Verslag Kernteam Verkenning CID-Binckhorst
d.d. 11 juli 2019, 9.00-10.30, Spui 70, Den Haag

Aanwezig:

[redacted] Gem. Leidschendam-Voorburg
- [redacted], MRDH
- [redacted], Min. IenW
- [redacted] VINU
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], VINU

Afwezig:
- [redacted], Min. IenW
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], VINU
- [redacted], Provincie Zuid-Holland
- [redacted], Min. BZK

1. Opening en mededelingen

[redacted] zijn vandaag afwezig. [redacted] zit het kernteam voor in de plaats van [redacted].

Het afweegkader en de presentatie met alternatieven W+B worden aangepast en naar het kernteam gestuurd. Voor volgende week donderdag kunnen nog opmerkingen worden meegegeven.

2. Verslag vorige keer

Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt vastgesteld.

3. Actielijst

- [redacted]: doorsturen kansen voor alternatieve bekostiging vanuit BZK-perspectief naar [redacted]
  Actie is afgerond.
- [redacted]: uitwerken vervolgstappen voor het concreet maken van alternatieve bekostiging (Actie blijft staan voor na de zomer).
- [redacted]: organiseren borrel.
  I.v.m. afmeldingen komt de borrel toch na de zomer.
- [redacted] extern advies inwinnen over de BTW compensatie-kwestie.
  Actie is afgerond.
- [redacted] nagaan bij Pels Rijcken of het no-regret pakket juridisch nog voor problemen kan zorgen.
  Actie is afgerond.
- [redacted] een korte opdrachtomschrijving schrijven voor de marktscan.
  Actie is afgerond.

4. Terugblik op DO en BO en vooruitblik Programmaraad (toelichting [redacted])

Terugkoppeling is al kort via email gegeven. Op dinsdag 9 juli vond het BO CID-Binckhorst plaats. Het BO is akkoord met het Memo spelregels Verkenning, Memo uitgangspunten verstedelijking/mobiliteit en het persbericht met de hoofdboodschap. Ook was het BO positief over het Realisatieplan no-regret pakket. De discussie spitste zich toe op de gevraagde provinciale bijdrage van financieel. [redacted] meldde dat dit voor hem een nieuw bedrag is; hij is altijd uitgegaan van [redacted]

Een nieuw tekstvoorstel voor de besluittekst is vanochtend gemaakt door [redacted] en Robert van Asten. De kernteamleden die aanwezig zijn gaan met het nieuwe tekstvoorstel akkoord. De Provincie heeft het nieuwe tekstvoorstel nog niet gezien en is vandaag niet bij het

kernteamoverleg aanwezig. [redacted] stemt het voorstel vandaag na het kernteamoverleg nog af met [redacted]. Dit tekstvoorstel zal dan worden ingebracht in de Programmaraad.

[redacted] maakt voor de Programmaraad een voorstel voor een persbericht. [redacted] zal de afstemming met de kernteamleden en directeuren hieromtrent voor zijn rekening nemen. [redacted] heeft per email een opmerking meegegeven over de relatie met de verstedelijking, de woondeal. Die opmerking wordt meegenomen in het persbericht.

5. Uitwerken bestuursovereenkomst

Er is een eerste sessie geweest met de werkgroep voor de bestuursovereenkomst. De eerste versie van de bestuursovereenkomst op hoofdlijnen zouden we rond de Programmaraad van september gereed willen hebben. Na de zomervakantie komt [redacted] met een voorstel. In de bestuursovereenkomst komen in ieder geval de volgende onderwerpen: bijdragen van partijen, waarborgen voor adaptiviteit en risicoverdeling. Hopelijk hebben we dan ook meer helderheid over de BTW-kwestie.

6. Uitvraag Marktscan

[redacted] heeft het kernteam een voorstel gestuurd voor een opdrachtomschrijving. Het gaat in essentie om welke vormen van samenwerking er mogelijk zijn met de markt voor deze verkenning. We verwachten dat deze scan minder zal kosten dan financieel, dus een onderhandse aanbesteding behoort tot de mogelijkheden. Witteveen+Bos kan in ieder geval zo'n scan uitvoeren. De vraag aan de kernteamleden is om partijen aan te dragen waarmee men goede ervaringen heeft.

7. Advies m.e.r. en vervolgstappen

Vorig kernteam is afgesproken dat er een aanvullende offerte zou worden aangevraagd voor twee aanvullende sessies. De vervolgofferte is nu nog niet binnen. De sessies zullen waarschijnlijk na de zomer plaatsvinden. In deze sessies zal worden onderzocht welke m.e.r.-variant voor deze verkenning gepast is. We gaan er in ieder geval vanuit dat een m.e.r.-variant noodzakelijk zal zijn. Dit kan invloed hebben op onze planning en proces.

Vraag aan [redacted] na bespreking met Pels Rijcken: een inschatting maken van de invloed op onze planning, het proces en budget. Intern beraad [redacted]

8. Voortgang onderzoek BTW-compensatie

Voor wat betreft de BTW-compensatie is [redacted] door de notaris van Pels Rijcken doorverwezen naar fiscalist [redacted]. [redacted] is niet aanwezig om te vertellen wat nu de stand van zaken is en wat de vervolgstappen zijn. Het onderzoek is in ieder geval nog niet begonnen.

9. Input BZK rond alternatieve bekostiging

[redacted] hebben een PowerPoint opgestuurd met input voor het memo over alternatieve bekostiging. We constateren dat dit overeenkomt met de beelden uit het eerdere onderzoek.

10. Rondvraag

[redacted] van RWS zoekt meer informatie over de verkeerseffecten van het no-regret pakket. We verwachten dat de effecten kwalitatief wel zijn onderzocht, maar niet op modelniveau. [redacted] maakt een afspraak met [redacted] om e.e.a. op te helderen.

Acties

- [redacted] afstemmen tekstvoorstel besluittekst voor Programmaraad met [redacted]
- [redacted]: een voorstel maken voor een persbericht voor de programmaraad.
- [redacted] afstemmen inhoud persbericht met kernteamleden, directeuren en bestuurders.
- [redacted]: opstellen bestuursovereenkomst op hoofdlijnen (na de zomer).
- Alle kernteamleden: (indien men aanbevelingen heeft) partijen aandragen die een marktscan zouden kunnen uitvoeren.
- [redacted] een inschatting maken van de invloed van een m.e.r.-procedure op onze planning, het proces en budget.
- [redacted] een afspraak maken met [redacted] om hem te informeren over de stand van zaken van het no-regret pakket.
- [redacted] financieel overzicht en prognose maken voor de verkenning.

