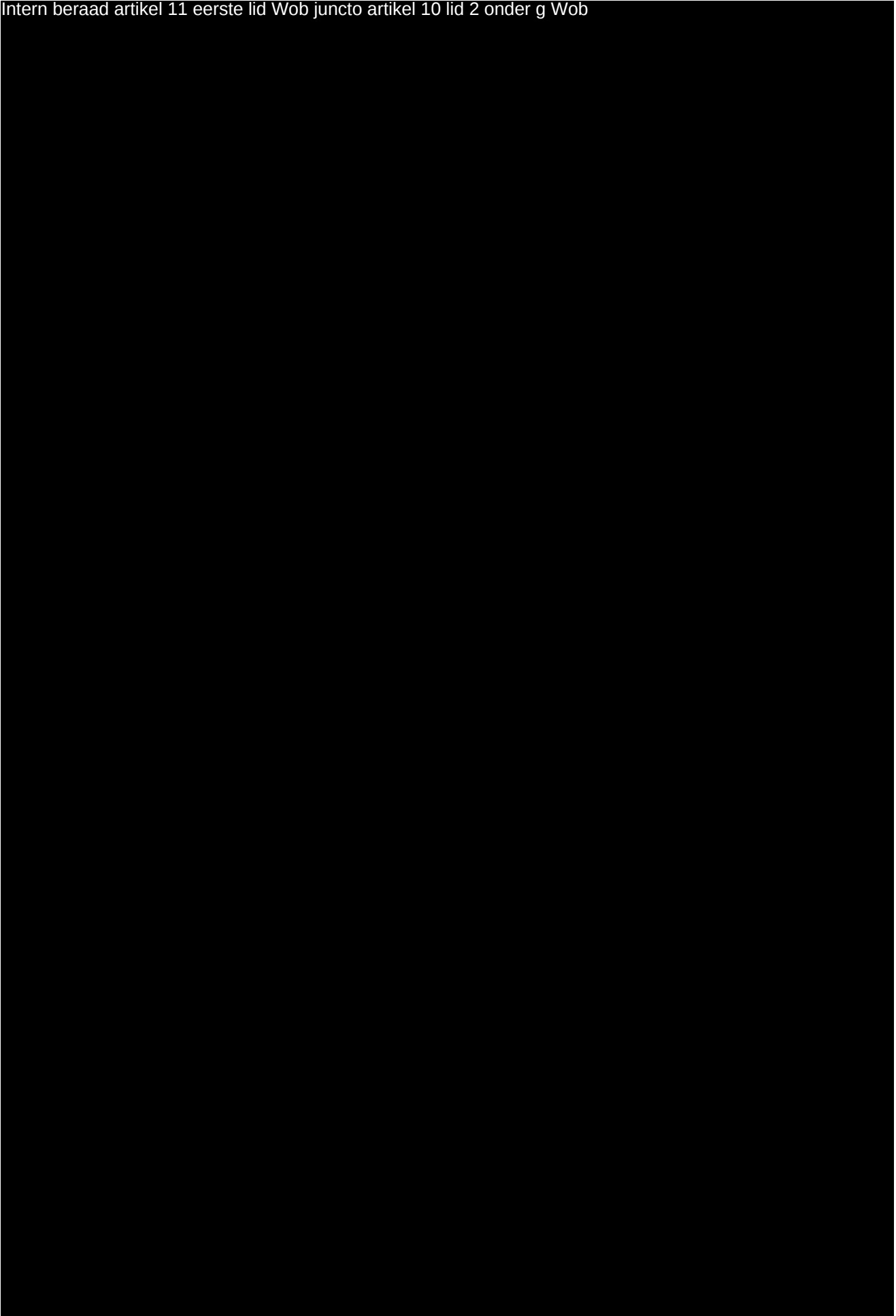
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



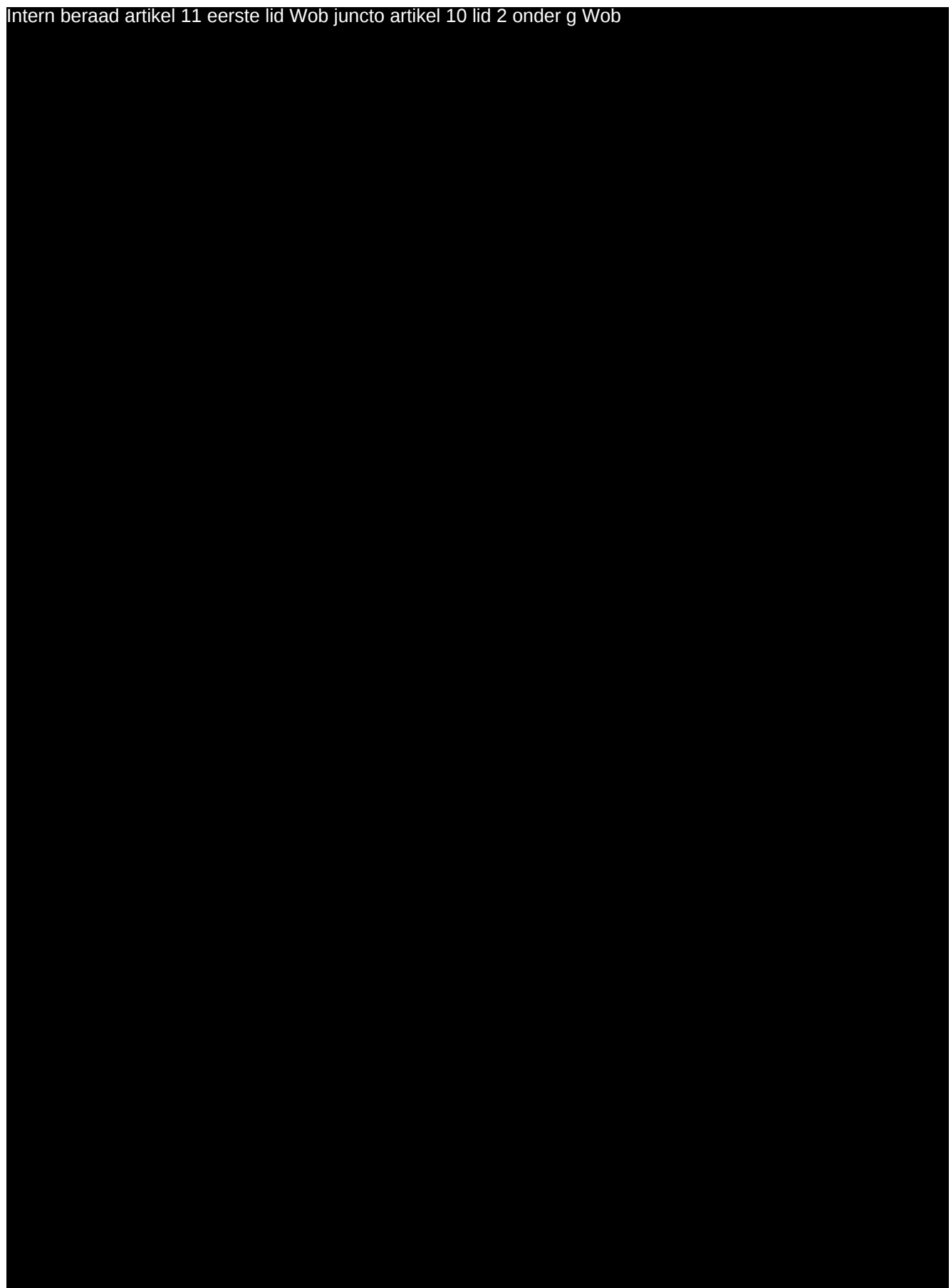
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



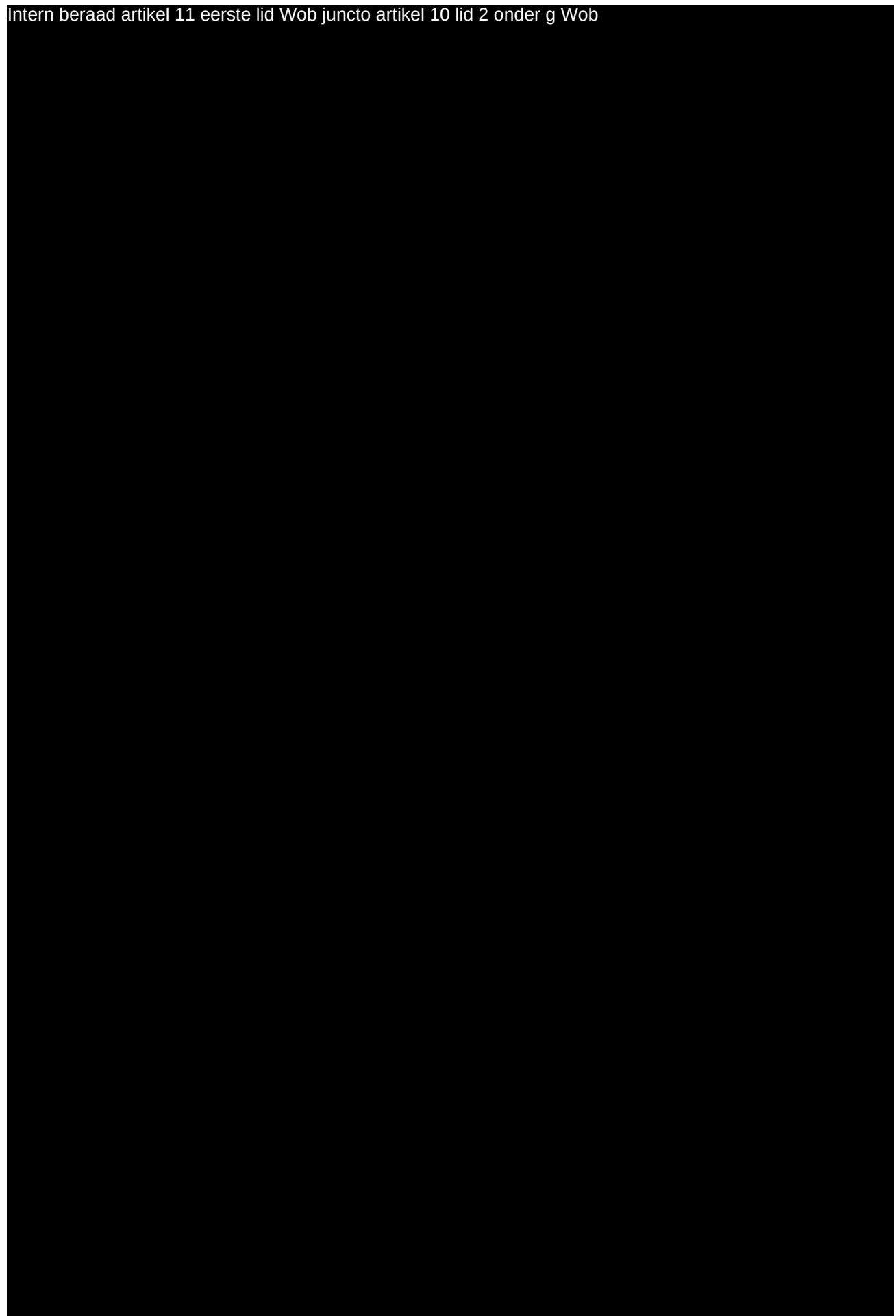
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



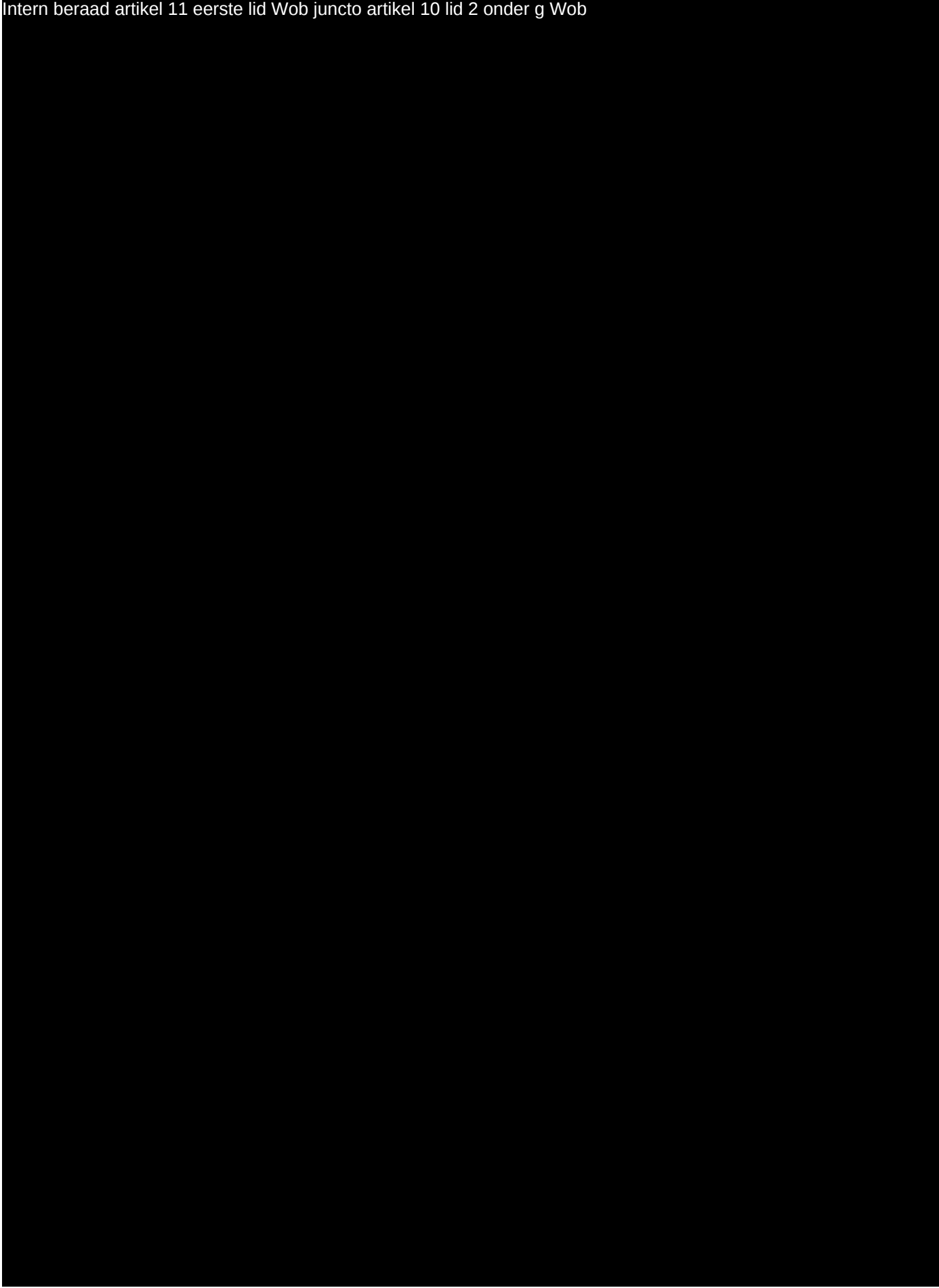
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



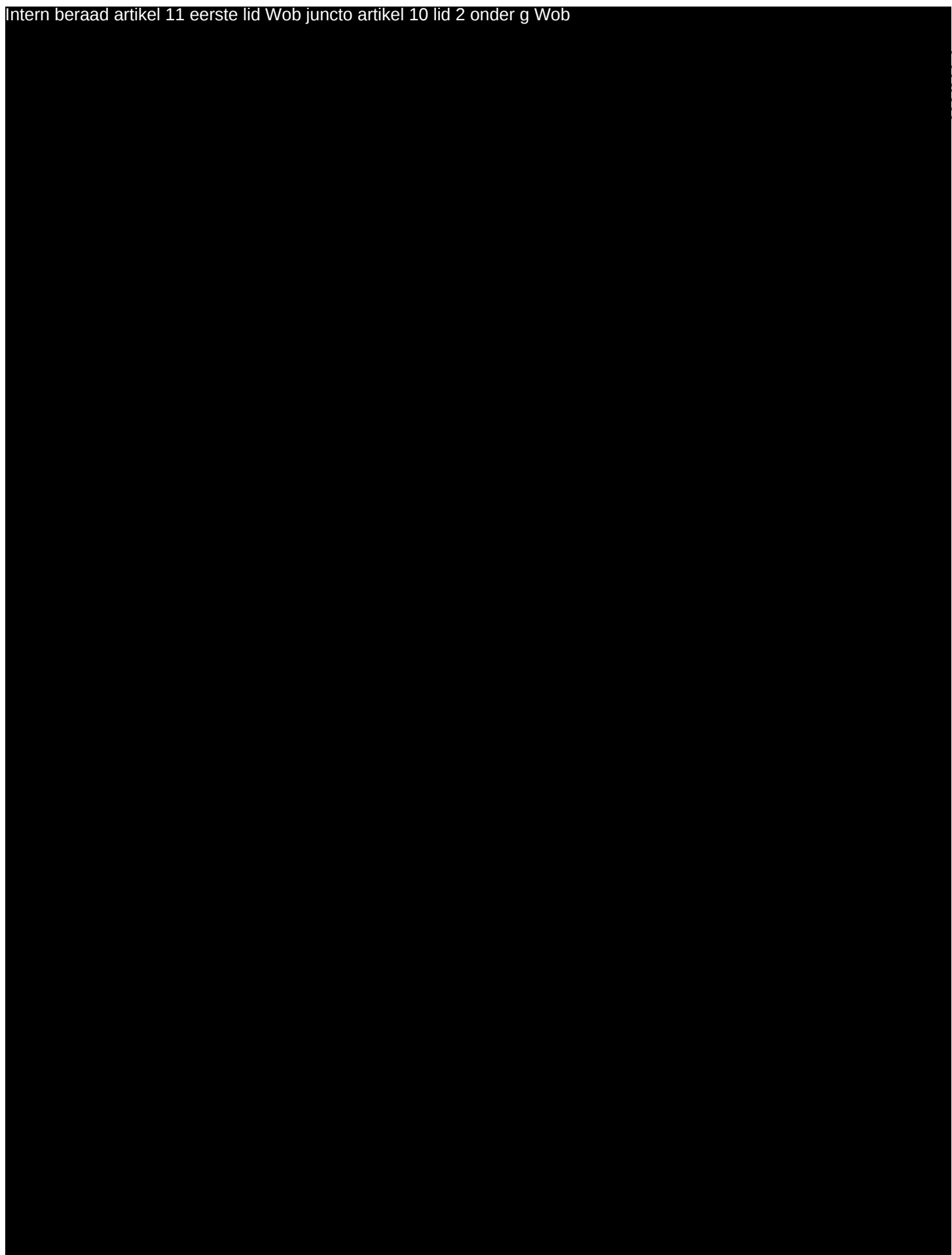
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