Verslag Kernteam CID-Binckhorst
d.d. 1 november 2019, 09.00-10.30, Spui 70, Den Haag.

Aanwezig:

- [redacted] (voorzitter)
- [redacted], Gem. Leidschendam-Voorburg
- [redacted], Min. Ienw
- [redacted], Prov. Zuid-Holland
- [redacted], VINU
- [redacted], VINU
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], MRDH
- [redacted], Gem. Den Haag (verslag)

Afmeldingen:

- [redacted], Min. BZK

1. Opening en mededelingen

[redacted] geeft een korte terugkoppeling over de Programmaraad van 31 oktober. De Programmaraad ging akkoord en gaf blijk van waardering voor het oplossen van het tekort.

[redacted] gaat na wie [redacted] in deze periode zal vervangen in het Kernteam. Ook stemt [redacted] met deze vervanger de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen af.

[redacted] kondigt aan dat [redacted] werkt aan een voorstel voor de op te richten projectorganisatie no-regret. Binnenkort komt ze daarmee terug in het Kernteam. Verder geeft [redacted] ook aan dat de opdracht voor de inzichtkaarten van de Mobility Hubs verleend is.

2. Verslag vorige keer

Het verslag wordt vastgesteld.

3. Actielijst

- [redacted] *neemt contact op met* [redacted] *over de actualiteiten rondom CID en de Binckhorst.* Nog niet afgerond. [redacted] geeft echter aan dat er een vervanger voor de rol van [redacted] voor Den Haag is gevonden en dat [redacted] met hem het beste contact kan opnemen over de actualiteiten.
- [redacted] *maakt van de bestuursovereenkomst en de bijlagen twee aparte pdf's.* Afgerond.
- [redacted] *gaat na bij MoVe of* [redacted] *ook uitgenodigd kan worden voor het BO MIRT op 20 november.* Blijft staan, Nicolien pakt dit op.
- [redacted] *koppelt de punten van het Kernteam op de Marktscan terug aan Witteveen+Bos*. Afgerond.
- [redacted] *gaat achterhalen waarom er zoveel tijd voor geschat wordt voor de Plan MER. Blijft staan.*
- [redacted] *checkt bij BZK, MRDH en DH of er nog behoefte is aan een apart persbericht.* Afgerond. De opdrachtgevende partijen geven allen aan nu geen behoefte te hebben aan een eigen persbericht. Wel belangrijk om CID-Binckhorst op te nemen in communicatie van Move rondom het BO MIRT. [redacted] stemt dit af met Move.
- [redacted] *verlengt het kernteam van 14 november met een halfuur.* Afgerond
- [redacted] *verlengt het kernteam van 1 november met een halfuur*. Afgerond.

4. Afronding Analytische fase / Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen

[redacted] geeft aan dat de opmerkingen van de partijen zijn verzameld in de reactietabel. Per opmerking is meegegeven hoe deze is verwerkt.

De structuur van de NKO is op basis van de opmerkingen aangepast. Hoofdstuk 3 beschrijft nu alle doorlopen stappen, hoofdstuk 4 de kansrijke alternatieven, hoofdstuk 5 de financiën en de marktscan en hoofdstuk 6 de aanpak voor het vervolg. De Inzichten, onderzoeksresultaten van W+B en Marktscan zijn verplaatst naar de bijlagen.

Het Kernteam bespreekt de hoofdstukken van de NKO per hoofdstuk.

[redacted] merkt op dat bij paragraaf 3.2 eerst gesproken wordt van vier alternatieven en daarna van tien alternatieven. Dit is verwarrend.. Voorstel om overal over 'Alternatieven' te spreken.

[redacted] geven aan dat hoofdstuk 4 vooral aangescherpt is [redacted] merkt op dat er gesproken wordt over discontinueren van de sprinter en vraagt of dit anders gesteld kan worden. Afgesproken wordt alleen bij het Kansrijk Alternatief met Lightrail op te merken dat dit een vervanger voor de sprinter kan zijn. De alternatieven met tram en bus zijn hiervoor geen volwaardige vervanging.

[redacted] vraagt om op te merken dat de aansluiting van het HOV bij station Voorburg ook op -1 zou kunnen. W+B is in de ramingen vooralsnog uitgegaan van +1. Afgesproken wordt in de NKO te vermelden dat het een ongelijkvloerse aansluiting betreft.

Het kernteam merkt de volgende punten op:

- Het 'minimum' en 'maximum' van de kosten van 2031-2040 blijkt niet goed uit de tabel. Dit verduidelijken.
- Bij figuur 5.2 dient het totaal bedrag onder de taartdiagrammen toegevoegd te worden.
- Bij de tabel met maatregelen staan de fietsmaatregelen niet omschreven. Er staat 'Zie onderstaand'. [redacted] gaat bij W+B na welke maatregelen dit betreft.
- Bij Alternatieve bekostiging zal de passage over opbrengstverwachting uit het onderzoek van Rebel niet worden weergegeven. Deze verwachting is mogelijk (veel) te positief.
- De laatste zin bij paragraaf 5.3 Resultaten Marktscan vervalt.

Bij hoofdstuk 6, Voorkeursbeslissing, maakt het kernteam de volgende opmerking:

- Toevoeging wat voor impact de actualiteiten rondom de woningbouw hebben op de Verkenning. De groei naar 10.000 woningen vraagt namelijk om een nieuwe slag in de MER.

Afgesproken wordt dat deze opmerkingen verwerkt worden in de NKO en afgestemd worden met de MIRT coördinatoren van alle partijen. Daarna kan de NKO worden aangeleverd voor het DO van 7 november.

<u>Samenhang Verkenning en Adaptieve Ontwikkelstrategie</u>

[redacted] had contact met [redacted] over de verdere uitwerking. De vraag ontstaat of de AOS leidend is (en de Verkenning daarbinnen oplossingen uitwerkt), of dat AOS en Verkenning gezamenlijk de regionale impact onderzoeken. [redacted] geeft aan dat de uitwerking van de Koningscorridor onderdeel is van het vervolg van de AOS. Het is belangrijk goede afspraken te maken

Overige afspraken:

- VINU maakt een overzicht van het nog resterende budget.
- VINU staat aan de lat voor opstellen van werkplan voor de volgende fase.
- Den Haag is nog niet gestart met aanbesteding voor procesmanagement. [redacted] geeft aan zich hier zorgen over te maken. Het risico is dat er per januari geen projectleiding meer is en de Verkenning stil komt te liggen. Daarmee komt ook de Voorkeursbeslissing in het BO MIRT van 2020 onder druk te staan.
- Volgende Kernteam zal deels thematisch zijn. [redacted] verzorgt hierin een update over de stand van zaken rond alternatieve bekostiging. [redacted] verzorgen een omgevingsanalyse.
- Volgende Kernteeam zal daarnaast de Rapportage Effecten van Witteveen+Bos en de Marktscan vastgesteld worden.

Actielijst

- [redacted] neemt contact op met [redacted] over de actualiteiten rondom CID en de Binckhorst.
- [redacted] gaat na bij MoVe of [redacted] ook uitgenodigd is voor het BO MIRT op 20 november.
- [redacted] vraagt Pels Rijcken om hun advies over MER en PAS uiterlijk voor het volgende Kernteam af te ronden.
- [redacted] verwerken de opmerkingen van het kernteam op de NKO en leveren deze aan bij het DO. [redacted] geeft een toelichting in het DO.
- [redacted] plant een gesprek in met [redacted] en de Programmamanager AOS en Move.

Verslag Kernteam Verkenning CID-Binckhorst
d.d. 16 mei 2019, 9.00-10.30, Spui 70, Den Haag

Aanwezig:

[redacted] Gem. Leidschendam-Voorburg
- [redacted] Prov. Zuid-Holland
- [redacted], Prov. Zuid-Holland
- [redacted], MRDH
- [redacted], Min. IenW
- [redacted] VINU
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], Witteveen +Bos
- [redacted], VINU
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], VINU

Afwezig:
- [redacted], Min. BZK

1. Opening en mededelingen
- [redacted] zal voortaan de Kernteamoverleggen voorzitten. [redacted] krijgt zo ruimte om zich te richten op de meer strategische vraagstukken zoals governance, bekostiging en ASG/DO.
- [redacted] heeft zich vandaag afgemeld vanwege drukte rond het voorbereiden van SBO MIRT.

2. Verslag vorige keer
Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt vastgesteld.

3. Actielijst
1. [redacted] *Advies uitvragen voor wel/geen m.e.r.*
   Actie nog niet afgerond. Op maandag 20 mei hebben [redacted] hierover een afspraak met [redacted] en [redacted] van Pels Rijcken.
2. [redacted] *opstellen memo met overzicht van lopen trajecten en planningen rond alternatieve bekostiging.*
   Actie afgerond. Het memo is toegezonden aan het kernteam.
3. [redacted] *planning maken van vervolgstappen tot en met besluitvorming no-regretpakket.*
   Actie afgerond. De planning is opgenomen in het verslag van vorig kernteamoverleg.
4. [redacted] *planning maken van stappen tot en met besluitvorming rond notitie kansrijke oplossingsrichtingen in november.*
   Actie nog niet afgerond.
5. [redacted] *voeren evaluatiegesprek met Arcadis*
   Actie afgerond. [redacted] hebben het gesprek gevoerd met [redacted] van Arcadis en Han Posad.
6. [redacted] *nagaan bij MoVe of het mogelijk is om CID-Binckhorst al te agenderen voor het DO van 31 oktober.*
   Actie nog niet afgerond. Jelle heeft hierover contact gezocht met [redacted], maar nog geen reactie ontvangen.
7. [redacted] *inventariseren kansrijke maatregelen om op te nemen in de Korte Termijn Aanpak.*
   Actie nog niet afgerond. Bij het volgende Kernteam wordt een beknopt memo meegestuurd met een voorstel.
8. [redacted] *uitwerken dekking en governance bij het no-regretpakket.*
   Actie nog niet afgerond. Aansluitend aan dit kernteamoverleg hebben [redacted] hierover een bespreking. De nadere uitwerking laat nog even op zich wachten, m.n. omdat fiscaal advies moet worden ingewonnen.
9. [redacted] *plannen Ambtelijke Stuurgroep in de derde week van juni.*

Actie is afgerond. De Ambtelijke Stuurgroep is ingepland op vrijdag 21 juni van 14.00-15.00.

10. [redacted] *uitnodigen* [redacted] *voor het kernteam van 16 mei om een update te geven over het no-regretpakket*
Actie is afgerond. [redacted] is vandaag aanwezig voor een toelichting op het no-regretpakket.

4. Voortgang No-regretpakket

Valt buiten scope

[redacted]

valt buiten de scope van het Wob-verzoek

[redacted]

5. Aanpak spoor 'ontwerp en effecten'

De komende periode vindt een aantal werksessies plaats voor de uitwerking van drie producten: het afweegkader, de (10) Alternatieven en de notitie Zeef 1. De opzet voor deze sessies van W+B is meegestuurd met de stukken voor dit overleg. Specifiek voor de sessies 1, 3 en 8 wordt het Kernteam

gevraagd om deze week de uit te nodigen collega's door te geven aan [redacted]. Voor de modellensessie worden naast de experts van Goudappel ook modellenexperts van HTM, MRDH en RWS uitgenodigd.

Actie [redacted]: doorgeven namen/contactgegevens van de uit te nodigen collega's voor de komende werksessies aan W+B.

De komende maanden moet veel worden geproduceerd om alle producten in september af te ronden. Dit betekent dat de doorlooptijden relatief kort zijn. Stukken die op donderdag in het Kernteam worden besproken, zullen uiterlijk op maandag voorafgaand aan dat Kernteam worden verzonden. Interne afstemming kan dan op dinsdag en woensdag plaatsvinden. Het is raadzaam dat de Kernteamleden hiervoor al ruimte in de eigen agenda en de agenda van collega's reserveren. Dit geldt tenminste rond de kernteams van 13 juni, 11 juli, 22 augustus en 5 september.

[redacted] vragen aan W+B om innovatieve maatregelen een goede plaats te geven bij de uitwerking van de Alternatieven.