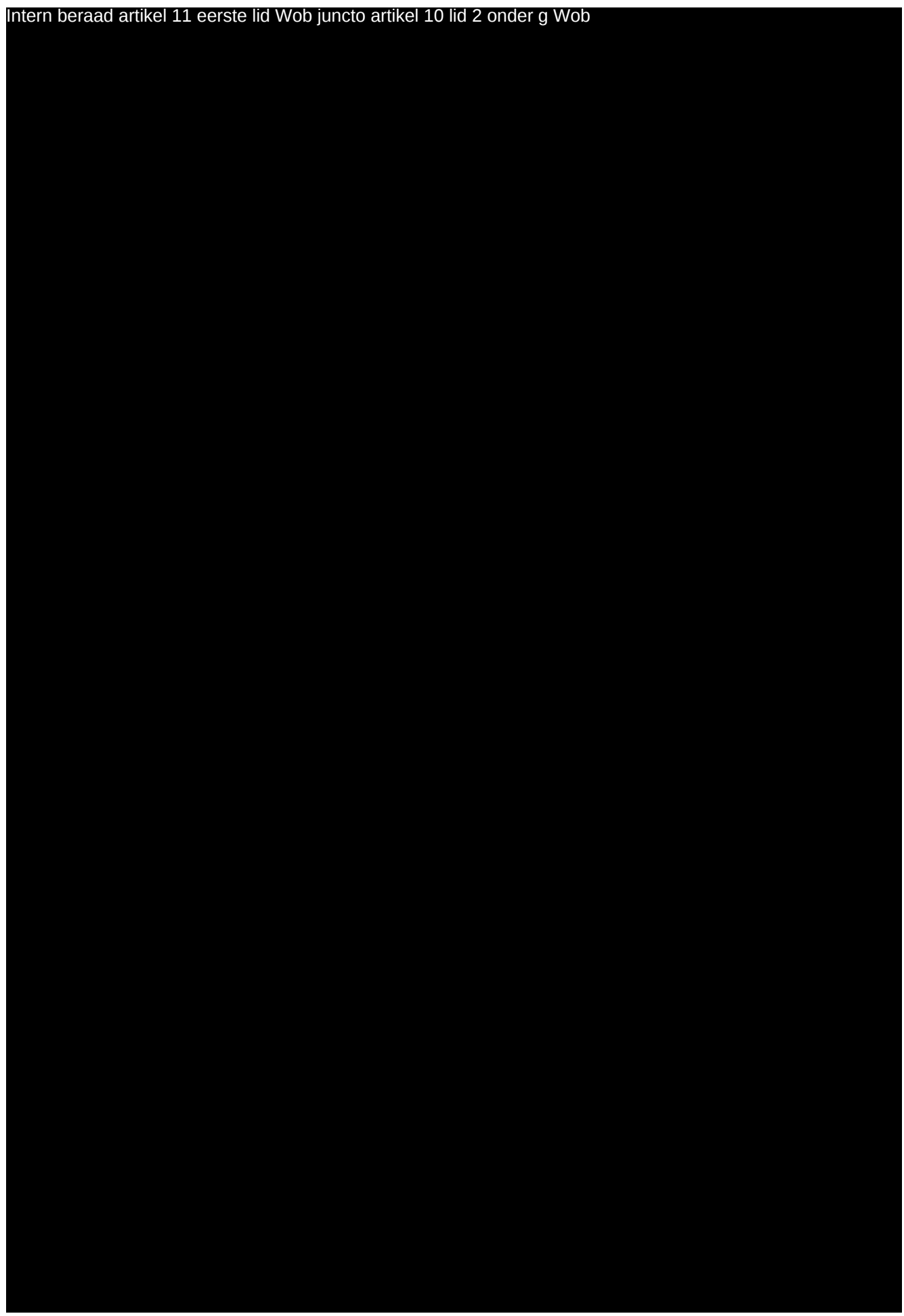


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

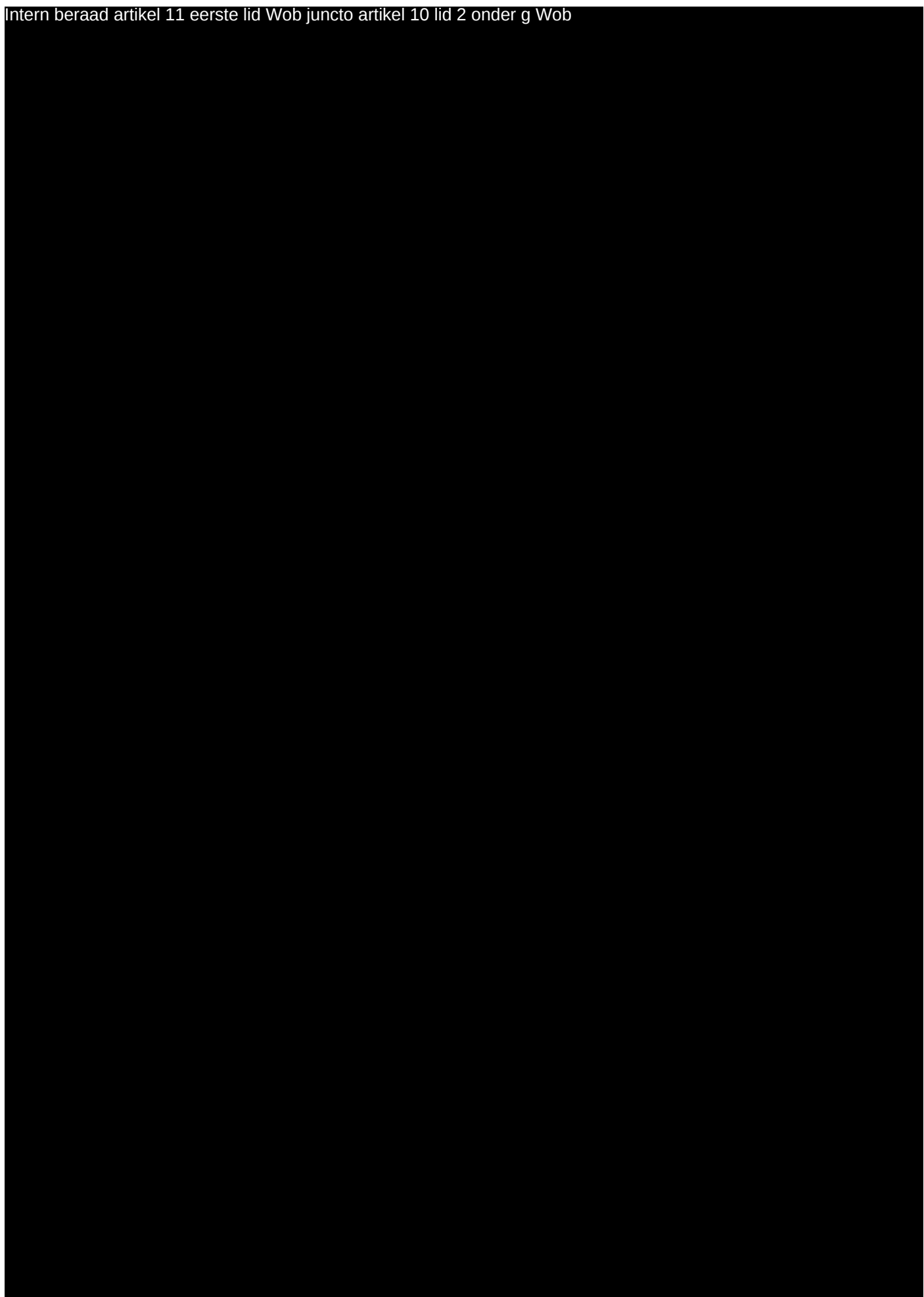


VIND.

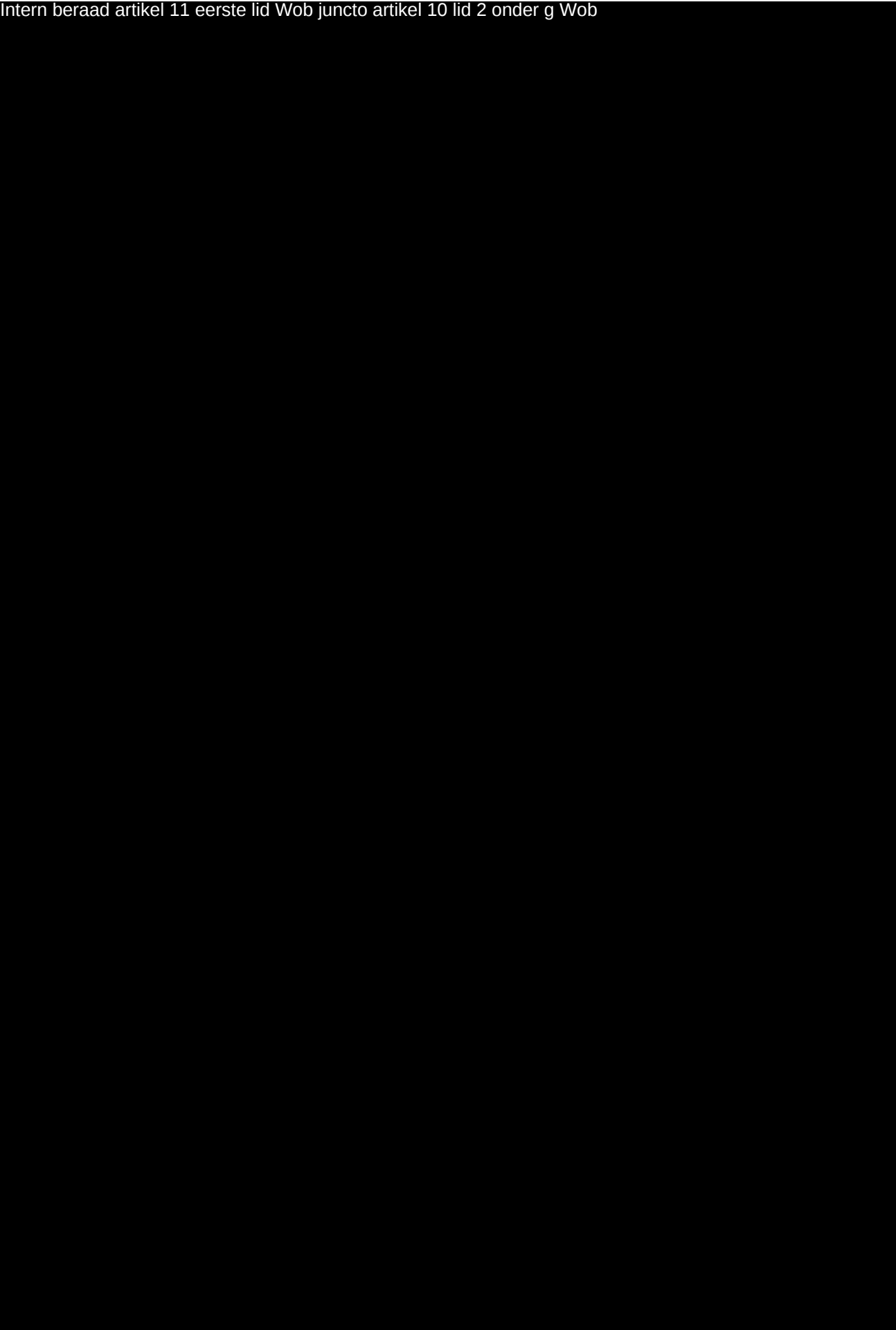
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



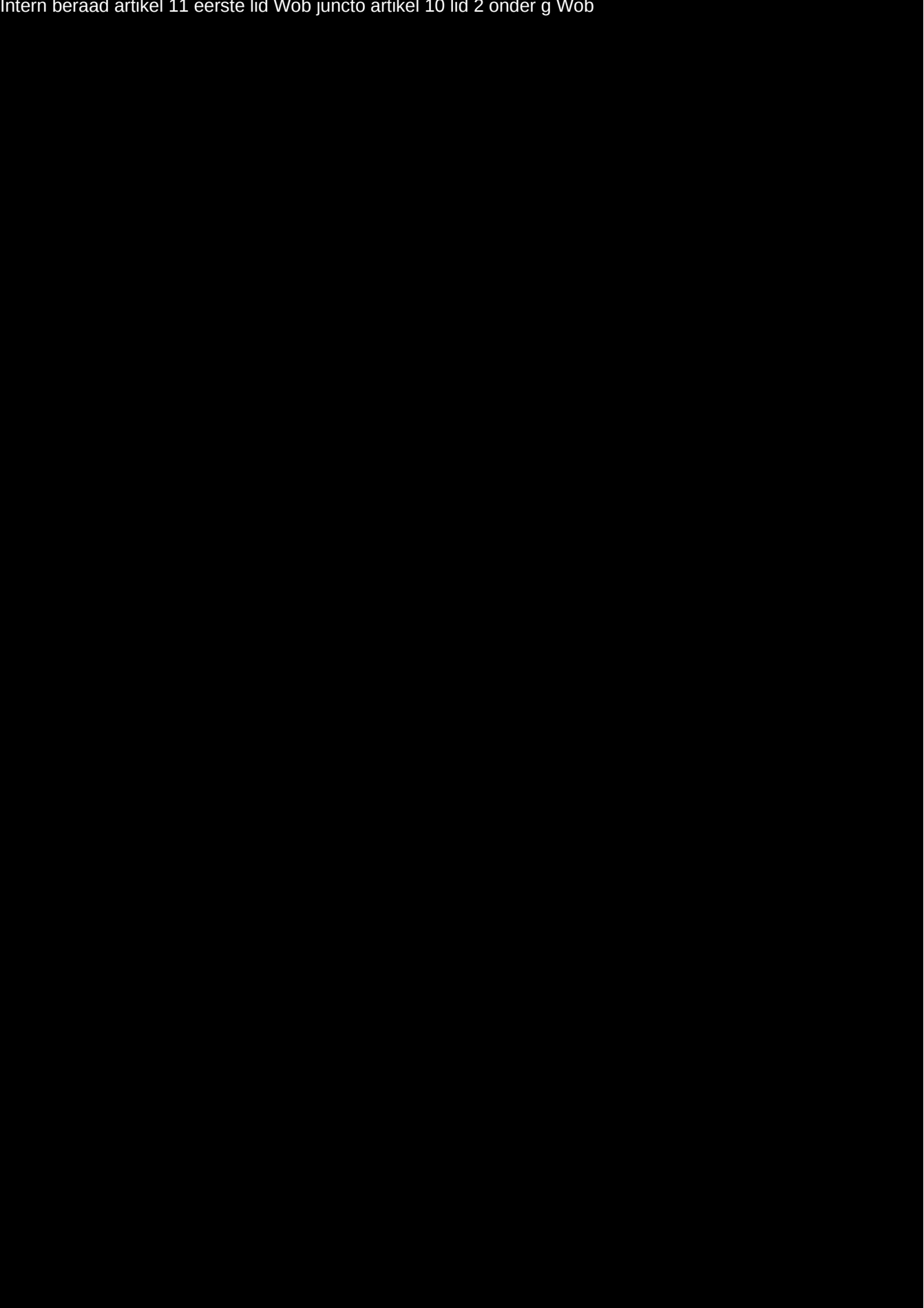
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



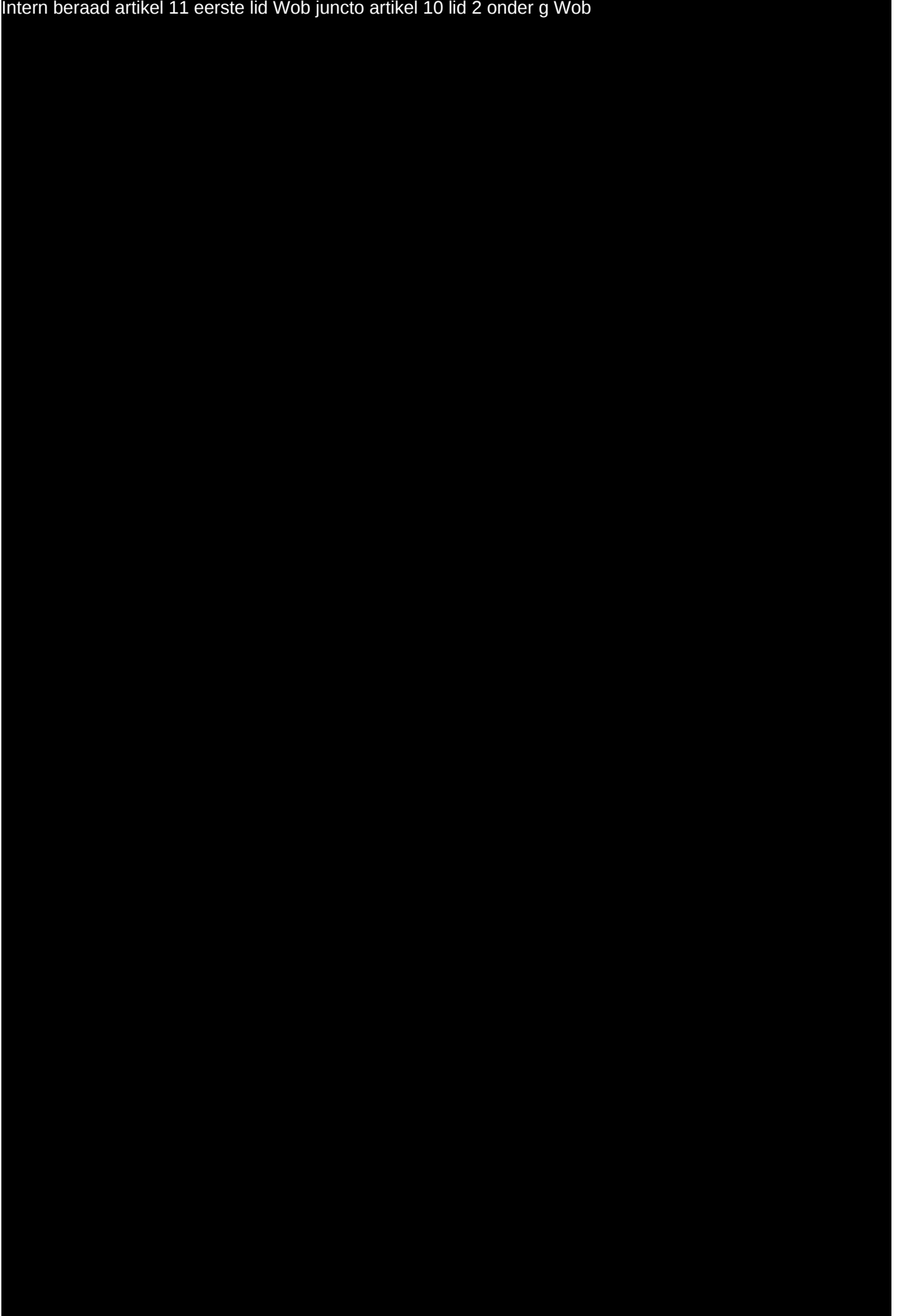
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



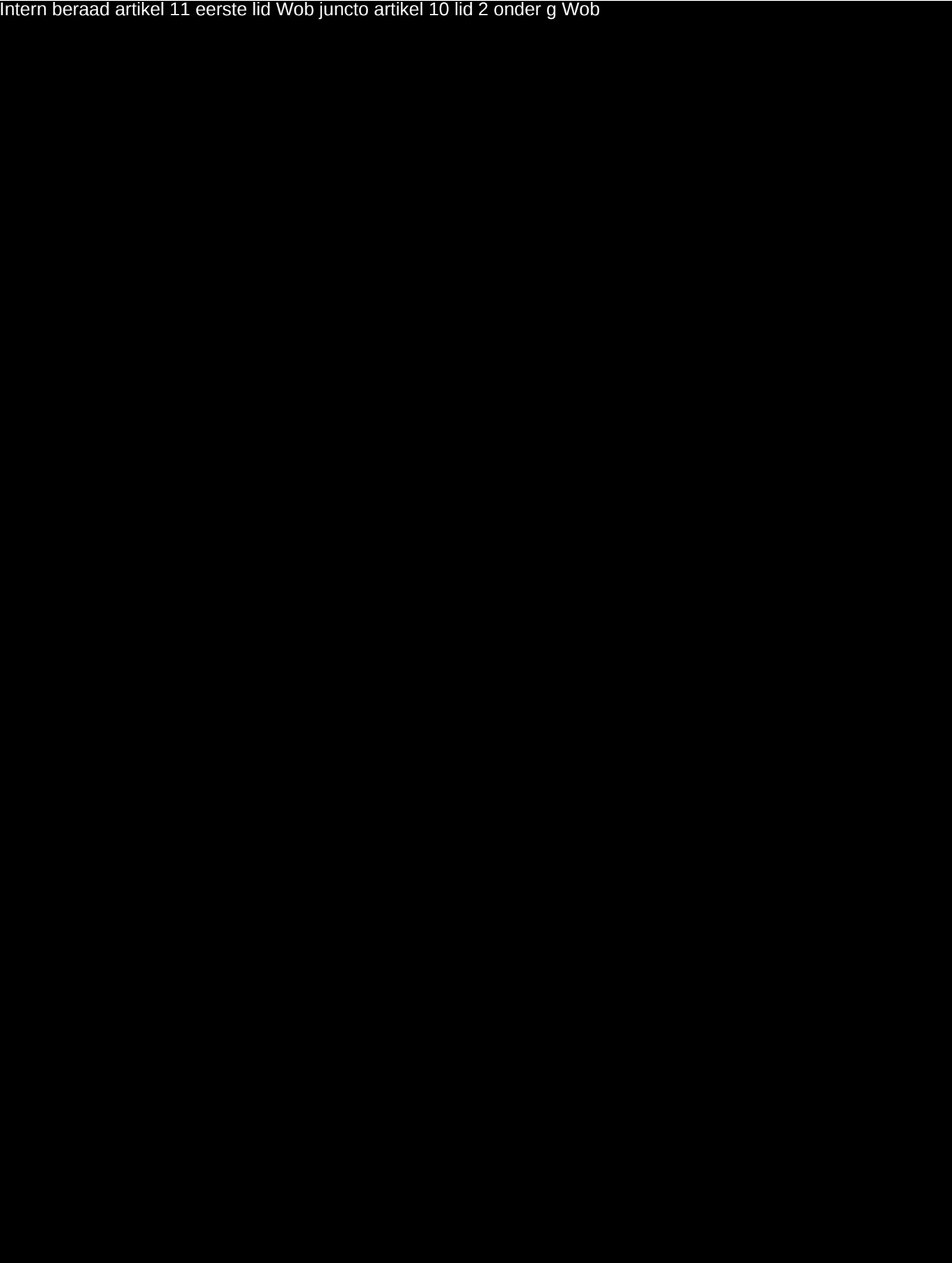
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



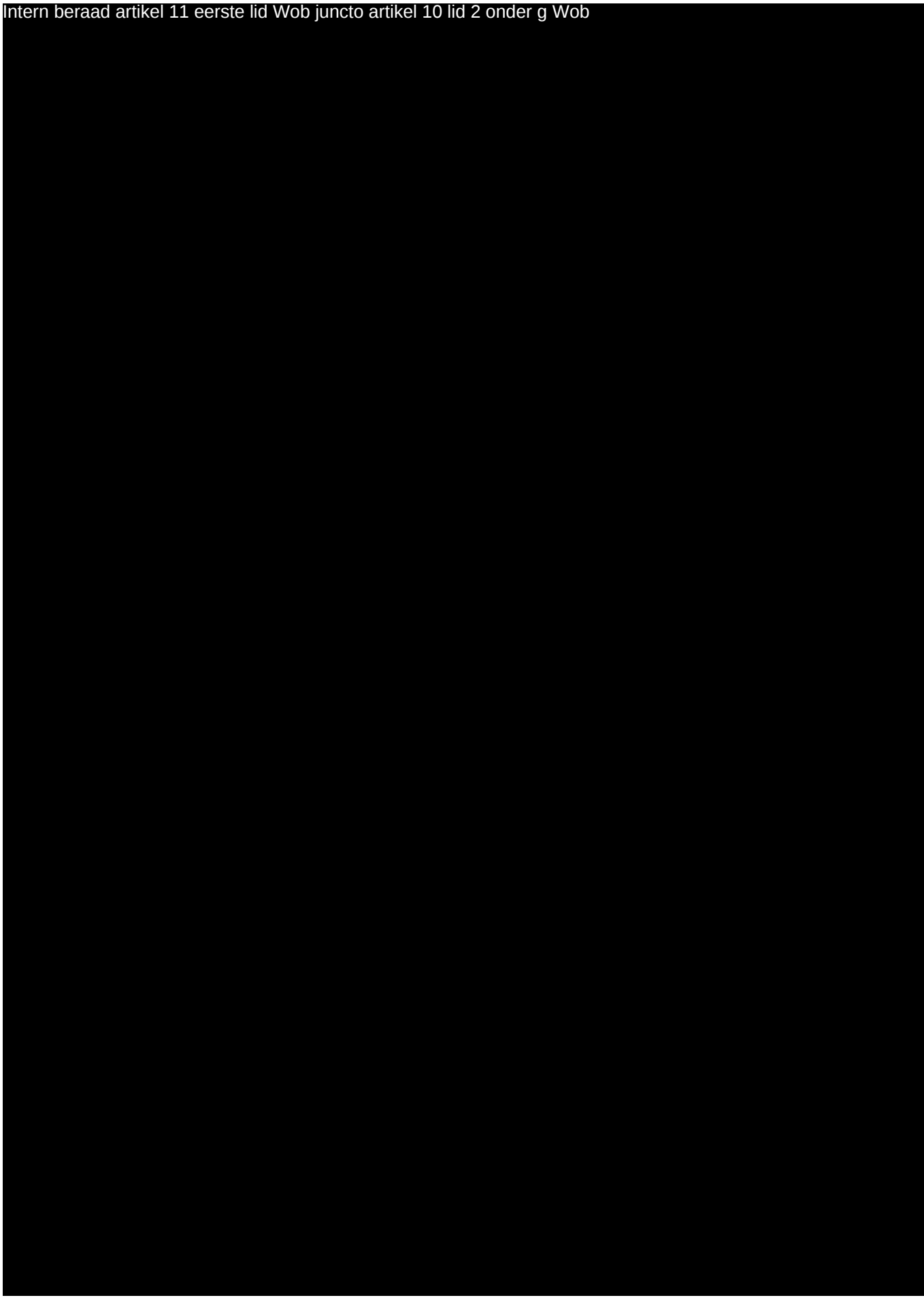
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