Actie [redacted] Irene plant een aanvullende sessie over kostenramingen van de Alternatieven.

6. Memo alternatieve bekostiging

[redacted] stelde een memo op over de stand van zaken rond alternatieve bekostiging. Deze eerste versie toont onder andere de lopende trajecten. [redacted] vraagt [redacted] en [redacted] om op basis van hun eigen kennis dit memo aan te vullen.

Actie [redacted]: aanvullen memo Alternatieve bekostiging.

Het Kernteam heeft behoefte aan het concreet maken van alternatieve bekostiging in relatie tot de te voeren aanbestedingsstrategie [redacted] werken hiervoor een eerste voorstel uit. Dit voorstel zal worden besproken in het Kernteam van 13 juni.

[redacted] uitwerken vervolgstappen voor het concreet maken van alternatieve bekostiging.

7. Voortgang KTA-Maatregelen

MoVe vraagt het project CID-Binckhorst (evenals de andere projecten en de Werkplaats OV) om een lijst met aanvullende maatregelen aan te dragen voor de KTA. Dit kan maatregelen betreffen buiten het projectgebied van CID-Binckhorst, mits deze maatregelen een bijdrage leveren aan de doelen.

[redacted] (Den Haag) hebben een eerste inventarisatie van kansrijke maatregelen gemaakt. Het gaat om maatregelen die met name raken aan fiets: het Trekfietstracé, de derde fase van de Velostrada, de fietsonderdoorgang bij Laan van NOI en het realiseren van fietspaden op de Zon- en Maanweg. Maatregelen rond OV worden door Bastiaan aangedragen vanuit de Werkplaats OV.

Het Kernteam vindt het belangrijk om de KTA-maatregelen nu te benoemen, maar nog niet in detail uit te werken. Die energie is nu nodig voor no-regret en de Verkenning.

[redacted] schrijft een kort memo, dat in het volgende Kernteam wordt besproken.

Actie [redacted] opstellen memo met voorstel voor KTA-maatregelen.

8. Planning ASG en Kernteam

De ASG is gepland op vrijdag 21 juni. De ASG zal het Realisatieplan van het no-regretpakket bespreken. Het Kernteam van 30 juni is gepland op Hemelvaart. Dit overleg wordt verplaatst naar 28 mei (11.00-12.00).

Opmerking: houd er rekening mee dat het OV die dag staakt!

9. 'Summer is coming'

Op 5 juli gaat het Kernteam borrelen om de voortgang van de Verkenning te vieren en de zomer in te luiden. [redacted] reserveert een goede borrellocatie.

Actie [redacted] organiseren borrel op 5 juli.

10. Rondvraag/opmerkingen

Inge:

- [redacted] schijft een memo over parkeernormen en het mobiliteitsfonds. Dit memo kan ter info worden doorgestuurd naar het Kernteam.
- Den Haag werkt aan twee scenario's voor de sprong naar 10.000 woningen in de Binckhorst. In het eerste scenario kunnen bedrijven met een hoge milieubelasting mogelijk blijven; in het tweede scenario worden deze bedrijven verplaatst.
- De Binckhorstbrug is aan onderhoud toe. Den Haag houdt er rekening mee dat de brug na het onderhoud geen HOV-verbinding onmogelijk maakt.

[redacted] en [redacted] vertegenwoordigen het Kernteam vanavond op een informatiebijeekomst in het kader van de m.e.r.-procedure van het CID.

[redacted] stuurt de voortgangsbrief over het Mobiliteitsfonds door naar het Kernteam.

[redacted] gaat vanaf 14 juni voor 9 weken studeren in Boston. In deze periode wordt hij vervangen door [redacted]

Actielijst

1. [redacted] Advies uitvragen voor wel/geen m.e.r. bij Pels Rijcken
2. [redacted] nagaan bij MoVe of het mogelijk is om CID-Binckhorst al te agenderen voor het DO van 31 oktober.
3. [redacted]: uitwerken dekking en governance bij het no-regretpakket en opvragen fiscaal advies (BTW-compensatie).
4. [redacted] doorsturen van concept-Realisatieplan met reactietabel naar het Kernteam.
5. [redacted]: organiseren BO voorafgaand aan Programmaraad
6. [redacted] terugkoppelen opmerkingen uit Kernteam aan W+B, plannen van aanvullende sessie over kostenramingen van de Alternatieven.
7. [redacted]: aanvullen memo Alternatieve bekostiging.
8. [redacted] uitwerken vervolgstappen voor het concreet maken van alternatieve bekostiging.
9. [redacted] opstellen memo met voorstel voor KTA-maatregelen.
10. [redacted] organiseren borrel op 5 juli.

Verslag Kernteam Verkenning CID-Binckhorst
d.d. 27 juni 2019, 9.00-10.30, Spui 70, Den Haag

Aanwezig:

[redacted] Gem. Leidschendam-Voorburg
- [redacted], Min. IenW
- [redacted] VINU
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], Witteveen +Bos
- [redacted], Gem. Den Haag

Afwezig:
- [redacted], MRDH
- [redacted], VINU
- [redacted], Provincie Zuid-Holland
- [redacted], VINU
- [redacted], Min. BZK

1. Opening en mededelingen
- [redacted] hebben zich afgemeld voor het overleg.
- [redacted] (Witteveen + Bos) is vandaag aanwezig bij het kernteamoverleg.
- [redacted] is verhinderd, [redacted] zit het overleg dit keer voor.
- [redacted] gaat terug naar de Provincie Zuid-Holland en zal dan ook het kernteam verlaten. Tot 1 augustus is [redacted] nog werkzaam bij VINU en Gemeente Den Haag. Het is nog niet duidelijk wie [redacted] zal vervangen in het kernteam, maar het zal waarschijnlijk een interne kandidaat worden.
- [redacted]
- [redacted] hebben de vraag gekregen om namens BZK input te leveren over kansrijke trajecten omtrent alternatieve bekostiging. Komt terug op het kernteam van 11 juli.
- De stukken voor het BO zijn dezelfde als voor het ambtelijke stuurgroep. Uiterlijk vrijdag 5 juli gaan de stukken richting de bestuurders. [redacted] mailt het kernteam hier nog over.

2. Verslag vorige keer

Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt vastgesteld.

3. Actielijst

1. [redacted]: [redacted]
   Actie is afgerond. Een update over het advies staat vandaag op de agenda.
2. [redacted] *aanleveren selectie van 6 KTA-maatregelen bij MoVe.*
   Actie is afgerond.
3. [redacted]*: uitwerken vervolgstappen voor het concreet maken van alternatieve bekostiging.*
   Actie blijft staan. [redacted] en [redacted] verwachten na de zomer met een uitwerking te komen.
4. [redacted]*: doorsturen kansen voor alternatieve bekostiging vanuit BZK-perspectief naar Inge vW.*
   Actie blijft staan.
5. [redacted] *verwerken opmerkingen Kernteam in het Realisatiedocument.*
   Actie is afgerond.
6. [redacted] *verwerken input communicatieadviseurs en ambtelijke stuurgroep in kernboodschap*
   Actie is afgerond.
7. [redacted] *opstellen bestuurlijke oplegger voor DO en Programmaraad*
   Actie is afgerond.
8. [redacted] *nagaan of er vanuit MoVe bezwaren zijn tegen het openbaren van het Realisatieplan bij het doorlopen van de besluitvormingsprocedures.*
   Actie is afgerond.

9. [redacted] *organiseren borrel op 5 juli.*
   Nieuwe actie voor [redacted] De borrel was gepland, maar wordt vanwege meerdere verhinderingen verplaatst.

4. Verslag werksessie Alternatieven/Afweegkader W+B (bijlagen 4A, 4B, 4C)

W+B is erg tevreden met wat er is opgehaald. De terugkoppeling van de sessie volgt nog. W+B geeft aan dat ze hebben in ieder geval de knoop hebben doorgehakt om het fietsmaatregelenpakket niet meer als "knop" mee te nemen. Het pakket wordt voor alle alternatieven hetzelfde. N.a.v. de sessie wordt een aantal criteria in het afweegkader aangepast. In de sessie van 11 juli worden het nieuwe afweegkader en de alternatieven met het kernteam besproken.

Opmerkingen vanuit het kernteam:

- Voor het thema logistiek graag contact opnemen met [redacted] van MoVe. Ook bouwlogistiek betrekken in de alternatieven, m.n. in de periode tot 2040.
- Uitgangspunten rondom de parkeernormen moeten goed worden afgestemd met Den Haag, via [redacted]
- Goede argumentatie voor afvallen van alternatieven is voor Den Haag heel belangrijk.
- In de uitwerkingen is extra aandacht nodig voor micromobiliteit, bijv. ook strijd tussen fietsen en lopen.
- Voor de m.e.r.-plicht is relevant of we gaan voor alternatieven met regionale doorkoppeling. MRDH wil dat de regionale doorkoppeling (als optie) onderdeel uitmaakt van alle alternatieven.
- Voor de modellen is het essentieel om van te voren een lijst te maken met wat je precies uit het model wilt halen en die vast te stellen en dan pas te kijken welk(e) model(len) daarvoor geschikt zijn.
- De relatie tussen verstedelijking en mobiliteit is verankerd in een levend memo, waarin uitgangspunten staan rondom woningbouwaantallen en parkeernormen. Het is niet haalbaar om continue af te stemmen tussen verstedelijking en deze verkenning. We kunnen het mobiliteitspakket als we dat hebben wel met de gebiedsontwikkelingen bespreken.
- We kijken naar maatregelen binnen CID-Binckhorst, maar we kijken wel degelijk naar effecten van die maatregelen buiten het gebied. Met name als het gaat om ontstaan van nieuwe knelpunten.
- Maatregelen op het hoofdspoor zijn tot nu toe niet meegenomen in de verkenning. Mocht het nodig blijken te zijn daar maatregelen te treffen die niet al worden gedekt door het programma Hoogfrequent Spoor, dan valt dat onder de verkenning.
- Hetzelfde geldt ook voor maatregelen aan tram/HOV en stations/haltes binnen de CID Binckhorst.
- Bij ruimtegebruik moeten we ook kijken naar tijdelijke parkeergarages en centrale parkeervoorzieningen.
- Afspraken met onderwijsinstellingen en werkgevers over reisgedrag
  kan ook onder een van de thema's worden gebracht, bijv. onder smart mobility.
- Infrabeheerders moeten beter worden aangehaakt (Actie [redacted]).

5. Meegegeven aandachtspunten ASG

De ASG-leden hebben schriftelijk opmerkingen meegegeven over de stukken, deze zijn (met een reactie) opgenomen in de reactietabel. De opmerkingen zijn verwerkt in de vier stukken die naar het DO gaan. De kernteamleden hebben nog niet de tijd gehad om te kijken naar het nieuwe realisatieplan van het no-regret pakket. Kernteamleden kunnen vandaag voor 12.00 reageren op het realisatieplan.

Er is afgesproken om op programmaniveau (MoVe) een gezamenlijke boodschap of persbericht naar buiten te brengen. Het kernteam vraagt zich af of dit wel de beste manier is en of een persbericht op projectniveau niet beter is. Actie [redacted] bekijken of het mogelijk/wenselijk is om los van het bericht van MoVe een persbericht op projectniveau op stellen en naar buiten te brengen.

Voor de vakantie komt een deel van het kernteam bijeen om de samenwerkingsbijeenkomst uit te werken: [redacted]. Na de zomer gaan we alternatieve bekostiging goed oppakken.

[redacted] gaat extern advies inwinnen over de BTW compensatie-kwestie.

6. Voortgang advies m.e.r. Pels Rijcken

Afgelopen dinsdag heeft [redacted] samen met een aantal Haagse collega's een gesprek gehad met Pels Rijcken. Intern beraad [redacted] Intern ber [redacted] Buiten scope [redacted]

De offerte van Pels Rijcken is door het kernteam goedgekeurd. [redacted] verzoekt Pels Rijcken nog een vervolgofferte voor de extra sessie.

7. Ontwikkeling product Marktscan

Met de marktscan willen we achterhalen hoe we markt kunnen inzetten ten bate van de doelen van de verkenning. [redacted] schrijft een korte omschrijving van wat we precies voor opdracht willen geven voor de marktscan aan het bureau. Het kernteam gaat dan binnen hun organisaties na of er goede ervaringen zijn met bureaus op dit vlak.