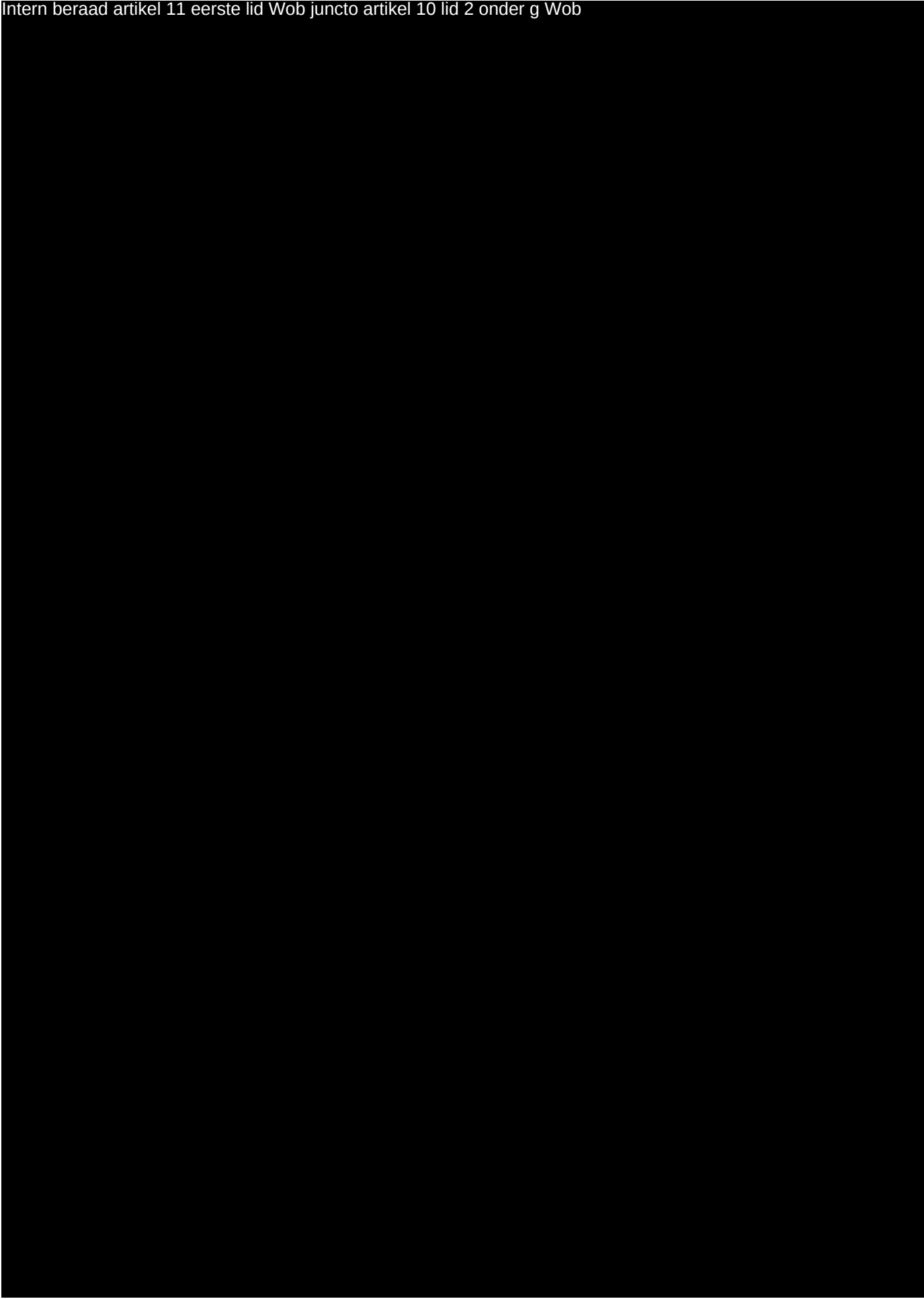
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



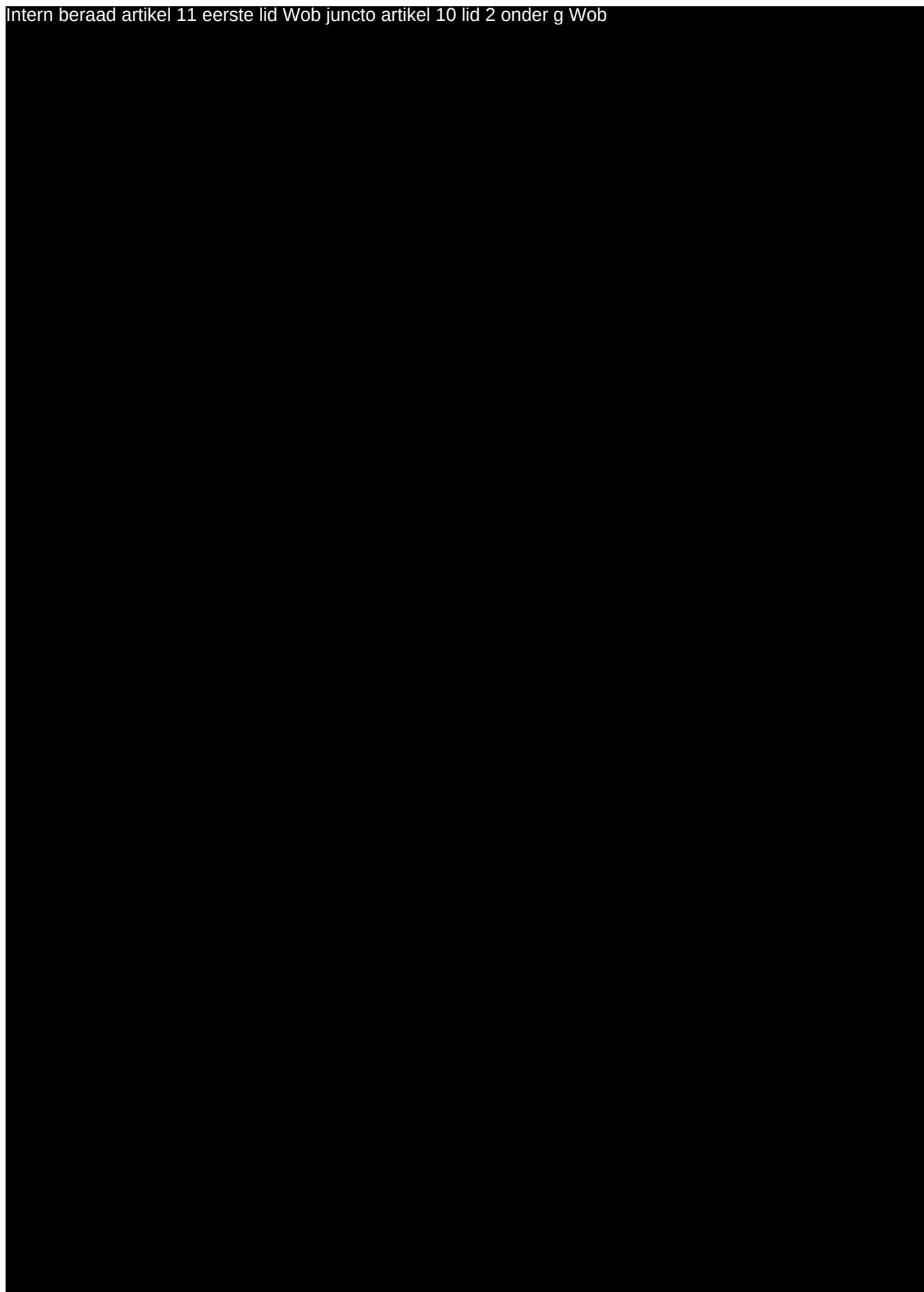
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



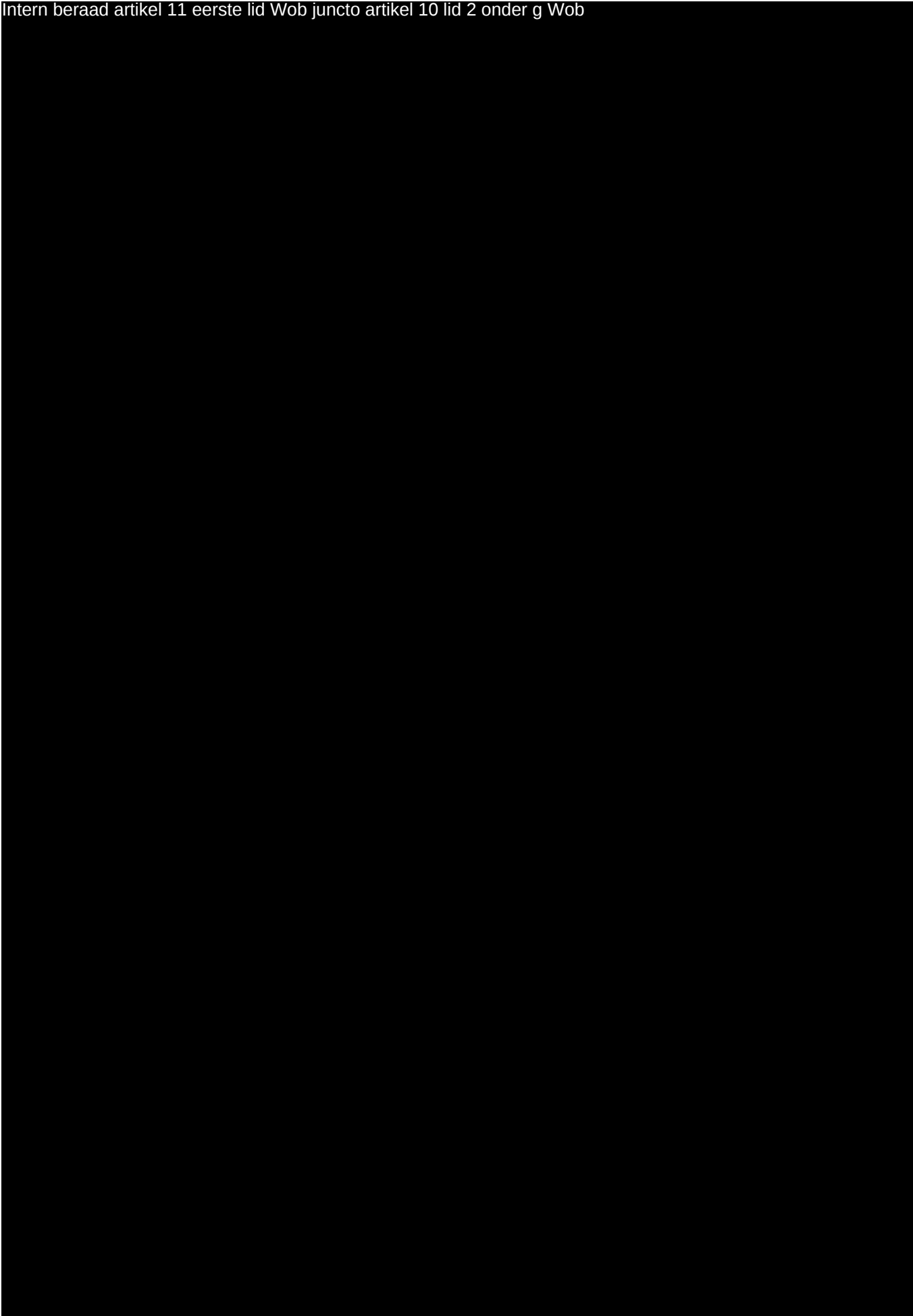
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



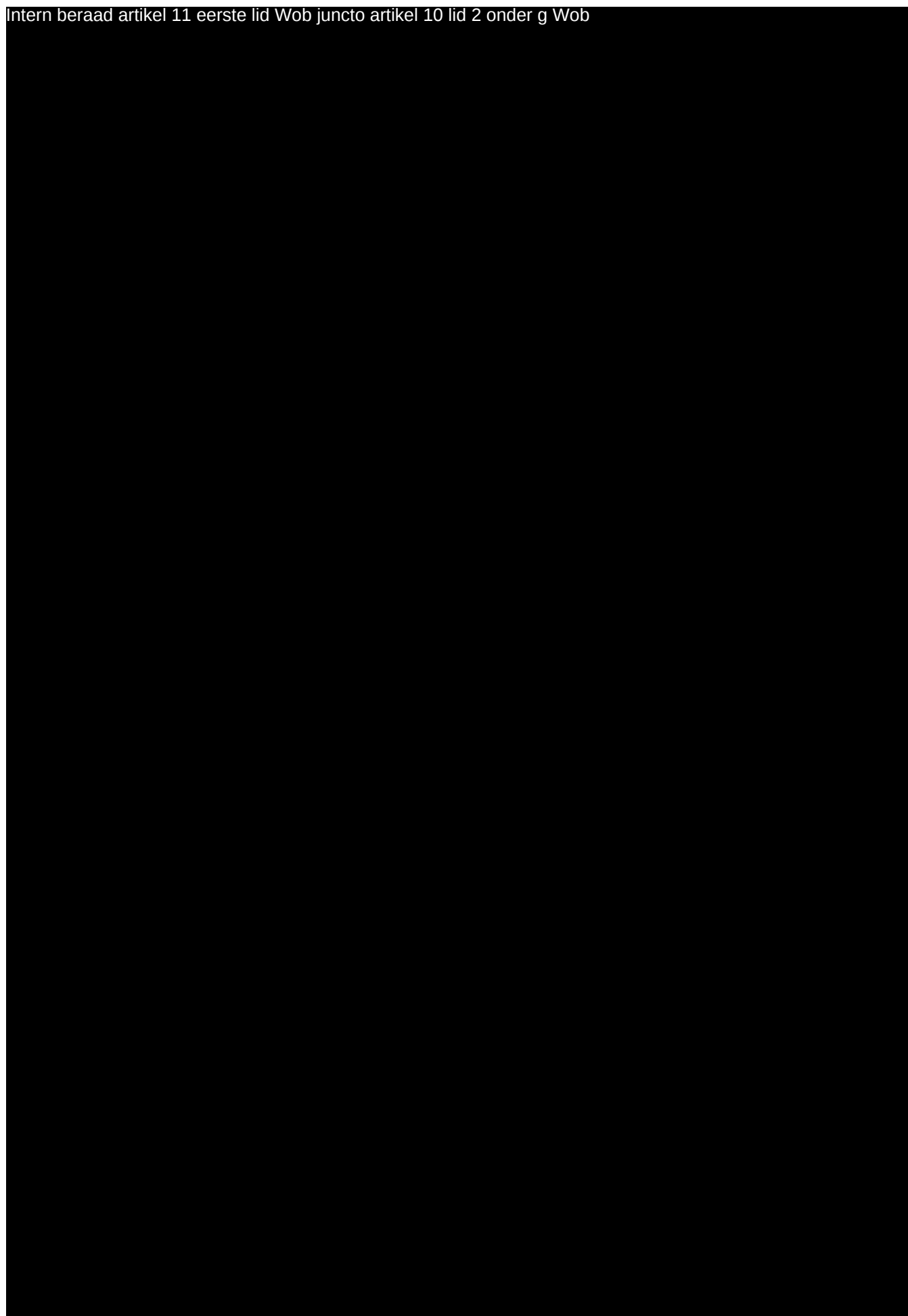
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



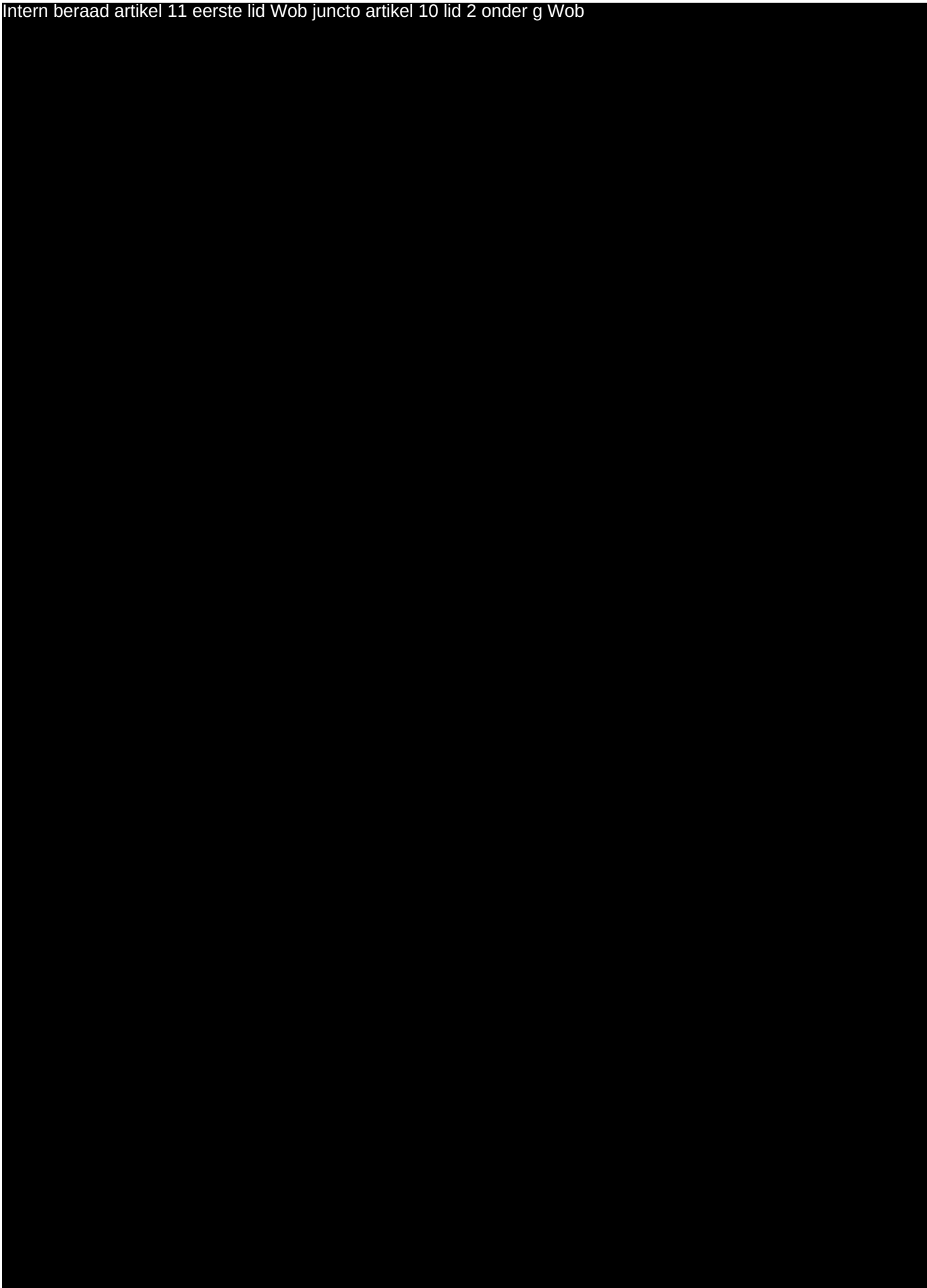
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