8. Vervolgafspraken Korte Termijn Aanpak

Den Haag neemt namens het kernteam voortaan de lead in de Korte Termijn Aanpak.

9. Rondvraag

[redacted] meldt dat de Haagse Parkeerbeleidslijn op 9 juli op de agenda staat voor vaststelling in het college.

Acties

- [redacted]: doorsturen kansen voor alternatieve bekostiging vanuit BZK-perspectief naar Inge vW.
- [redacted]: uitwerken vervolgstappen voor het concreet maken van alternatieve bekostiging (Actie blijft staan voor na de zomer).
- [redacted] organiseren borrel.
- [redacted] bekijken of het mogelijk/wenselijk is om los van het bericht van MoVe een persbericht op projectniveau op stellen en naar buiten te brengen.
- [redacted] extern advies inwinnen over de BTW compensatie-kwestie.
- [redacted] nagaan bij Pels Rijcken Intern beraad [redacted]
- [redacted] een korte opdrachtomschrijving schrijven voor de marktscan.

Verslag Kernteam CID-Binckhorst
d.d. 3 oktober 2019, 09.00-10.30, Spui 70, Den Haag.

Aanwezig:

- [redacted] (voorzitter)
- [redacted], Gem. Leidschendam-Voorburg
- [redacted], MRDH
- [redacted], Min. Ienw
- [redacted] Prov. Zuid-Holland
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted] Gem. Den Haag
- [redacted] VINU
- [redacted], VINU
- [redacted], Gem. Den Haag

Afmeldingen:

- [redacted], Min. BZK

1. Opening en mededelingen

[redacted] geeft een toelichting op de bestuurlijke ontwikkelingen in Den Haag. Een motie van wantrouwen is aangenomen tegen twee wethouders. De verwachting is dat VVD, D66 en GroenLinks op zoek gaan naar nieuwe partijen die zich aan willen sluiten. De impact op CID-Binckhorst is op dit moment nog onduidelijk.

[redacted] heeft zich afgemeld voor het overleg. [redacted] zal met [redacted] contact opnemen over zijn aanwezigheid bij de Kernteams.

[redacted] stelt voor om de agenda te wijzigen en te beginnen met de stukken voor het DO (presentatie en bespreekstukken).

2. Verslag vorige keer.

Het verslag wordt vastgesteld.

3. Actielijst

1. [redacted]: *raadsbijeenkomst bij de leden van het kernteam in de agenda zetten en nadenken over de opzet van de raadsbijeenkomst*. [redacted] geeft kort aan dat in overleg met [redacted] l en [redacted] gewerkt is aan een opzet. Dit staat geagendeerd voor het volgend kernteam.
2. [redacted] *het verwerken van de opmerkingen van het kernteam in de rapportage effecten en kansrijke alternatieven.* Actie is afgerond.
3. [redacted] *doorsturen van de concept-Marktscan en plannen van interviews.* Interviews zijn gepland, concept marktscan is nog niet doorgestuurd. Deze zal in het volgende Kernteam voorliggen.
4. [redacted] *delen van de risico-inschatting over niet-compensabele of verrekenbare BTW van de fiscalist van Den Haag.* Actie is afgerond.
5. [redacted] en [redacted] *gaan in gesprek over het omgevingsmanagement omtrent het no-regret pakket.* Actie is afgerond.
6. [redacted] *uitloop plannen na het volgende kernteam voor bespreken van invulling project-, proces- en omgevingsmanagement.* Actie is afgerond.

4. Stukken DO

[redacted] geeft aan dat er een spagaat ontstaat bij het aanleveren van de stukken voor het DO. De deadline voor het aanleveren van stukken is woensdag 3 oktober, waar de stukken op vrijdag 5 oktober nog ter akkoord worden voorgelegd in de ASG. Move wil op verzoek van de directeuren geen nazendingen meer sturen. Het Kernteam hecht aan de bespreking in de ASG en vraagt [redacted] de stukken direct na de ASG naar Move te verzenden.

A. Memo financieel

[redacted] licht kort het memo toe. [redacted] gaat daarbij kort in op de randvoorwaarden die door het directeurenoverleg en de Programmaraad zijn opgesteld. Daarbij legt uit hij kort uit dat het laten vervallen van maatregelen geen optie is. Het vervallen van een maatregel zorgt er namelijk voor dat het totale budget onderuit gaat. Daarmee benadrukt [redacted] dat vastgehouden moet worden aan de financieel

Dit resulteert in een aantal oplossingsrichtingen voor het op te lossen tekort:

1. Een oplossing is een verdeelsleutel waarin de drie partijen elk een eigen deel voor hun rekening nemen
2. PZH betaalt het tekort
3. PZH voert zelf projecten uit voor financieel bijvoorbeeld he Kippenbruggetje
4. Anders bekostigen: hierbij wordt de financiering binnen het no-regret pakket afgesproken, maar wordt het daarbuiten gefinancierd.
5. Op een later moment kiezen.

Het kernteam geeft een aantal opmerkingen mee:

- De Kippenbrug is eigendom van de Provincie. Deze optie moet daarom benoemd worden als derde optie.
- De vierde optie uit het memo halen.
- De vijfde optie kan in het DO op tafel worden gebracht. Deze niet in het memo weergeven.

Ronde BOK is afgesproken dat [redacted] een gespreksronde zou doen met de bestuurders van DH, MRDH en PZH. Om zo te zoeken naar draagvlak voor de oplossing van de financieel De afspraak bij PZH werd door het secretariaat afgehouden. Daarop heeft [redacted] de andere twee gesprekken afgezegd. [redacted] geeft aan dat op 7 oktober een gesprek plaatsvindt met [redacted]; de verdeling kan opnieuw worden besproken in het DO op 9 oktober.

[redacted] verwerkt de opmerkingen in het memo. Het memo wordt besproken in ASG (en na akkoord in het DO).

- <u>B. Voortgangsrapportage</u>

[redacted] stelde een voortgangsrapportage voor de Verkenning en het No-regretpakket op en geeft een toelichting.

[redacted] stelt voor in de voortgangsrapportage de volgende zin toe te voegen "*Het deel dat binnen de verkenning gerealiseerd wordt is kleiner dan 5 km, maar wel onderdeel van een ontwikkeling die mogelijk langer is dan 5 km. Op basis van jurisprudentie is dan voor het HOV deel van de verkenning al een MER noodzakelijk*".