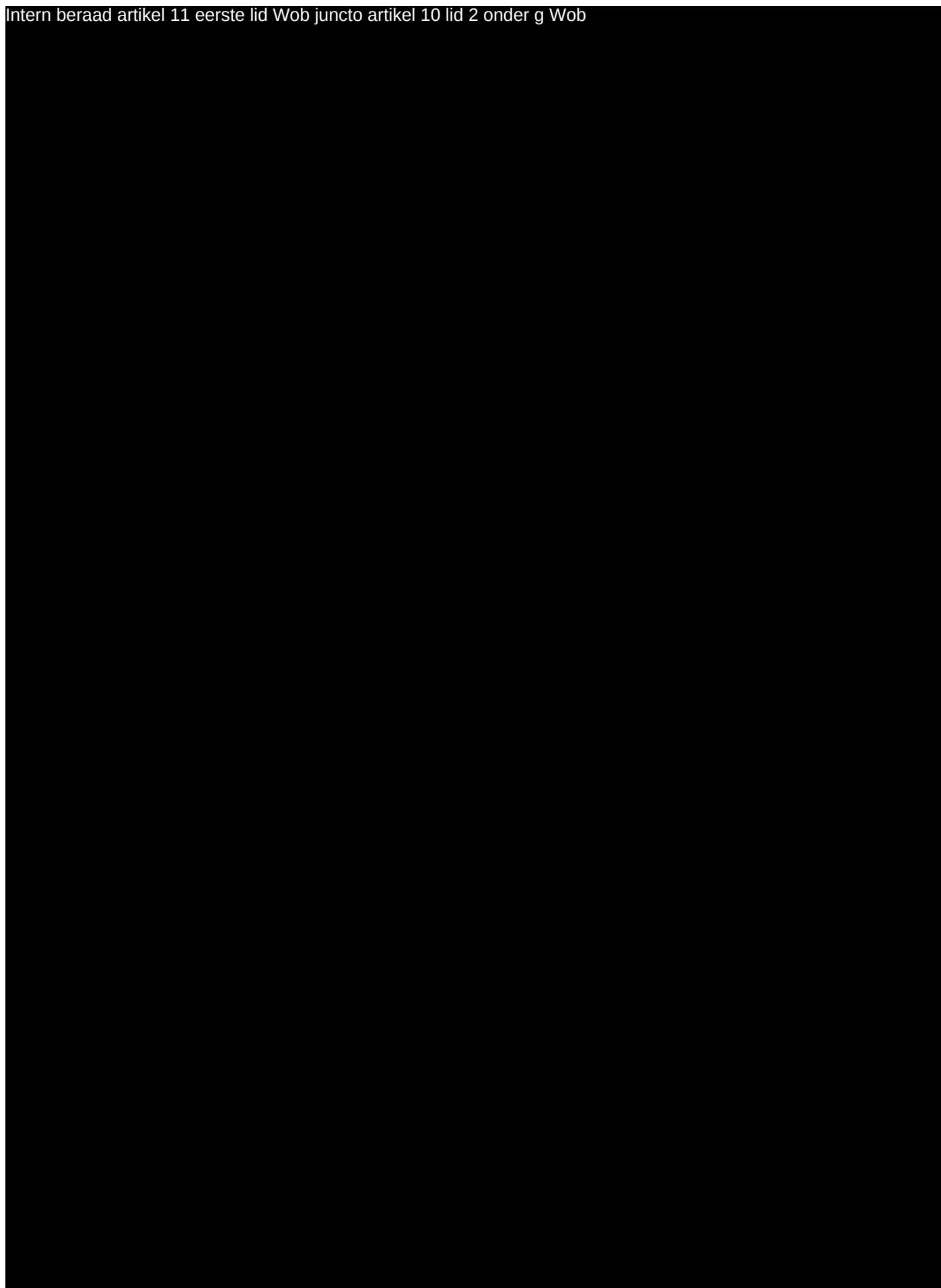
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



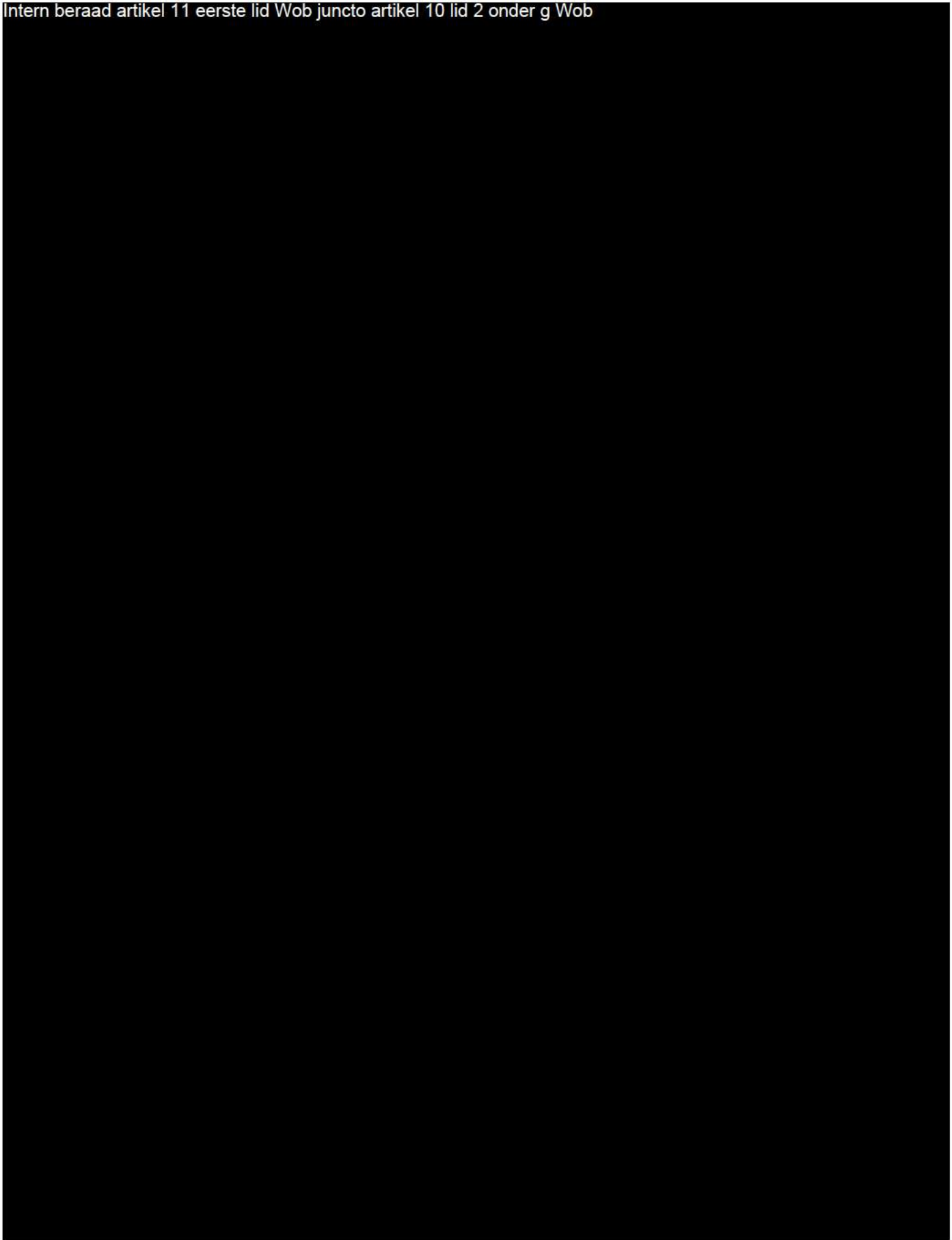
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



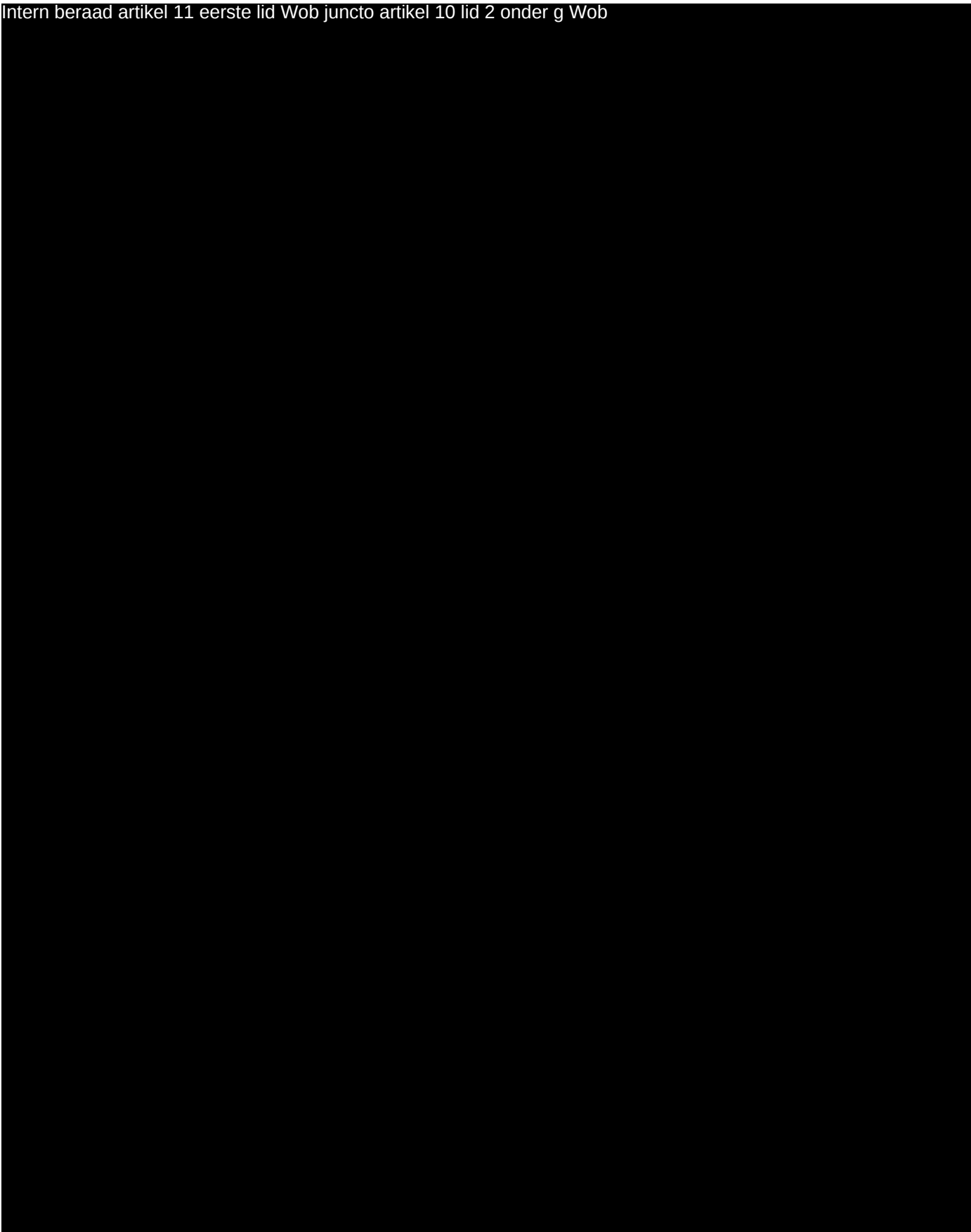
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

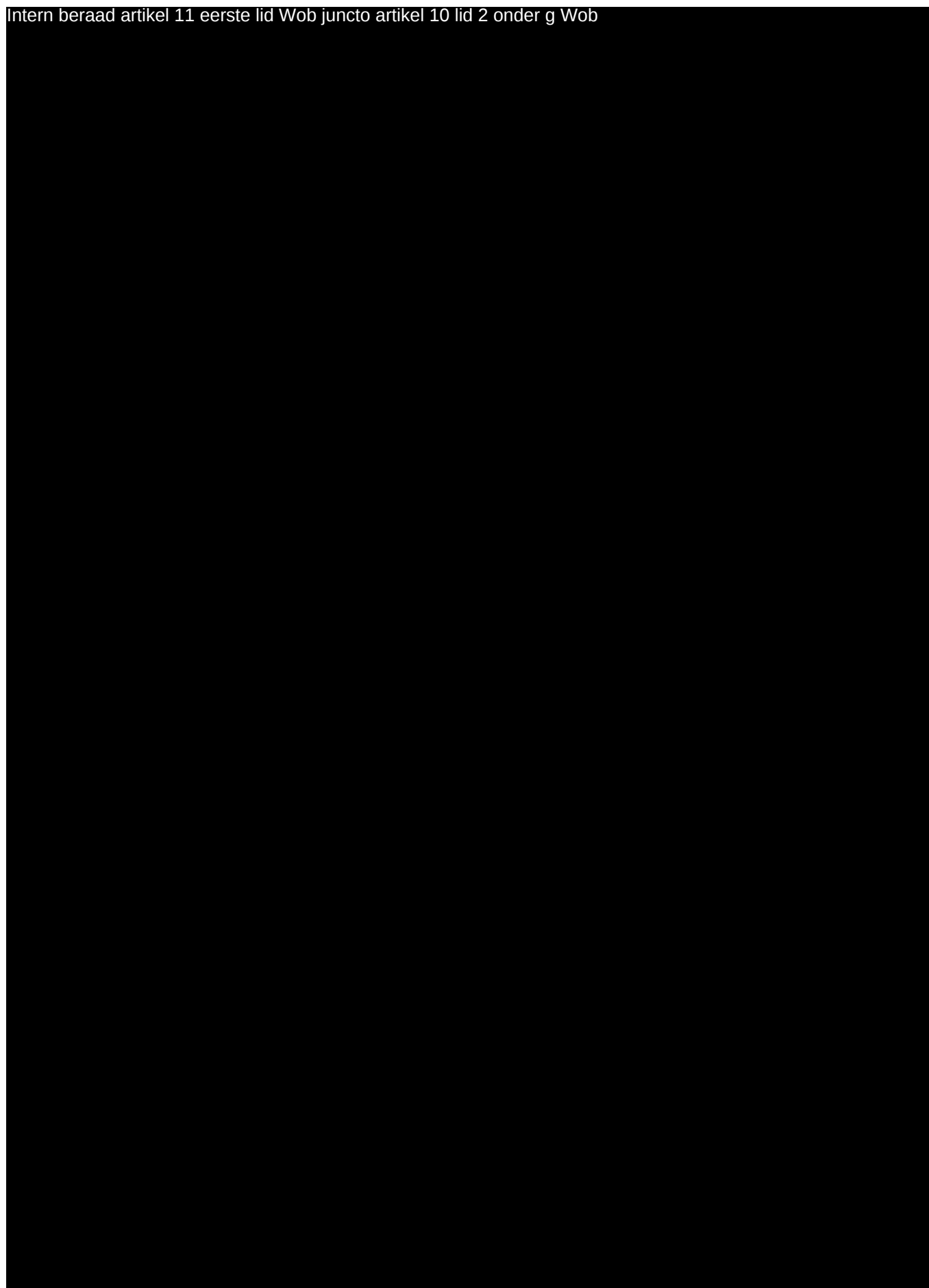


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

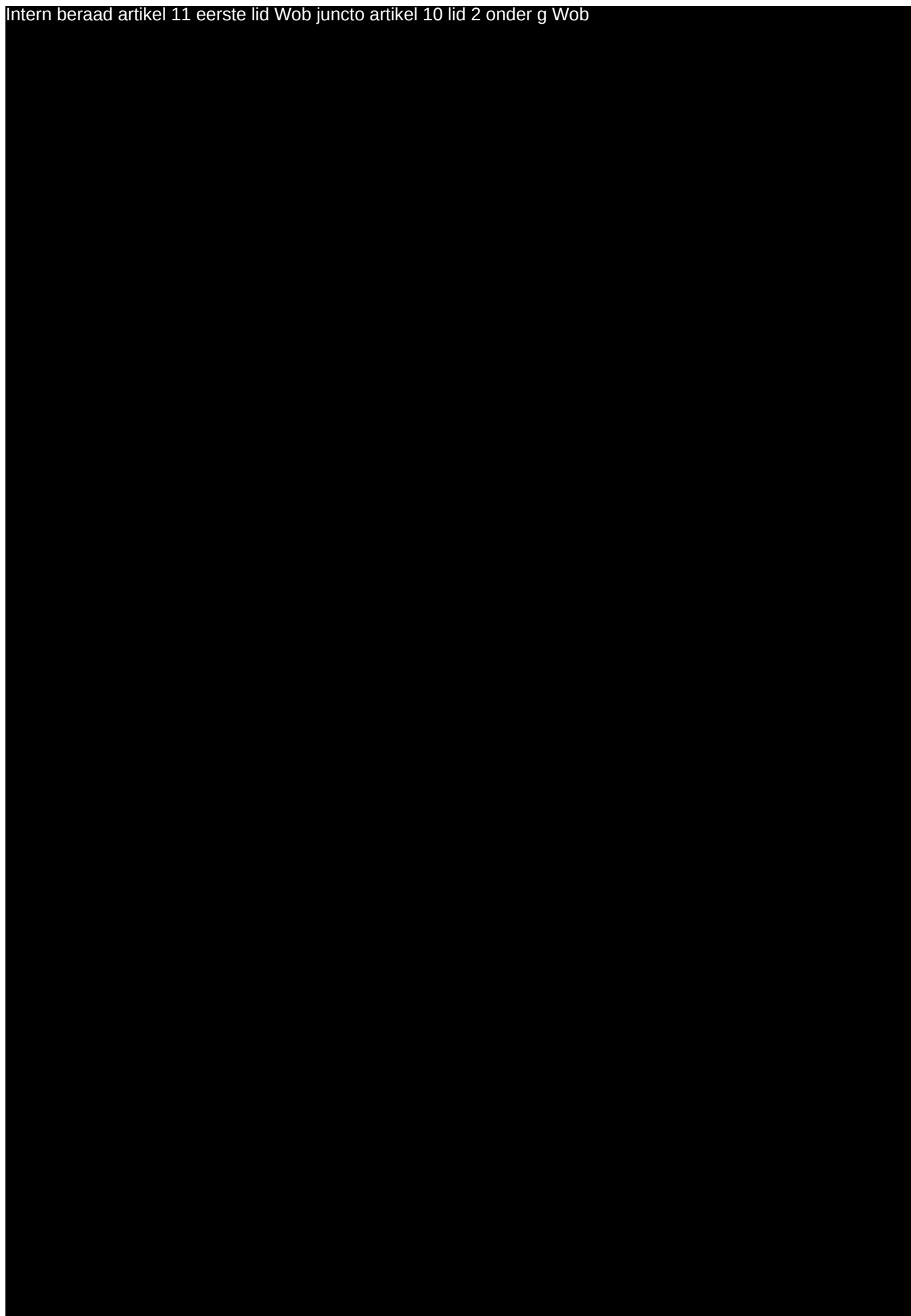


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

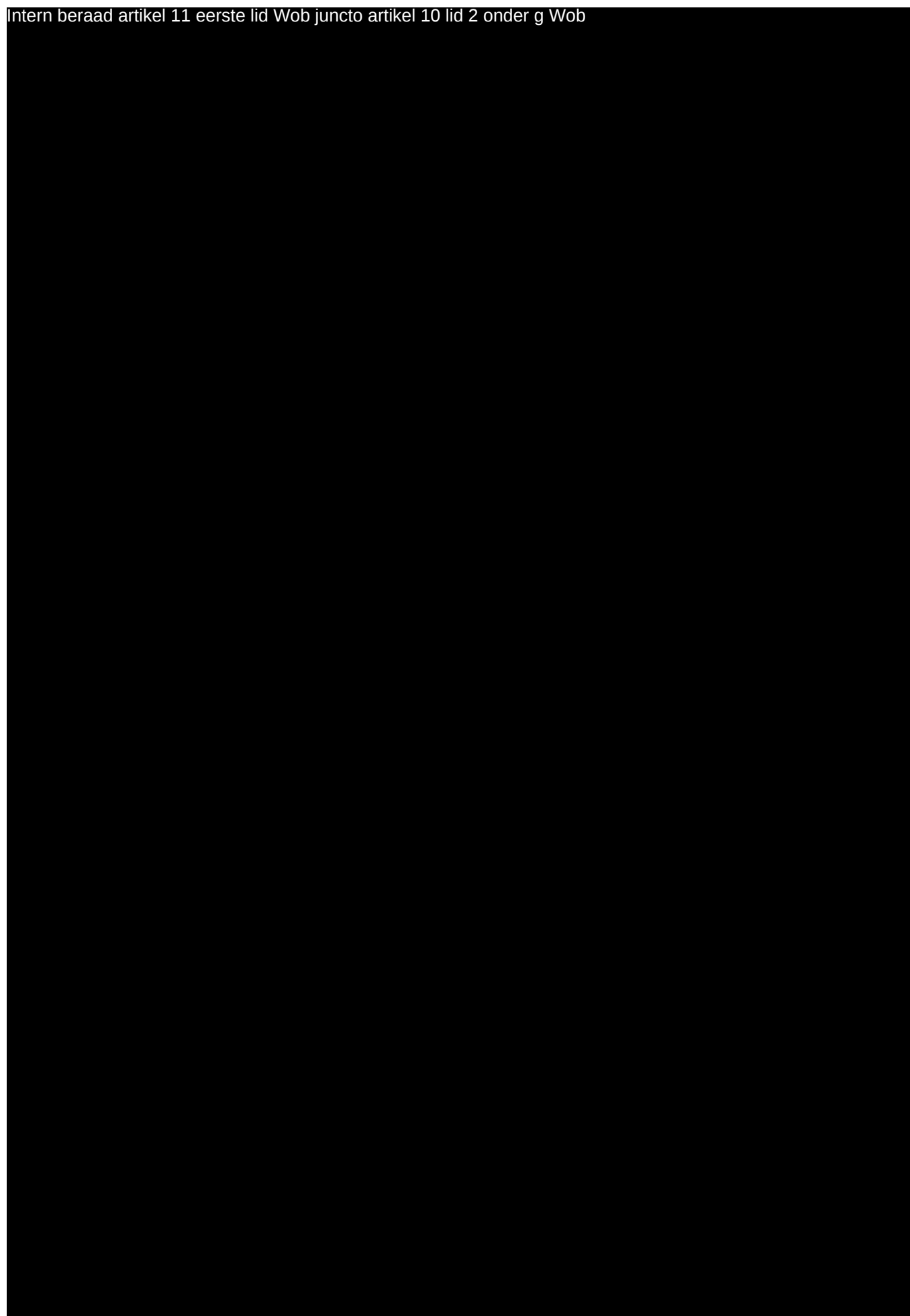
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