[redacted] merkt op dat er in het no-regret pakket nog niet gewerkt is aan een innovatieve challenge.

Het kernteam gaat akkoord met het verzenden van het stuk naar de ASG na verwerking van deze beide punten.

- <u>C. Niet-compensabele of verrekenbare BTW</u>

[redacted] geeft een toelichting op de inzichten rond niet-compensabele of verrekenbare BTW van het no-regretpakket.

Het Kernteam besluit de afspraken rond BTW op te nemen in de BOK:

- We gaan uit van een pakket van financieel . De Rijksbijdrage bedraagt financieel . BTW (en maximaal financieel).
- Partijen gaan gezamenlijk op BTW-risico's sturen, zodat het aandeel niet compensabele en niet verrekenbare btw minimaal is.
- Mee- en tegenvaller worden binnen het pakket van financieel opgelost.
- De benodigde risicoreservering, ter afdekking van btw-schade en andere risico's, wordt ingeschat op € financieel
- Het memo van Den Haag dient ter onderbouwing van dit bedrag. In dit memo wordt met marges gewerkt, zodat op deze bedragen wordt uitgekomen. Daarbij wordt gewerkt met een btw-risico rond de rijksbijdrage financieel en de kosten financieel

Daarnaast is afgesproken dat maatregel 17, de fietsflat financieel), in reserve wordt gehouden om dit risico af te dekken.

[redacted] constateert dat het Kernteam inhoudelijk akkoord is met de BOK zoals die er nu ligt. De volgende stap is het juridisch afhandelen. [redacted] plant hiervoor een bijeenkomst met de juristen.

- D. Presentatie

[redacted] geeft de concept-presentatie voor ASG, DO en Programmaraad. De figuren zijn nog niet overal voldoende om het verhaal goed te vertellen.

Het kernteam geeft onder meer de volgende opmerkingen mee:
- Veranderingen in o.a. modal split en bereikbaarheid van het gebied blijken nog niet goed uit de figuren. Hier zijn betere figuren voor nodig, mogelijk op basis van gevoeligheidsanalyses.
- De samenhang tussen de drie opgaven, de tien indicatoren en de twee 'bouwstenen' is onduidelijk. Hier de indicatoren verwijderen.
- In 45-min OV-bereikbaarheid lijkt het of ZoRo is meegenomen. Graag nagaan.

Het Kernteam besluit W+B te vragen om nieuwe figuren te ontwikkelen (eventueel met aanvullende modelberekeningen als dat nodig is) en een hoofdstuk 'conclusies' toe te voegen aan de Effectenrapportage. Dit zal een uitbreiding van de huidige opdracht betekenen. [redacted] gaan hierover begin volgende week met W+B in gesprek.

[redacted] past de presentatie aan op basis van de opmerkingen.

6. Verkenning

a. Financiën voortgang project

[redacted] maakte een periodieke financiële update van het project. Vragen hierover kunnen buiten het overleg om gesteld worden aan [redacted]

b. Rapportage Effecten en Kansrijke Alternatieven (Witteveen+ Bos)

Besloten wordt dit onderdeel 17 oktober terug te laten komen. Zo mogelijk inclusief het nieuwe hoofdstuk met conclusies en nieuwe figuren.

[redacted] geeft verder kort aan dat [redacted] van Pels Rijcken verwacht in de week van 21 oktober een concept-advies omtrent de MER/PAS-aanpak te ontvangen.

c. Offerte Participatie evenement

[redacted] licht kort het doel van dit evenement toe. Vanuit het kernteam komt het verzoek het evenement meer te richten op het ophalen van input voor de volgende fase. Ook geeft het kernteam aan het geoffreerde bedrag aan de hoge kant te vinden..
Het Kernteam gaat akkoord met de -opdracht aan Piraat, met dien verstande dat de offerte aangepast wordt op basis van bovenstaande opmerkingen. De uiteindelijke opzet van het evenement en daarmee de hoogte van het variabele deel zal op een later moment in het Kernteam worden besproken.

Daarnaast signaleert [redacted] dat participatie bij de volgende fase van de verkenning en bij het doorlopen van de MER veel aandacht behoeft. Inge geeft aan dat er in de komende periode wel meer "oploopjes" georganiseerd worden. Het kernteam geeft aan dat er diverse dingen samen lijken te lopen en dat overzicht hierin ontbreekt. [redacted] geeft aan bezig te zijn met het verkrijgen van overzicht. Afgesproken wordt dat [redacted] terugkomt in het kernteam met een strategie rondom het omgevingsmanagement en de communicatie voor het vervolg.

d. Conceptvideo

[redacted] geeft aan dat er een laatste feedback ronde is geweest en dat de feedback wordt meegegeven aan Cooler. Daarna komt de definitieve versie van de animatie over de verkenning beschikbaar. Buiten scope [redacted]
[redacted] geeft mee dat een ondertiteling van de video ook gewenst is, in het kader van toegankelijkheid.

7. Rondvraag

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

8. **Uitloop: invulling project- proces- en omgevingsmanagement (bijlage: financiële voortgang inzet VINU)**

Dit agendapunt wordt besproken in afwezigheid van [redacted].
Afgesproken wordt dat het Kernteam hier in een volgende bijeenkomst verder gaat spreken over de verdere invulling.

9. **Sluiting**

[redacted] geeft aan dat [redacted] bij de komende Ambtelijke Stuurgroep vervangen wordt door [redacted]

Actielijst

1. [redacted] *raadsbijeenkomst bij de leden van het kernteam in de agenda zetten.*
2. [redacted] *aanvullend hoofdstuk verwerken in de rapportage effecten en kansrijke alternatieven.*
3. [redacted] *doorsturen van de concept-Marktscan.*
4. [redacted] *verwerken opmerkingen voortgangsrapportage.*
5. [redacted]: *verwerken opmerkingen presentatie en memo* financieel
6. [redacted] *opstellen van een bredere communicatiestrategie voor de verkenning.*
7. [redacted] *plannen van een nieuwe BOK-bijeenkomst voor de juristen.*

Verslag Kernteam Verkenning CID-Binckhorst
d.d. 14 augustus 2019, 9.00-10.30, Spui 70, Den Haag

Aanwezig:

- [redacted], VINU
- [redacted], Witteveen+Bos
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted] Gem. Den Haag
- [redacted], Min. IenW

Afwezig:

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

1. Opening en mededelingen

Vanwege de vakanties is het Kernteam vandaag in klein comité bijeen. Omdat veel opdrachtgevende partijen er vandaag niet zijn ligt het voor de hand om een aantal gevraagde besluiten in een later kernteam te behandelen.