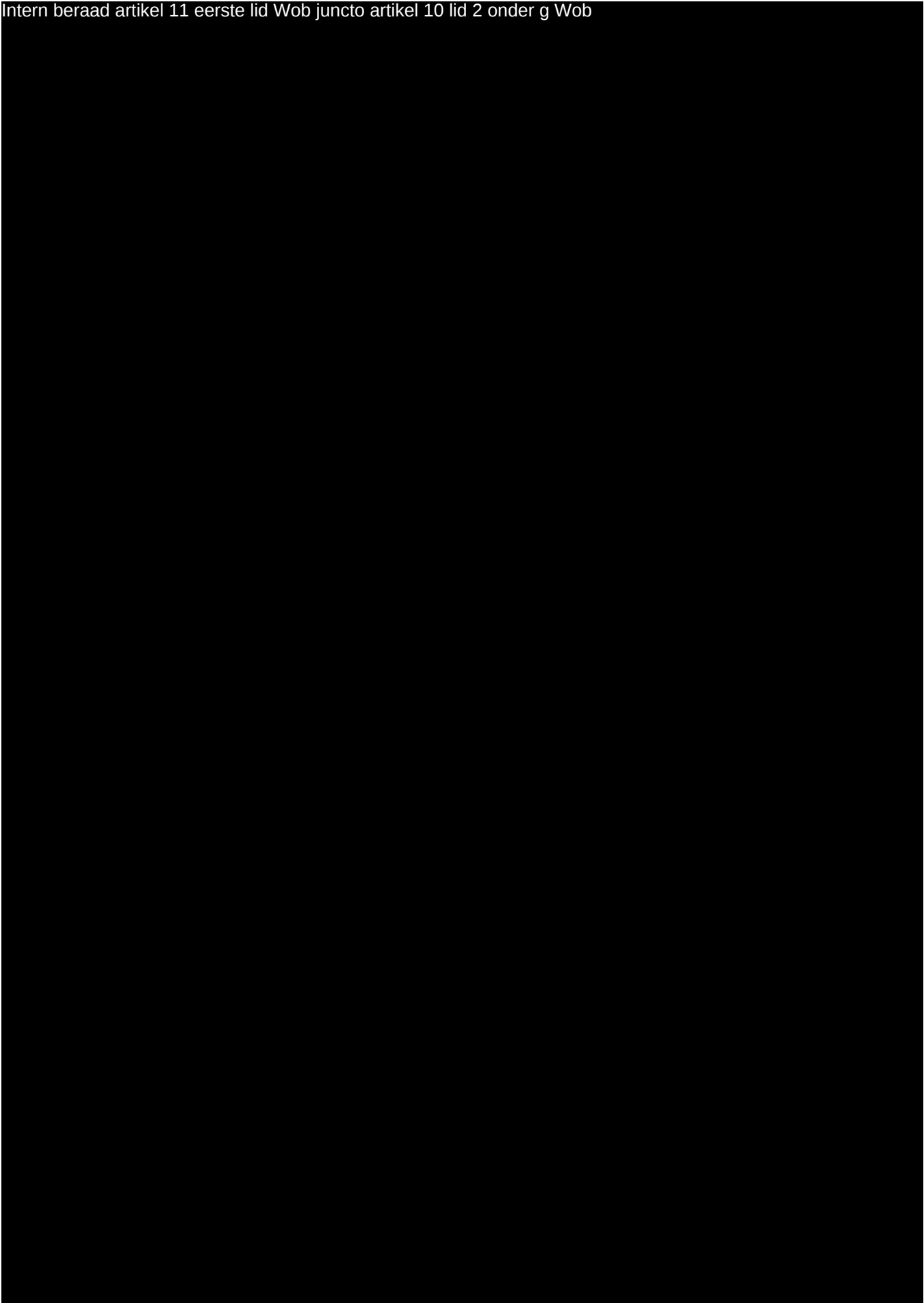
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



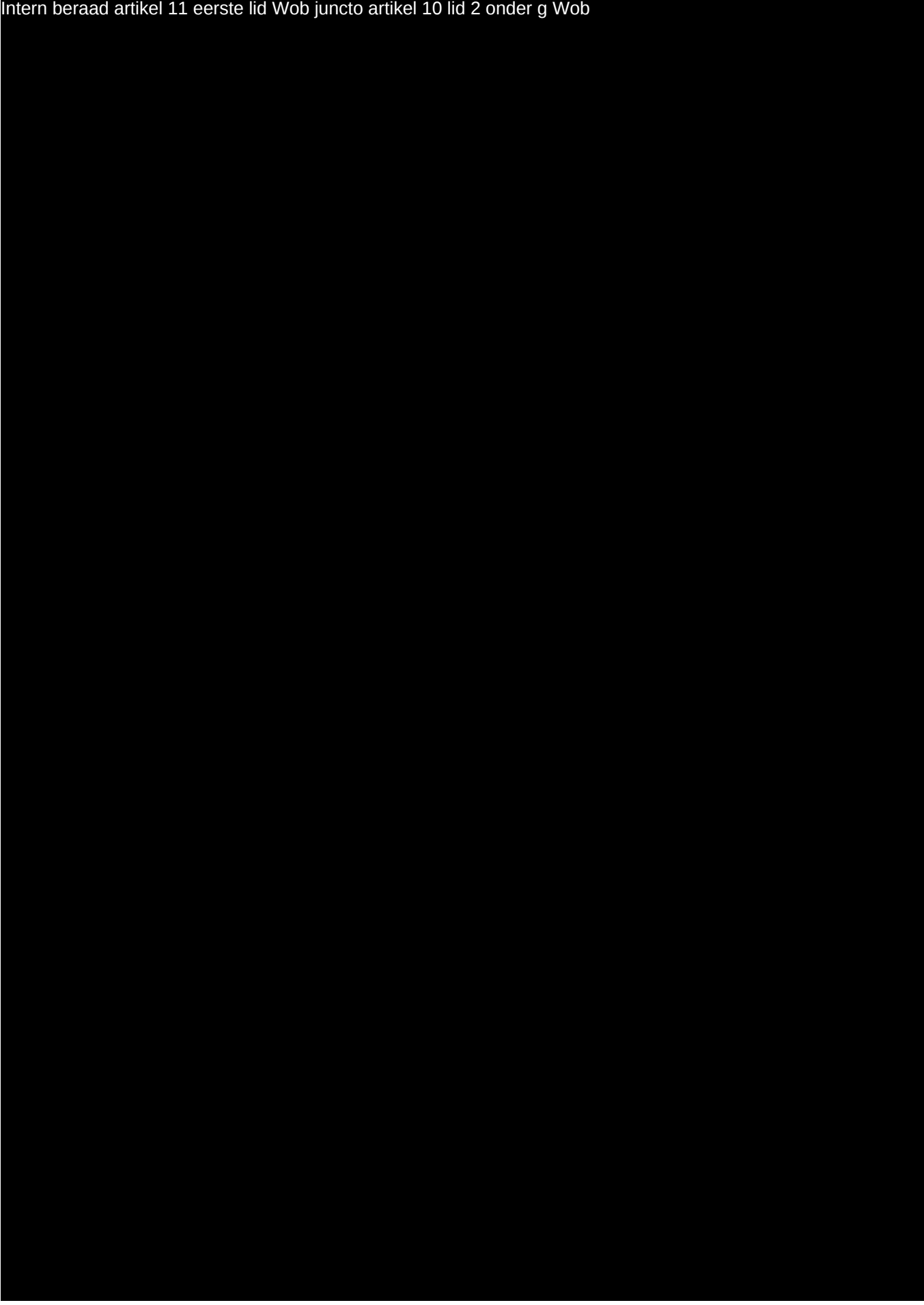
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



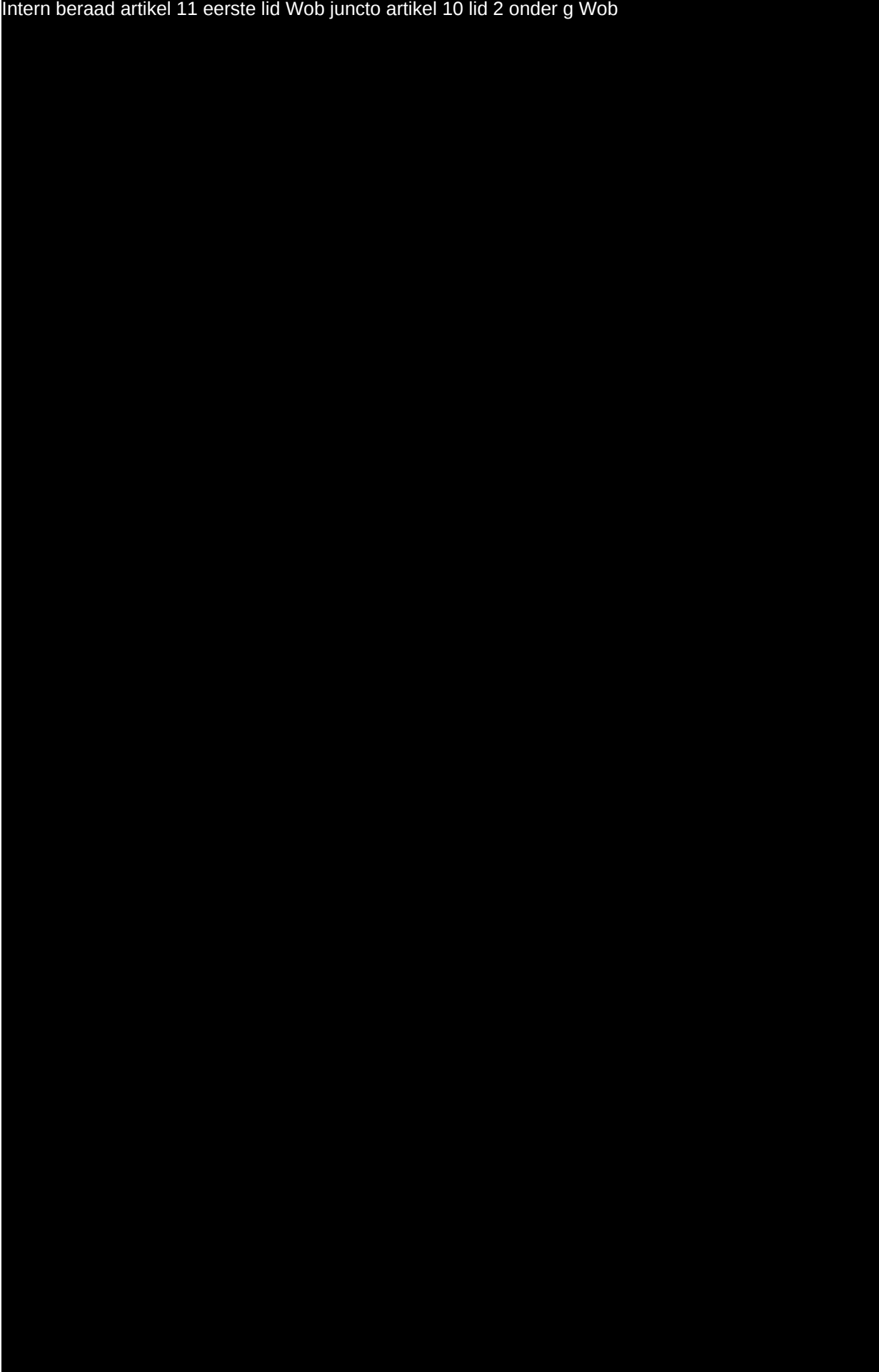
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



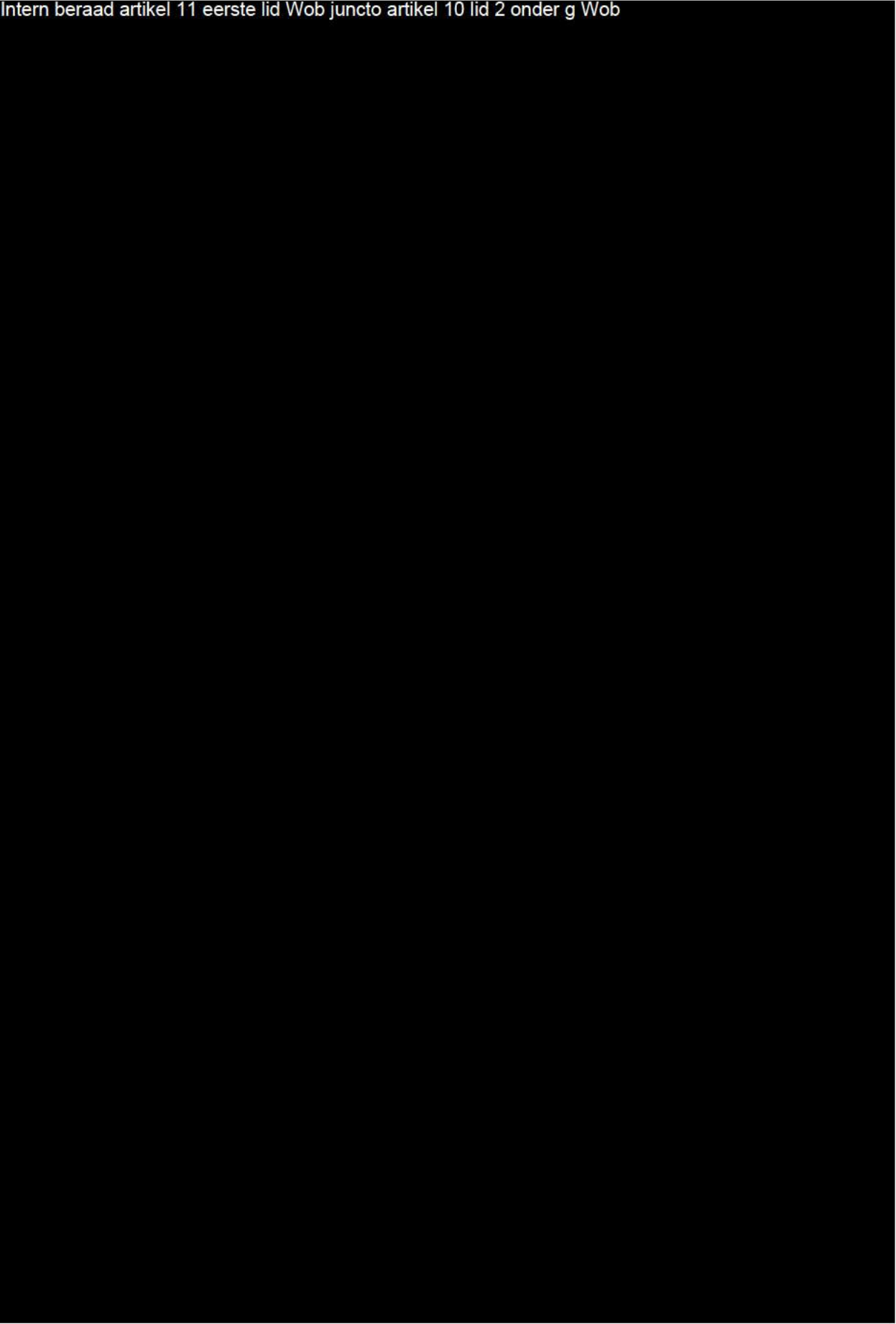
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



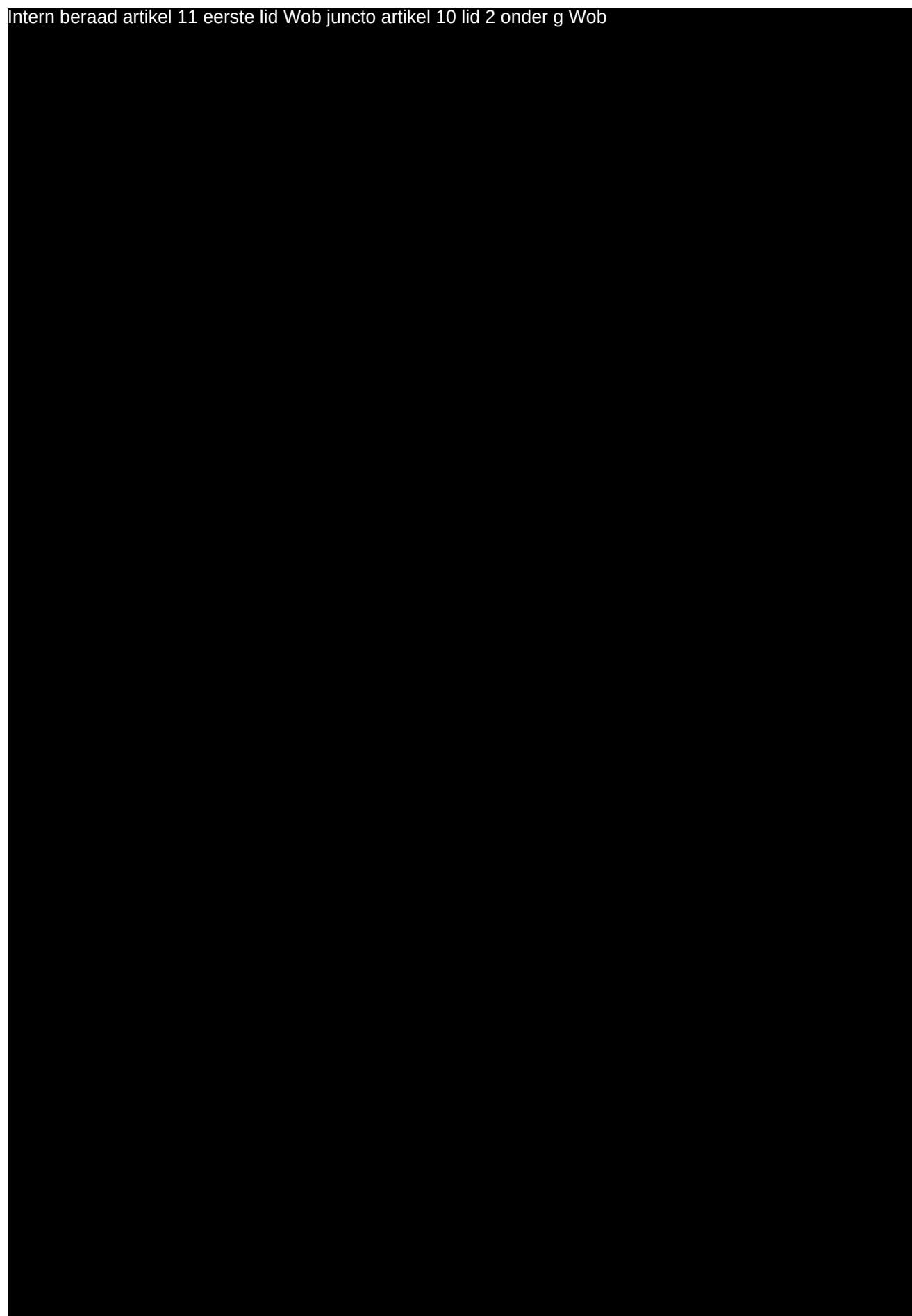
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



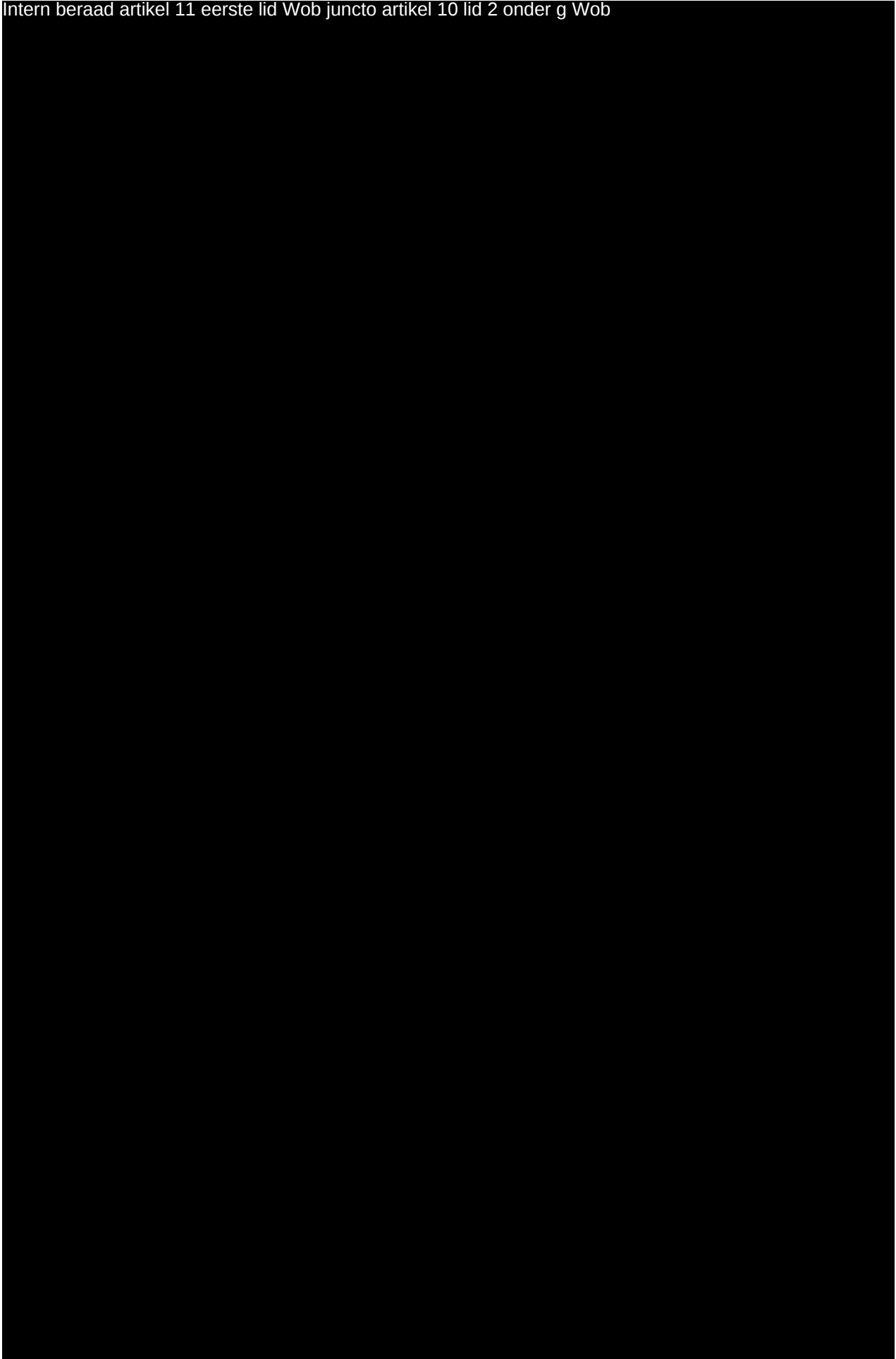
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



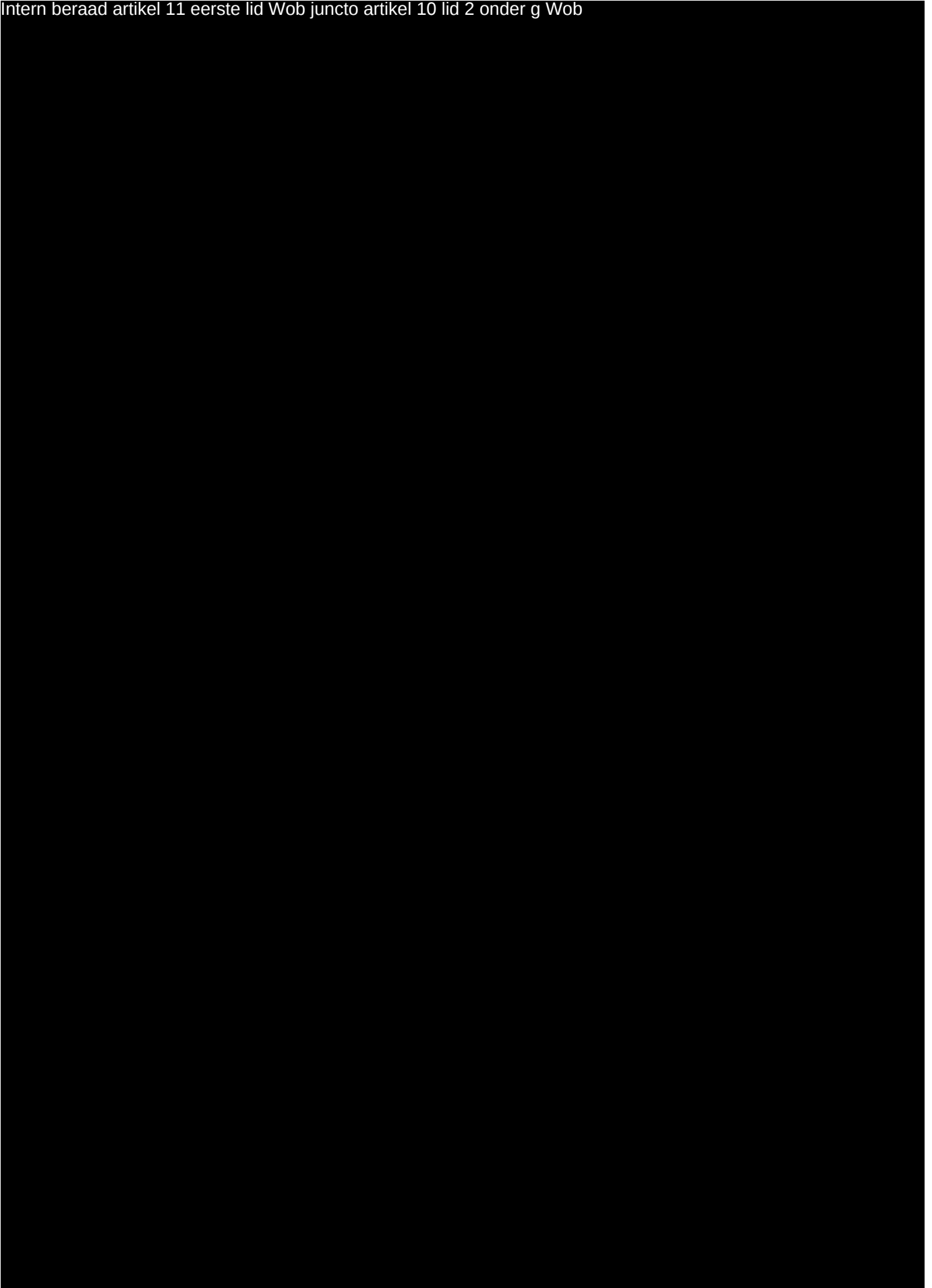
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



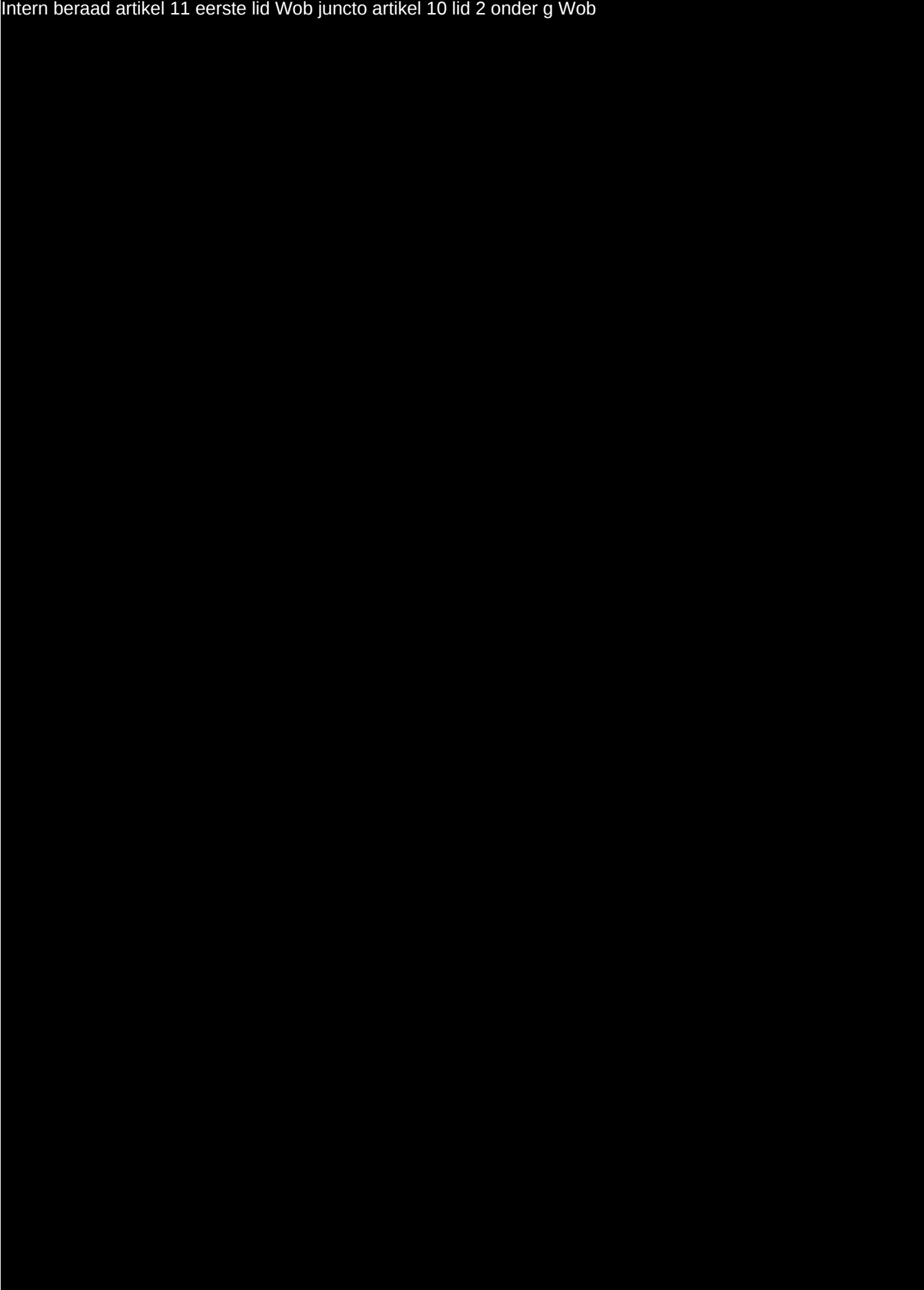
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



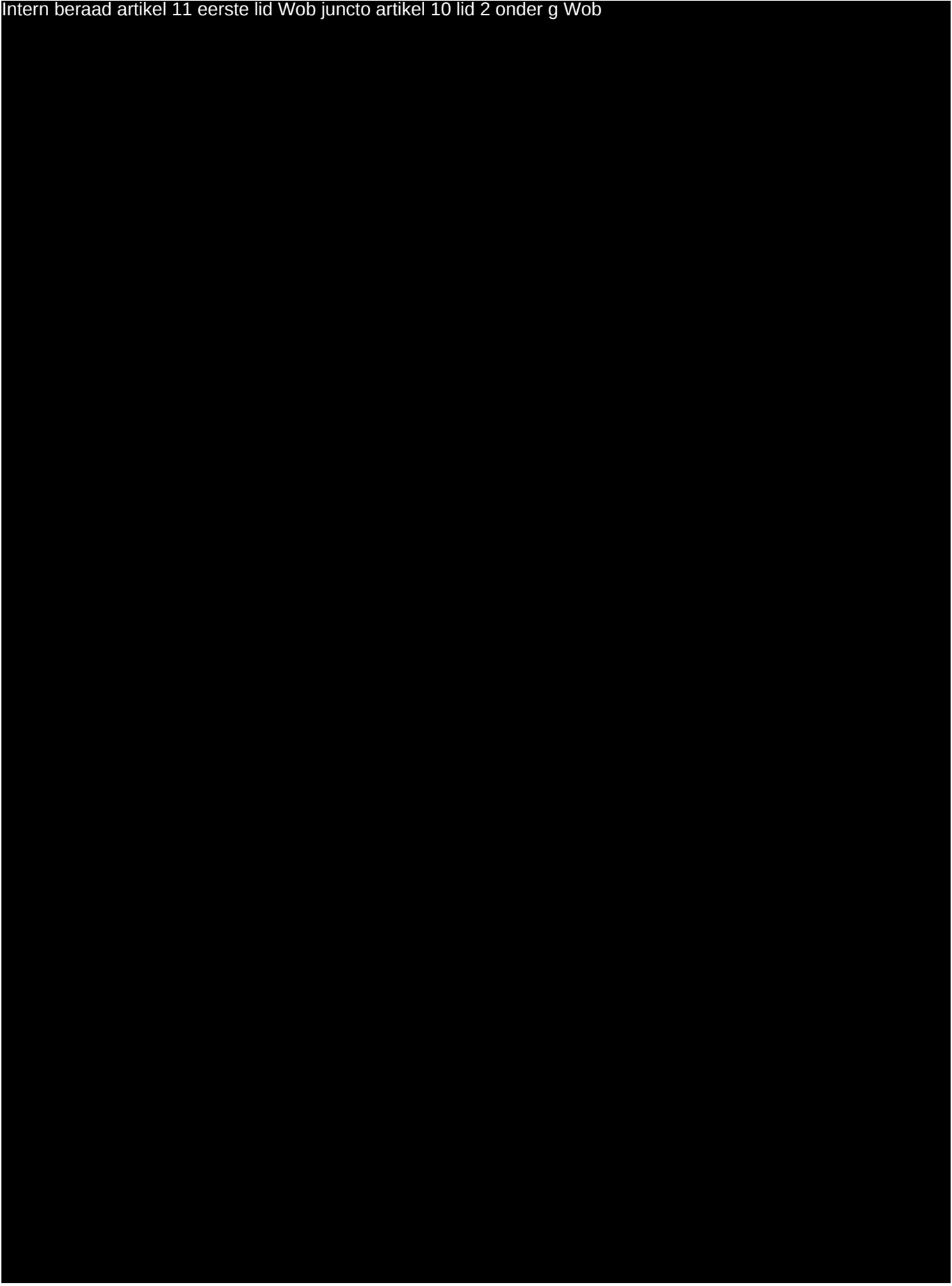
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



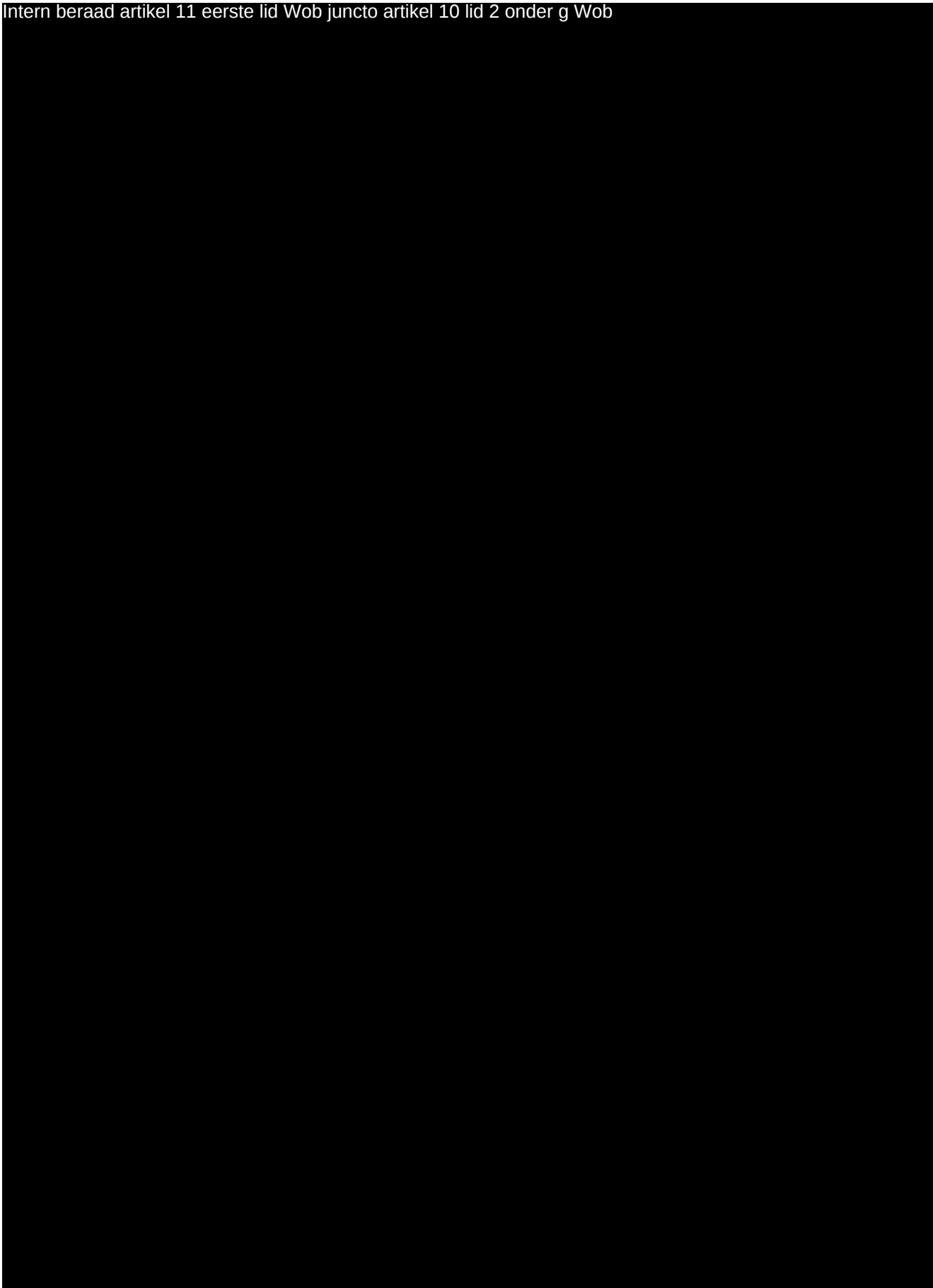
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



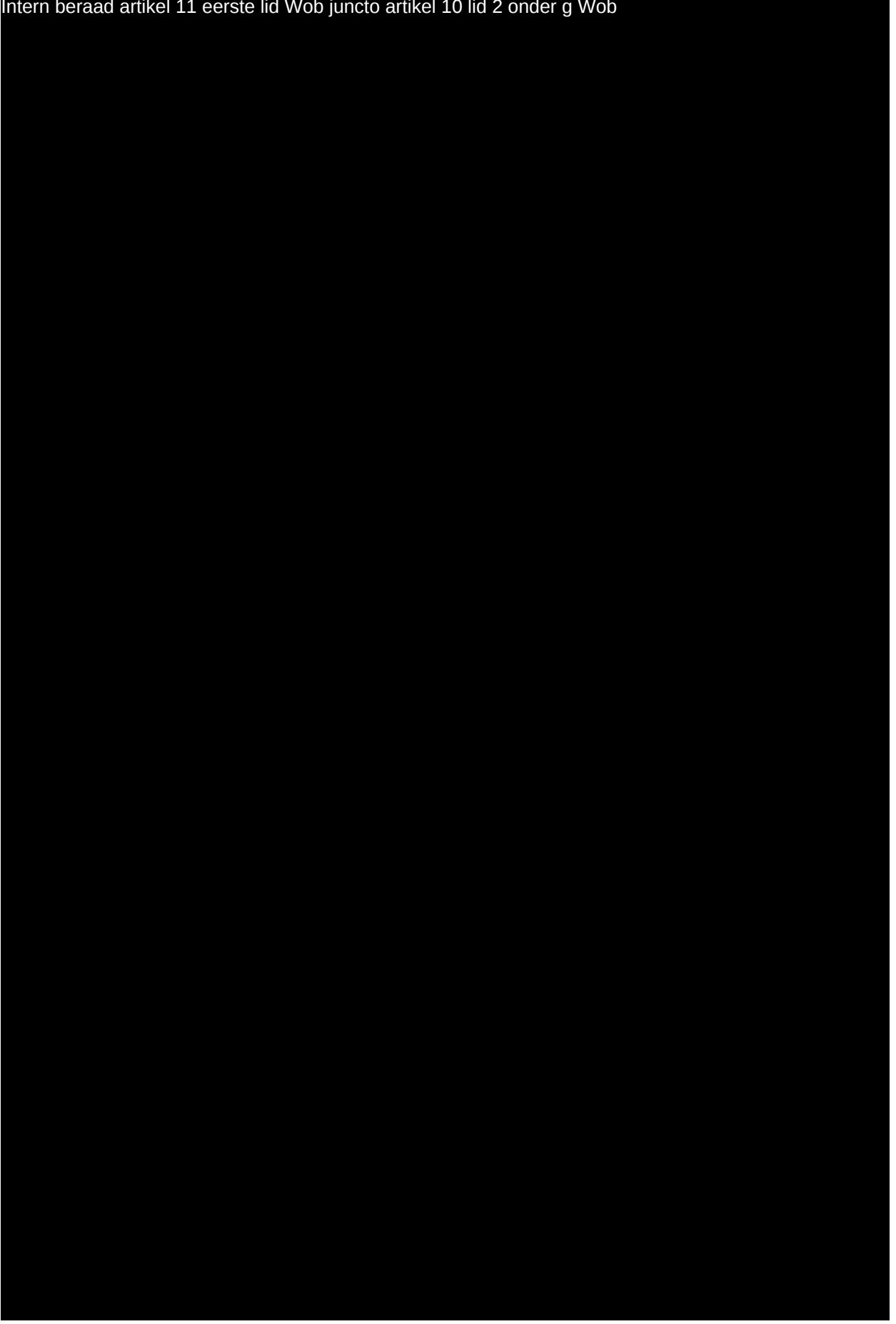
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



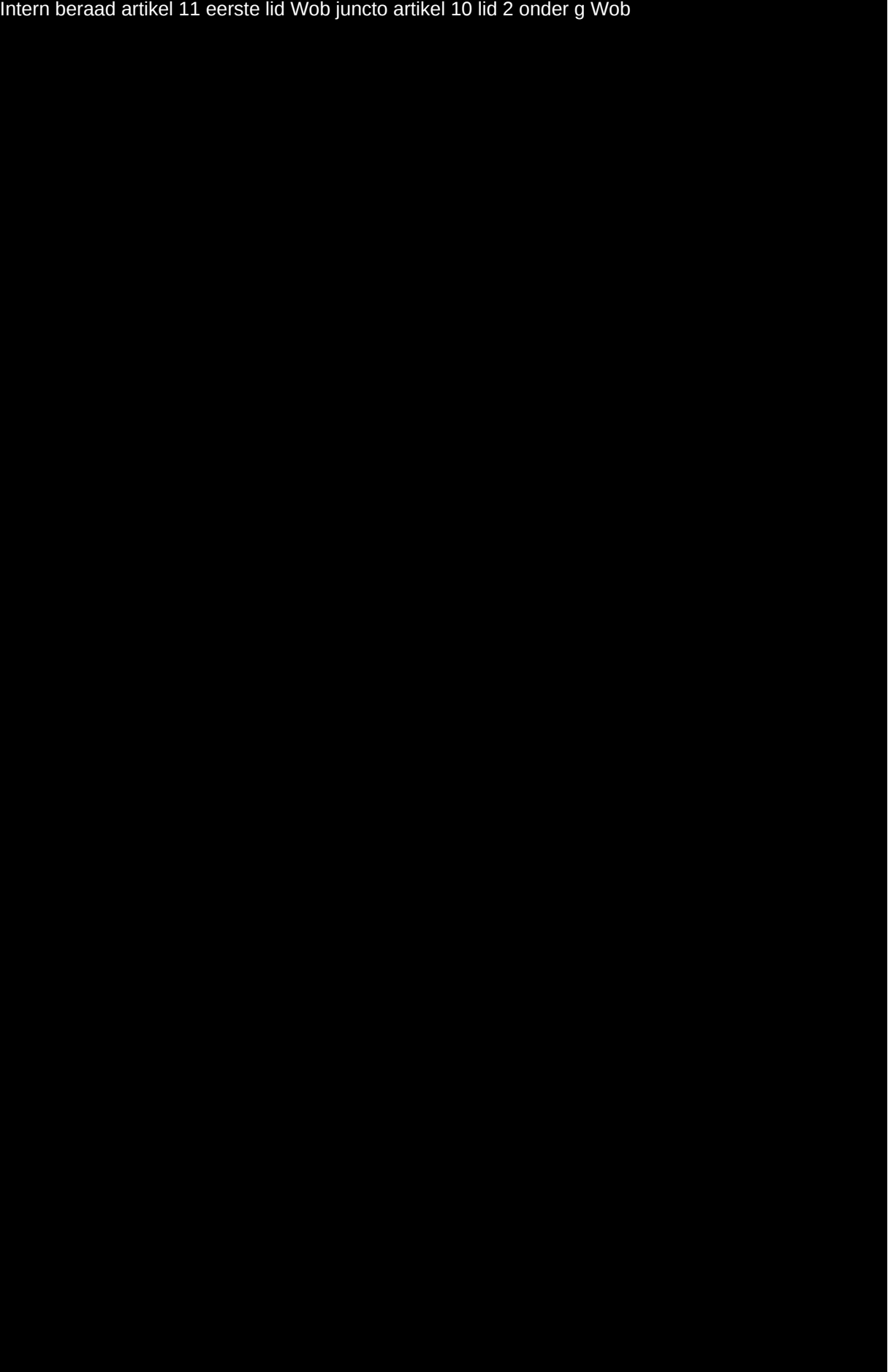
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

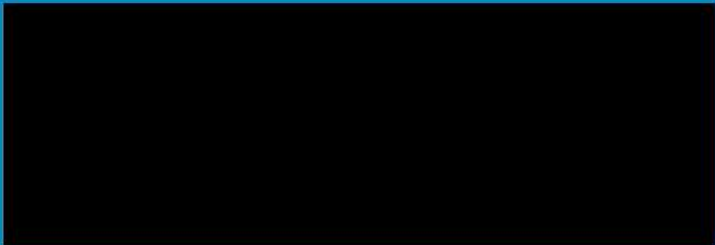


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



CONCEPT

VINU.
van idee naar uitvoering



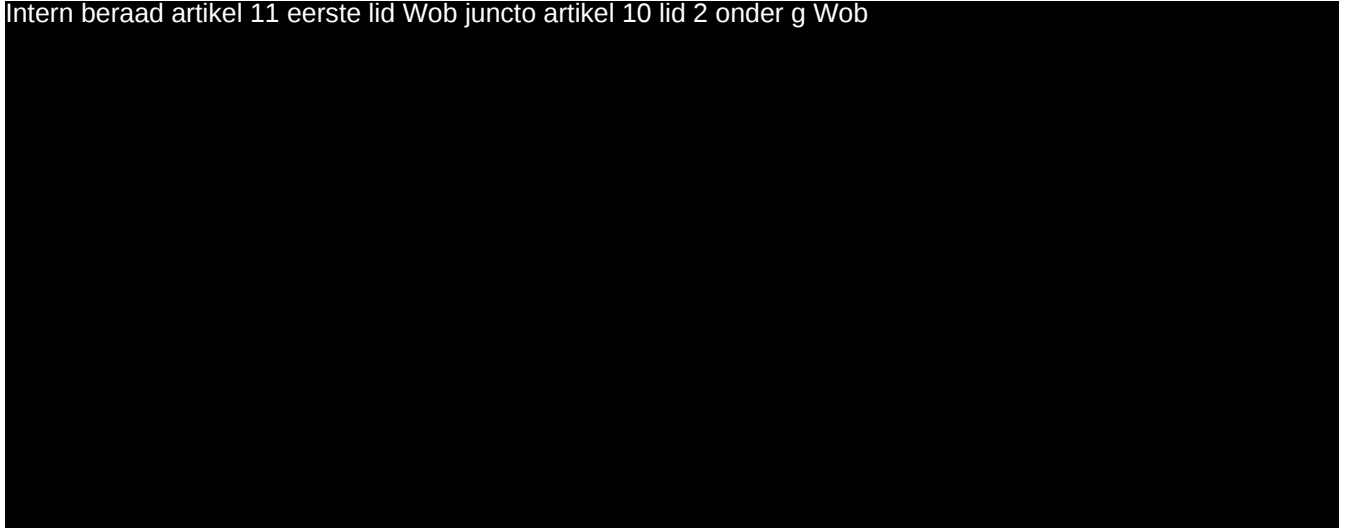


Gebiedsgericht programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag

Verslag DO gebiedsprogramma 10 juli 2018

1. Preverkenning Oeververbindingen Rotterdam

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



2. Preverkenning schaalsprong mobiliteit CID Binckhorst

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





Gebiedsgericht programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag

3. Bekostiging en financiering

Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob. / Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

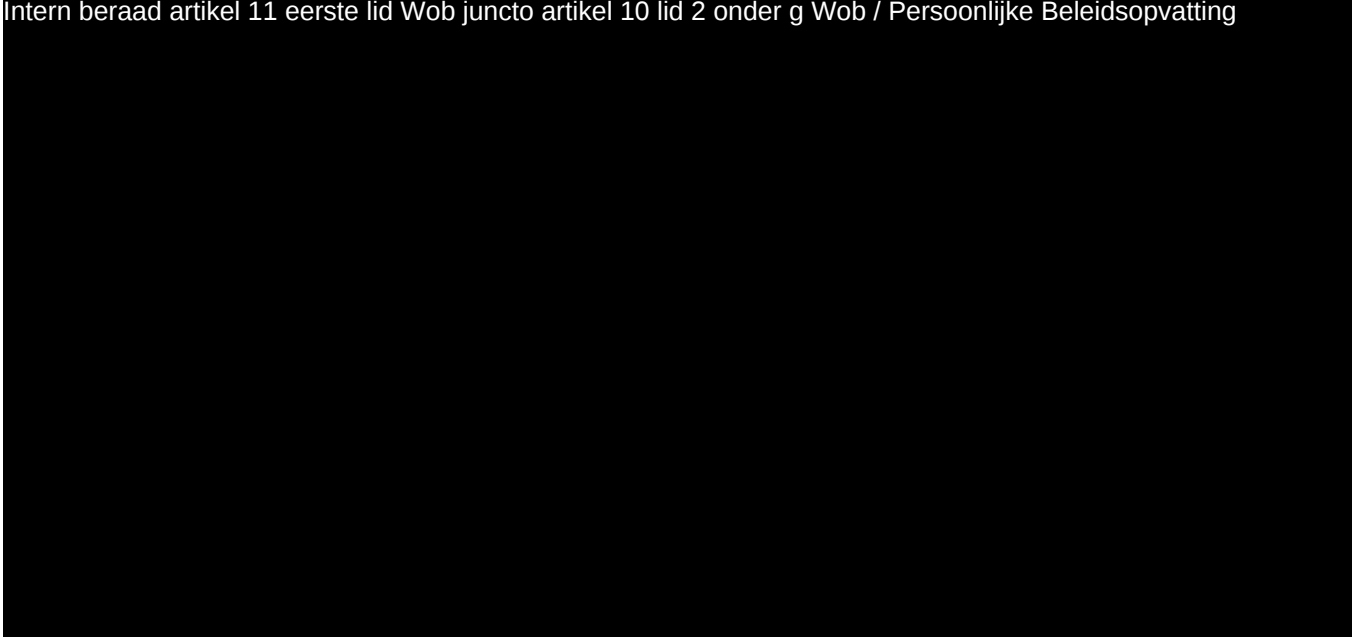


Gebiedsgericht programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag

4. KTA

_____ en _____ presenteren de tussenstand van de opdracht van de Mobiliteitstafel Zuidelijke Randstad een KTA-pakket 2019 en verder te ontwikkelen. Bespreekpunten en afspraken:

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



5. Afweegkader

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

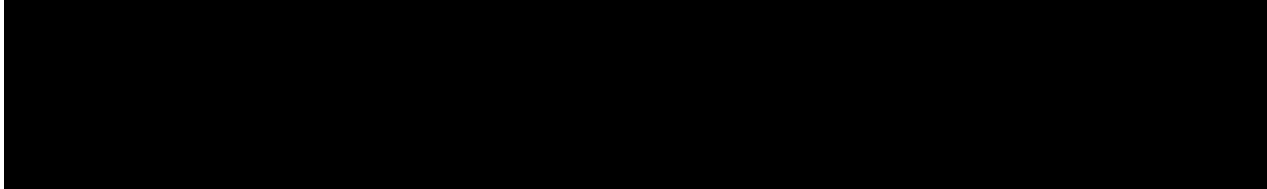




Gebiedsgericht programma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag

6. Governance

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



Overig

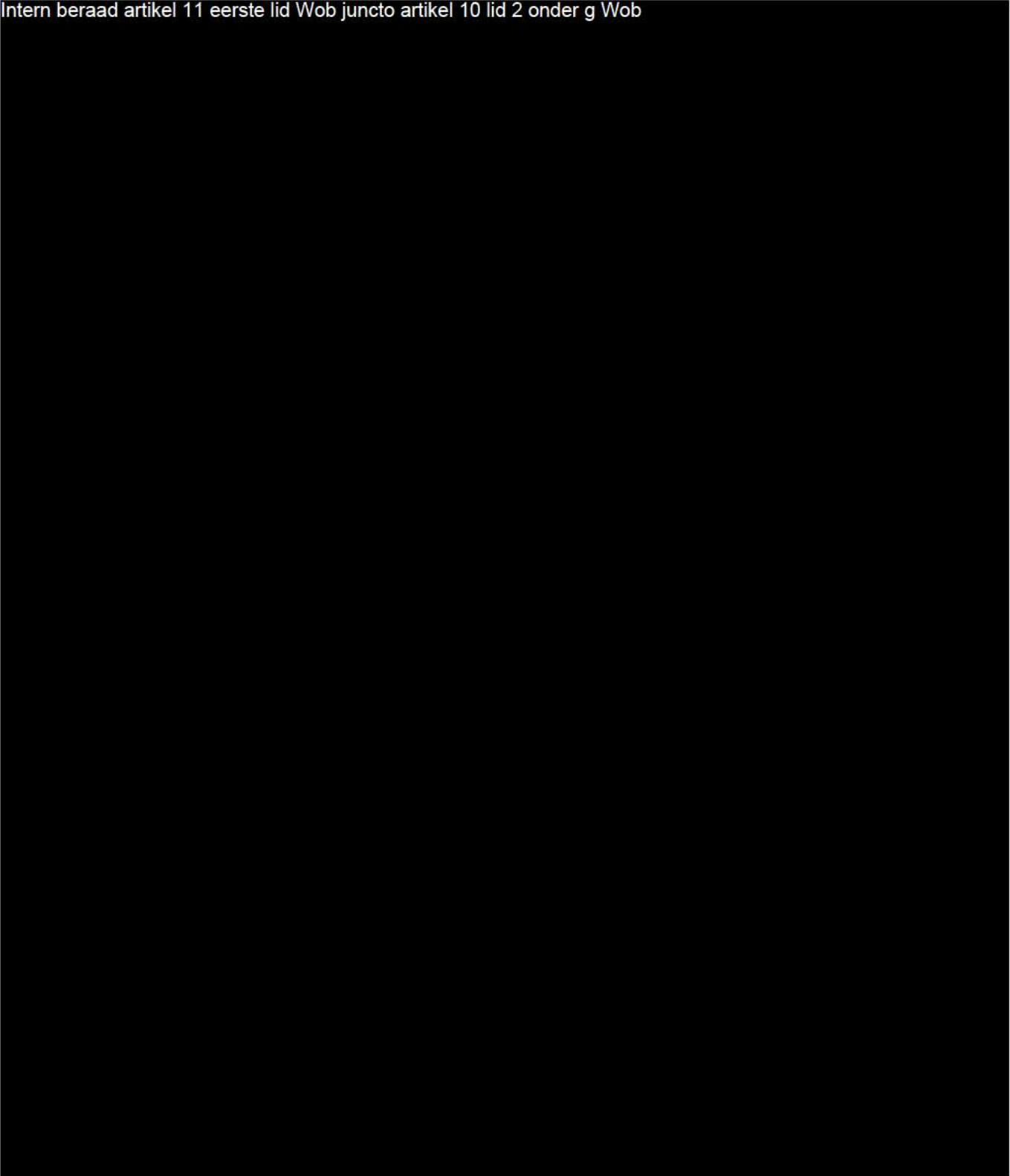
- PZH vraagt aandacht voor het gebrek aan bemensing van Rijkszijde bij de gebiedsuitwerking Westland. Het Programmteam gaat hier achteraan.

VOORTGANGSRAPPORTAGE

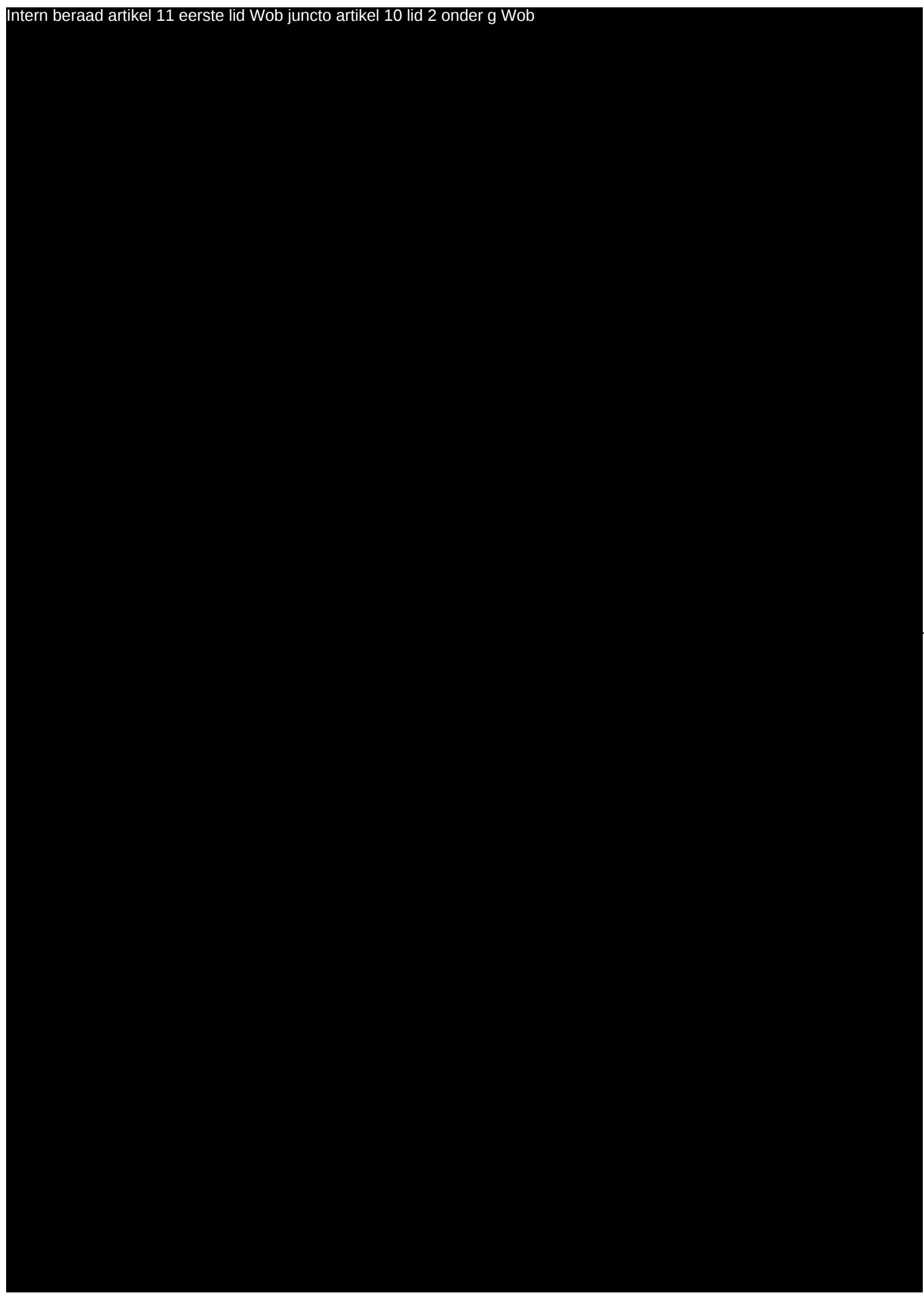
Betreft: Voortgang werkzaamheden preverkenning CID Binckhorst
Datum: 11 september 2018

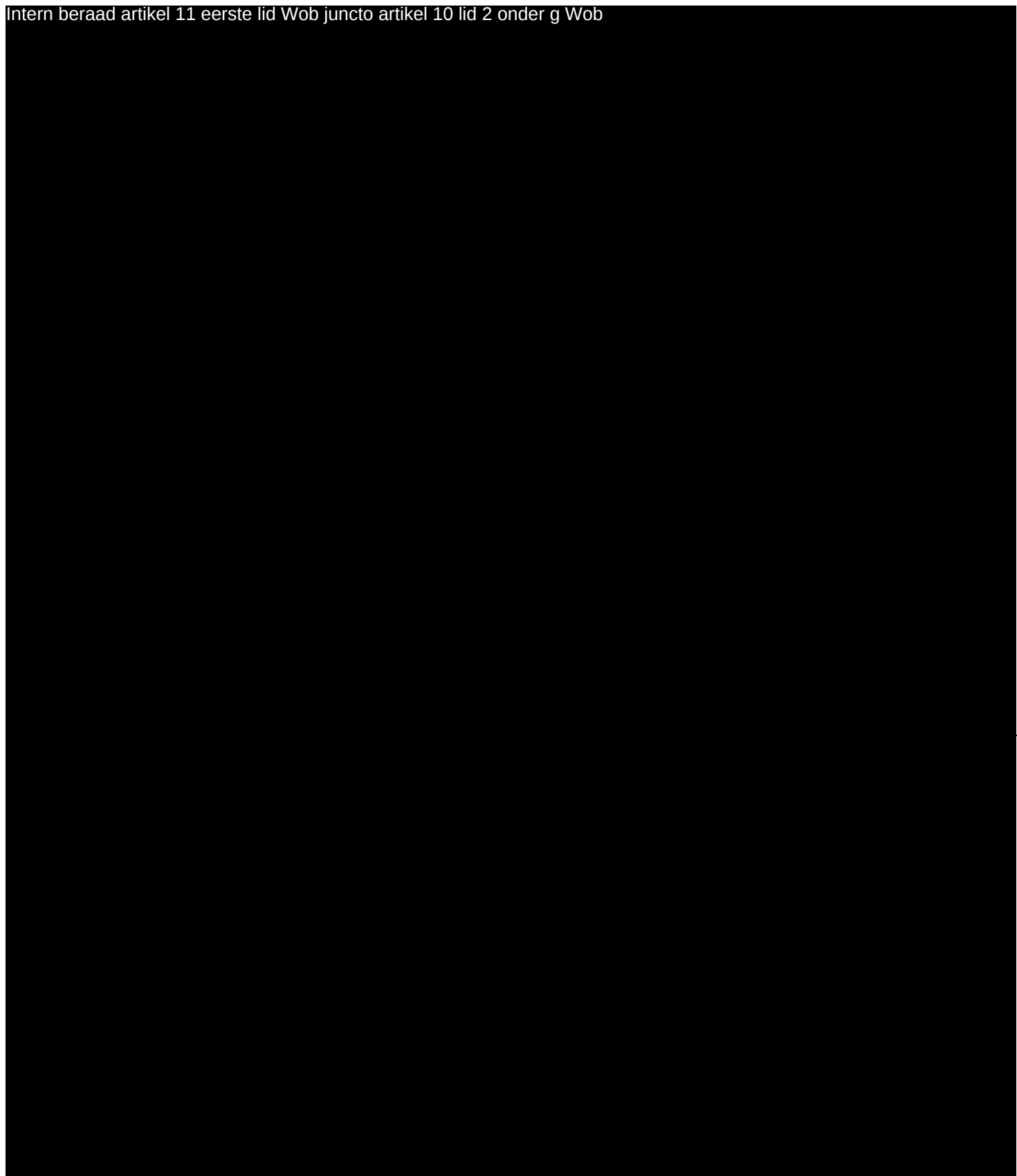
Aan: Programmaraad 25 september 2018
Van: [REDACTED] namens het Kernteam

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

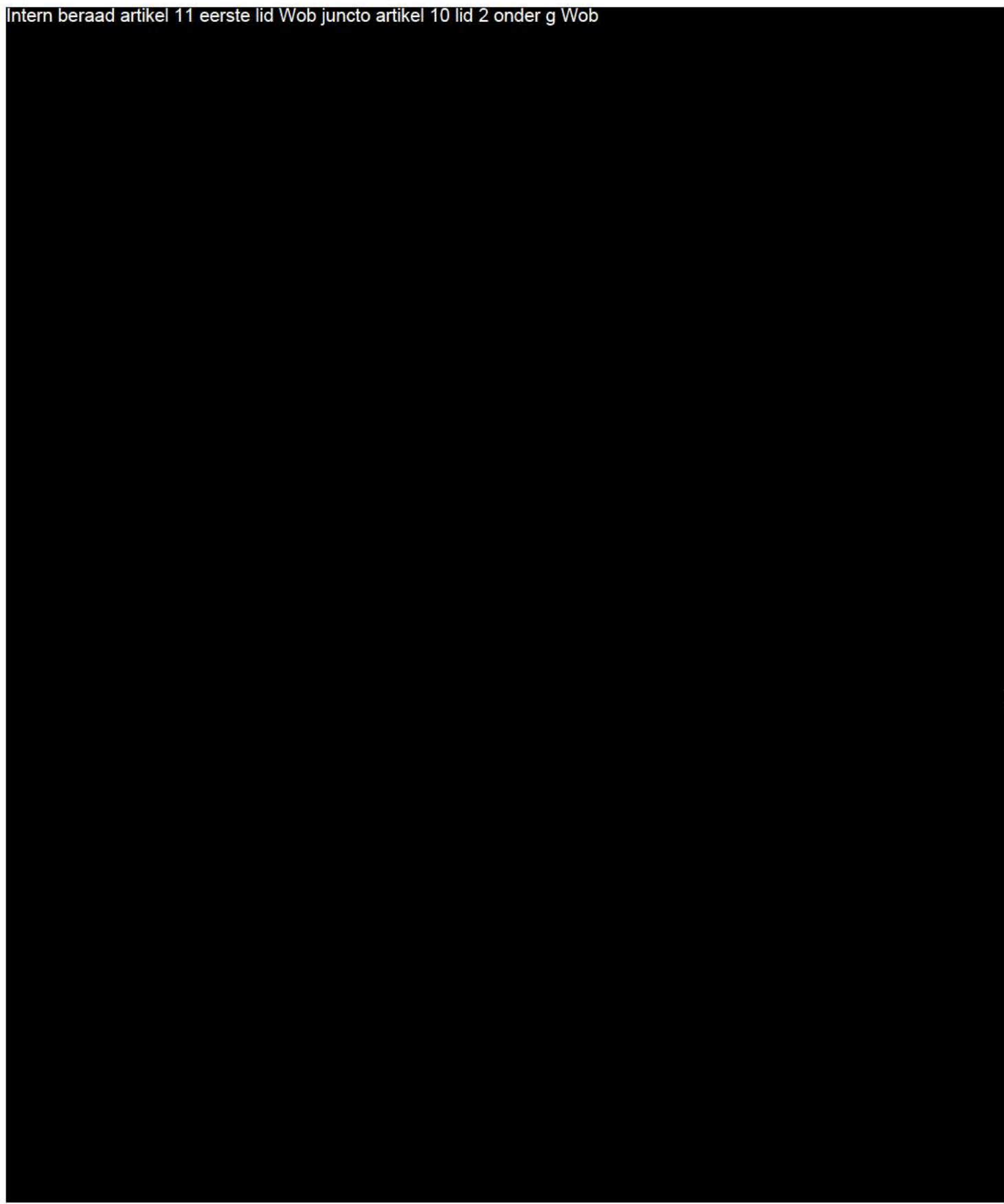


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

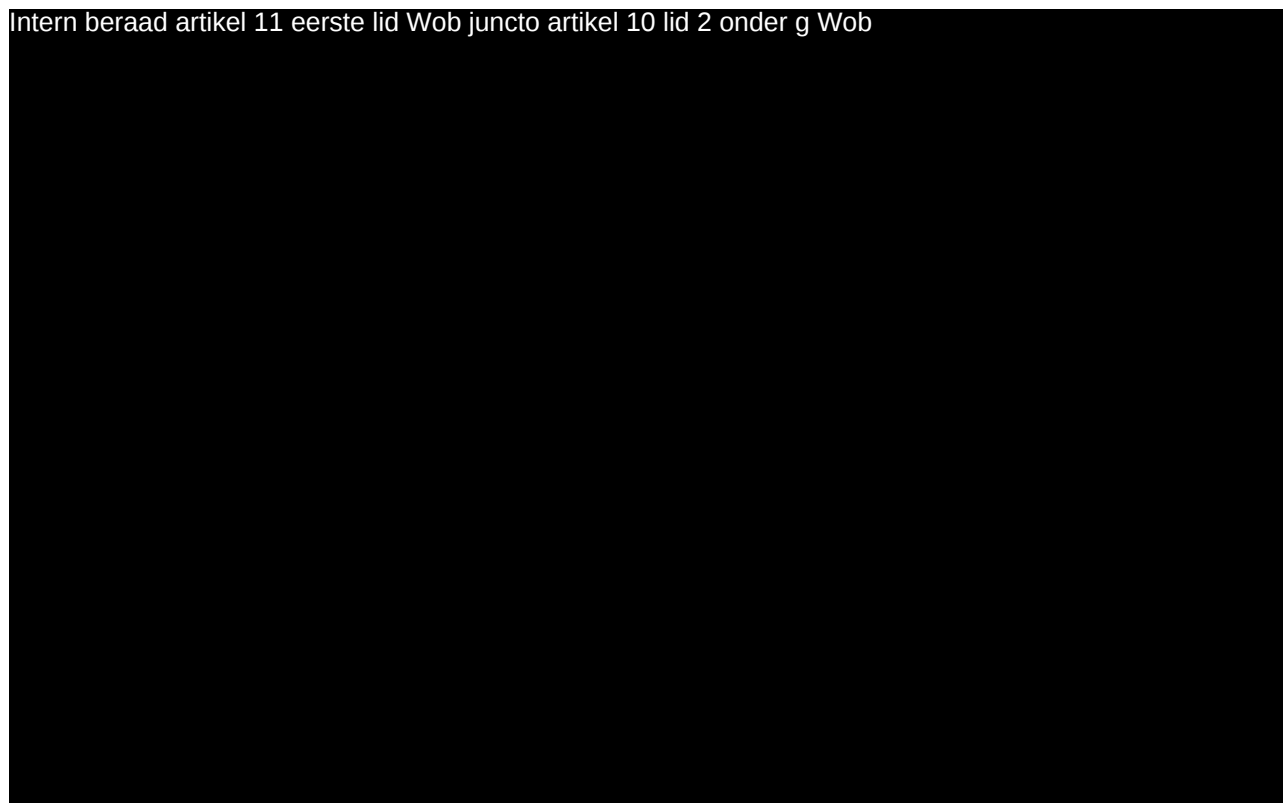




Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

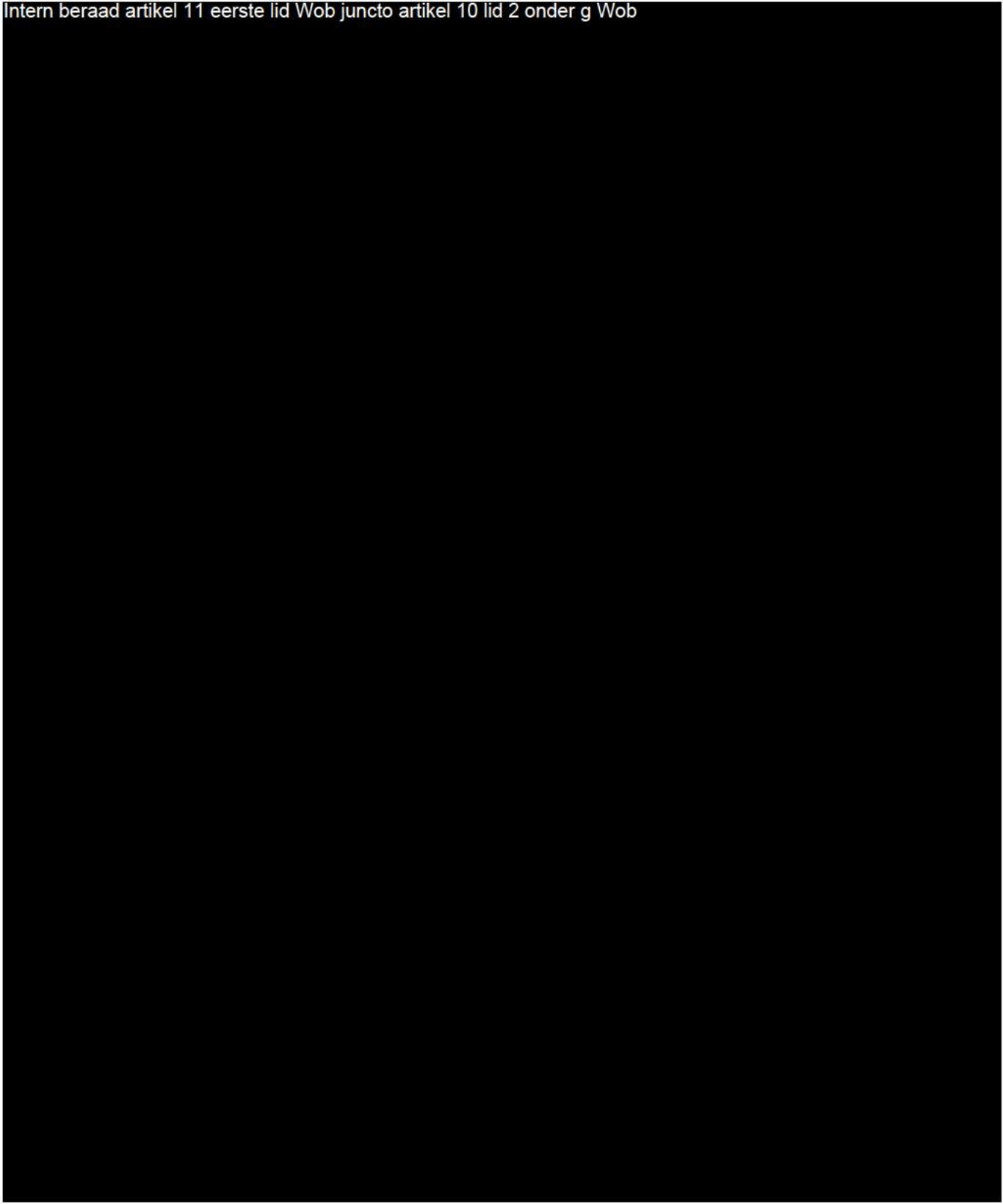


VOORTGANGSRAPPORTAGE

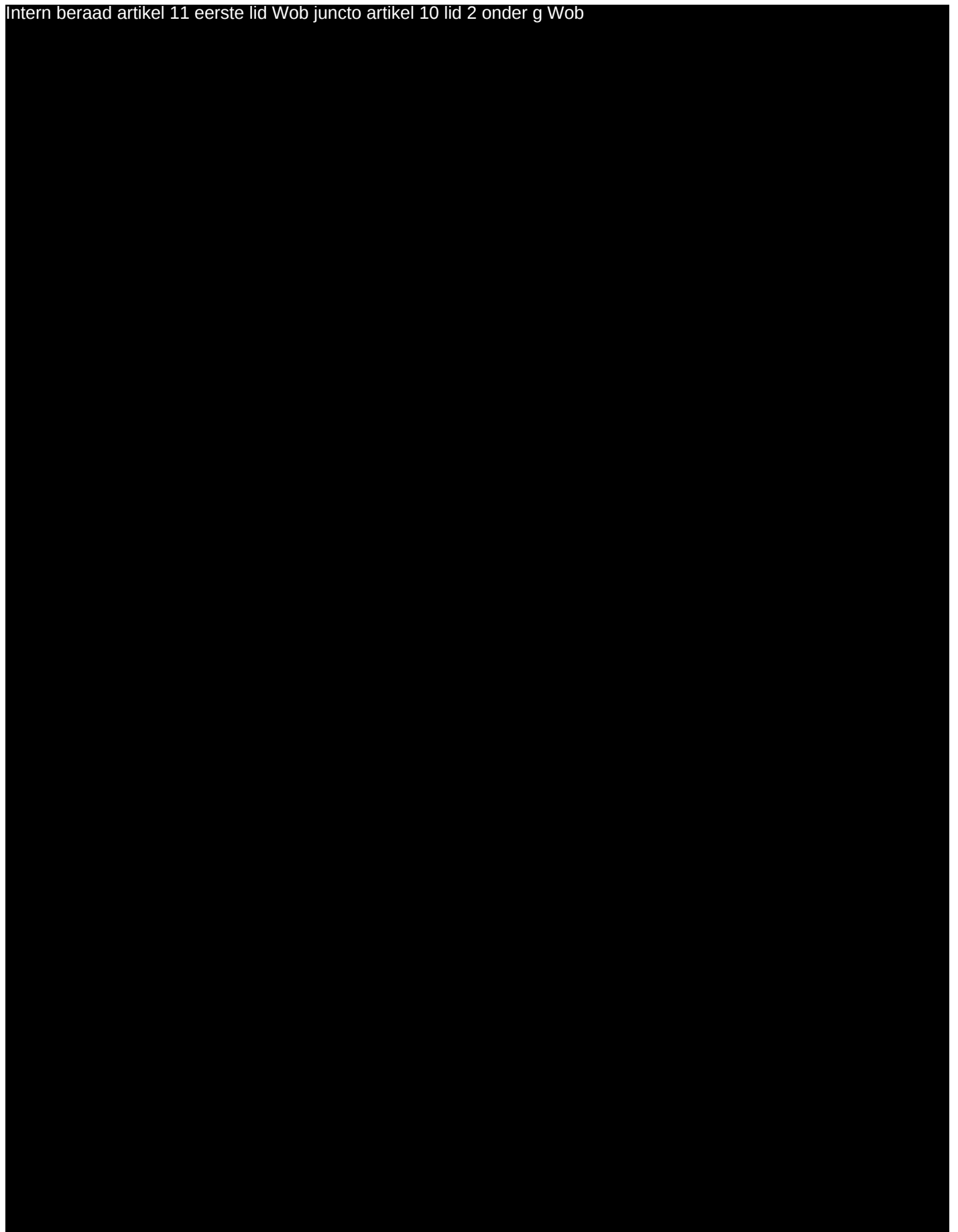
Betreft: Voortgang werkzaamheden preverkenning CID Binckhorst
Datum: 11 september 2018

Aan: Programmaraad
Van: [REDACTED], namens het Kernteam

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

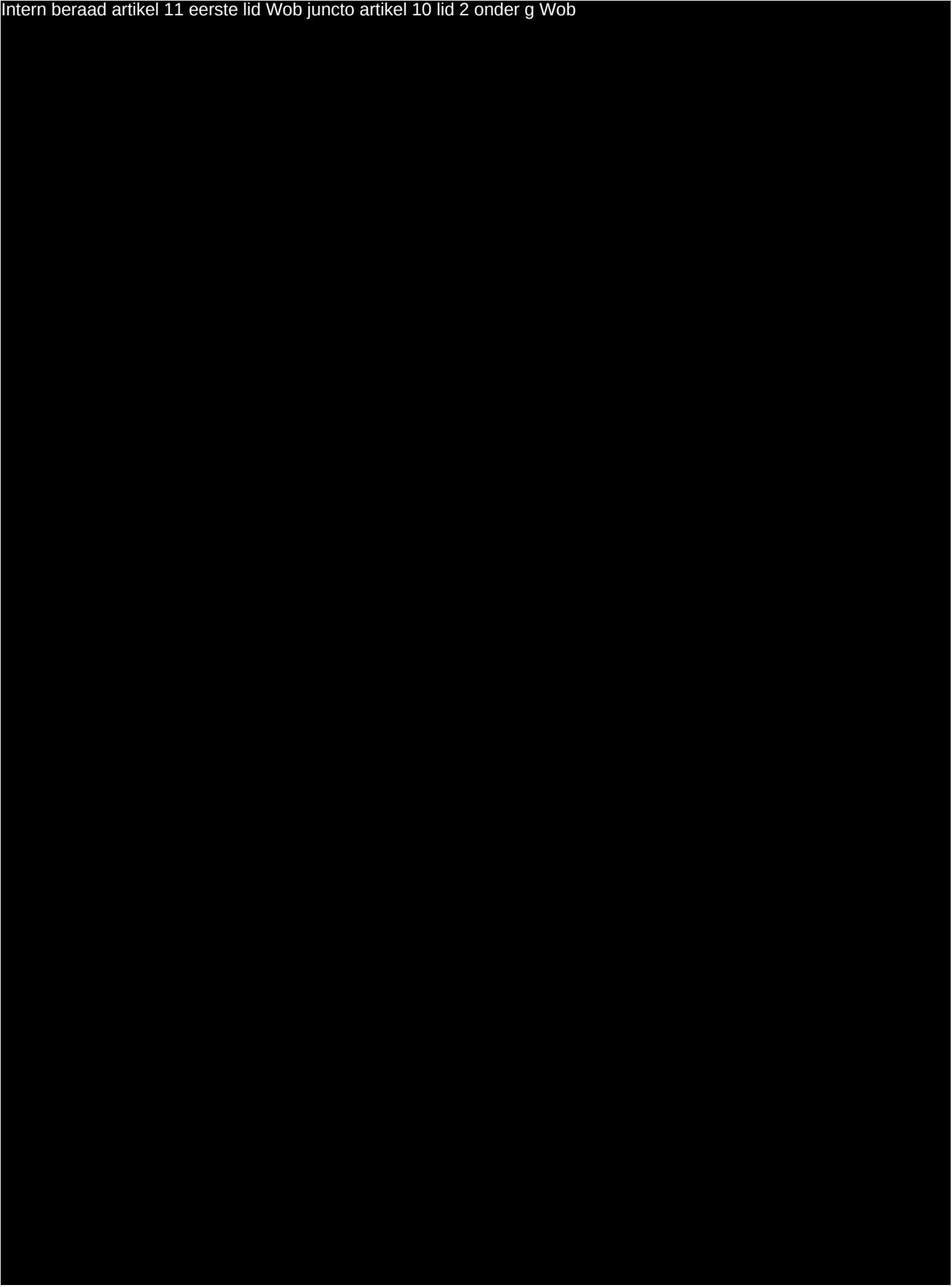


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

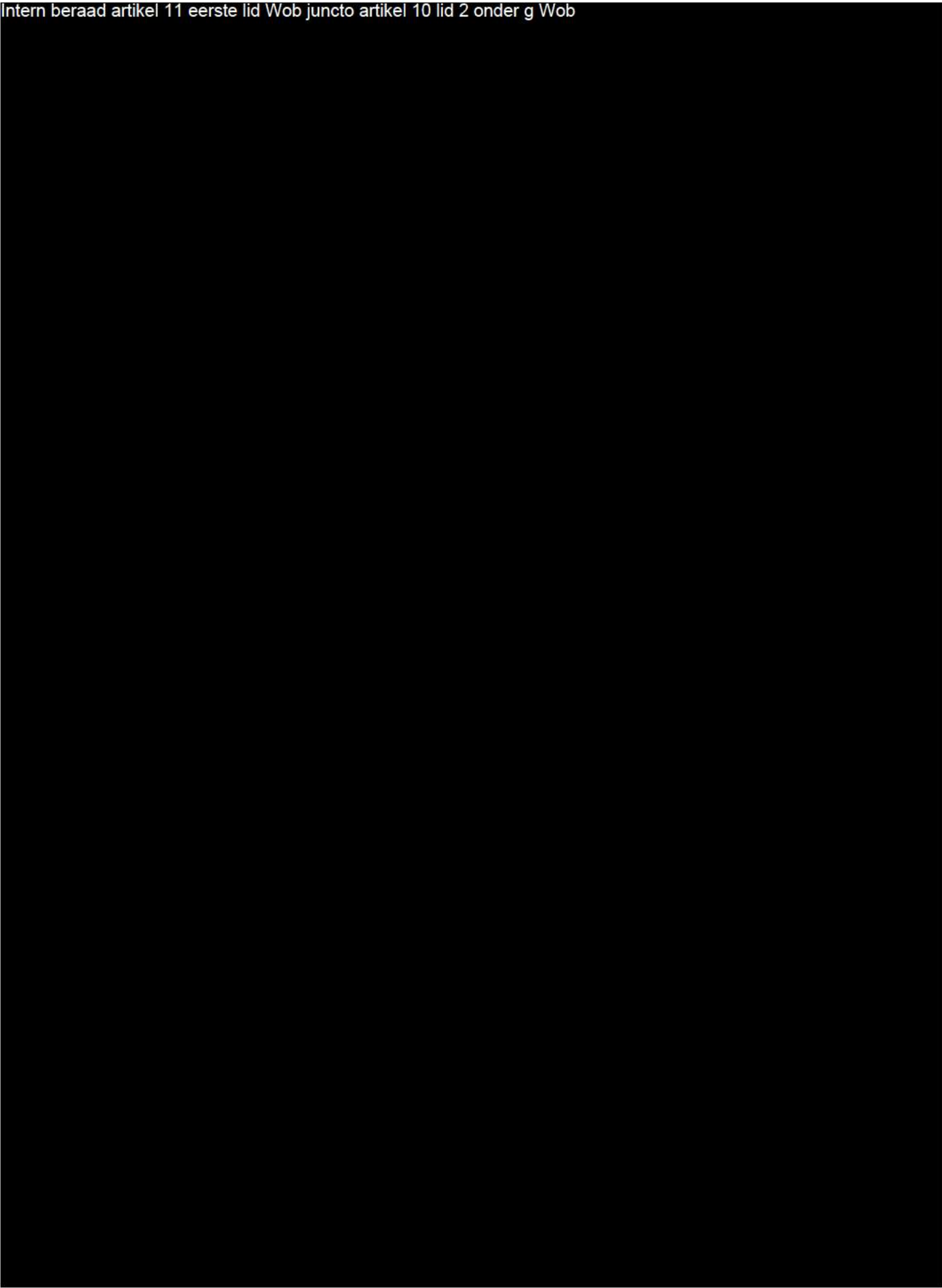


[Redacted content]

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



[REDACTED]



VOORTGANGSRAPPORTAGE

Betreft: Voortgang werkzaamheden preverkenning

Datum: 10 juli 2018

Aan: Directeuren Overleg preverkenning Binckhorst CID

Van: ██████████, namens het Kernteam

Versie: 28 juni 2018, concept

DUBBEL