2. Verslag vorige keer

Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag is vastgesteld.

3. Actielijst

- [redacted] afstemmen tekstvoorstel besluittekst voor Programmaraad met [redacted] Actie is afgerond.
- [redacted] een voorstel maken voor een persbericht voor de programmaraad. Actie is afgerond.
- [redacted] afstemmen inhoud persbericht met kernteamleden, directeuren en bestuurders. Actie is afgerond.
- [redacted] opstellen bestuursovereenkomst op hoofdlijnen (na de zomer). Actie blijft staan.
- Alle kernteamleden: (indien men aanbevelingen heeft) partijen aandragen die een marktscan zouden kunnen uitvoeren. Actie is afgerond; [redacted] heeft geen aanvullingen ontvangen.
- [redacted] een inschatting maken van de invloed van een m.e.r.-procedure op onze planning, het proces en budget. Actie blijft staan.
- [redacted] een afspraak maken met [redacted] van RWS om hem te informeren over de stand van zaken van het no-regret pakket. Actie is afgerond, afspraak heeft plaats gevonden.
- [redacted] financieel overzicht en prognose maken voor de verkenning. Actie blijft staan, [redacted] geeft aan te werken aan een goed financieel overzicht van de Verkenning en een planning voor de komende maanden. [redacted] en [redacted] maken een meer gedetailleerde begroting voor het no-regretpakket.

4. Voortgang verkenning en producten (toelichting door [redacted])

[redacted] licht de komende sessies toe:

- 21 augustus is de sessie met de modelexperts. Hierbij zijn de Gemeente Den Haag en Rijkswaterstaat aanwezig.
- 22 augustus is het kernteam om de effecten te projecteren en te laten zien. [redacted] geeft aan dat het misschien wel handig is om toe te werken naar een verhaallijn.
- 29 augustus vindt het kernteam 'plus' plaats met ProRail, NS en HTM en Rijswijk. Dit is meer een brede sessie.
- 5 september is een besluitsessie, waarbij besloten wordt welke drie alternatieven van de 10 alternatieven overblijven.

[redacted] geeft mee dat de rapporten nog niet kant en klaar zijn. Voor de 20ste september zal nog een aantal informatieronden plaatsvinden.

a. Notitie beoordelingskaders (*bijlage, ter vaststelling*)

Deze notitie is al meerdere malen langs geweest. Afgesproken wordt dat [redacted] alle kernteamleden mailt met het verzoek de notitie intern te bespreken met experts en vervolgens schriftelijk akkoord te geven.

b. Rapport uitwerking alternatieven (*bijlage, ter bespreking*)

Dit rapport is ook reeds toegezonden. [redacted] geeft aan niet van iedereen hierop een reactie te hebben ontvangen. [redacted] vraagt de kernteamleden het rapport te bespreken met experts en te reageren.

c. Powerpoint samenvatting alternatieven (*bijlage, ter informatie*)

Deze Powerpoint geeft een korte samenvatting van de alternatieven en dient ter informatie.

d. Rapport uitgangspunten modelberekeningen (*bijlage, ter informatie*)

Dit rapport bevat de modelmatige uitgangspunten van Goudappel. Het rapport is ook verspreid onder de modelspecialisten.

e. Notitie uitgangspunten effectenstudies (*bijlage, ter informatie*)

[redacted] geeft aan dat deze notitie een goed overzicht geeft van de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de modelstudies. Ook gaat de notitie in op de beperkingen van het model (o.a. valt op dat in het model autogebruik na verloop van tijd goedkoper wordt en OV duurder en dat het model niet goed om kan gaan met de impact van Smart Mobility). Jelle stelt voor om deze beperkingen te bespreken met de modellenexperts in de werksessie van 21 augustus, en samen te onderzoeken welke gevoeligheidsanalyses nog nodig zijn om een goed gevoel bij de effecten te krijgen. Het Kernteam wordt hierin meegenomen in de werksessie op 22 augustus. Daarin wordt stilgestaan bij de belangrijkste inzichten rond effecten en welke inzichten dit geeft voor de meest kansrijke alternatieven.

f. Uitvraag uitleg-animatievideo's (*bijlage, ter vaststelling*)

[redacted] vraagt het kernteam om akkoord te gaan met de offerte-uitvraag voor het maken van twee animatievideo's. Eén video gaat over het no-regretpakket; de tweede over de opgaven, oplossingsrichtingen en processtappen binnen de Verkenning. De video's kunnen op verschillende momenten worden ingezet, onder andere bij participatiebijenkomsten ihkv de Structuurvisie CID, een Raadssessie rond het CID en de raads- en participatiemomenten die dit najaar vanuit de Verkenning worden georganiseerd.

De kosten bedragen naar schatting financieel [redacted] en kunnen worden gedekt uit het budget 'Participatie' van de Verkenning. De aanwezigen gaan akkoord met de uitvraag. De ontvangen offertes zullen in het Kernteam worden besproken.

g. Offerte Marktscan (*nazending*)

[redacted] ontving de offerte voor de Marktscan gisterenavond. Hij heeft een beperkt aantal opmerkingen en bespreekt deze met [redacted] Het is bijvoorbeeld belangrijk dat de Marktscan voldoet aan de regels die IenW hieraan stelt. De aangepaste offerte wordt besproken in het Kernteam van 22 augustus.

valt buiten de scope van het Wob-verzoek

[redacted]

valt buiten de scope van het Wob-verzoek

[redacted]

6. Uitwerken bestuursovereenkomst en financiële afspraken

Wordt doorgeschoven naar het volgende Kernteam.

7. Advies m.e.r. en vervolgstappen

Op 2 september staat de volgende afspraak met Pels Rijcken gepland. [redacted] zal aan de hand daarvan een stappenplan opstellen.

8. Werksessies Proeftuin Mobiliteitsfonds

Studio Bereikbaar is door IenW ingehuurd om de belangrijkste inzichten voor het nieuwe Mobiliteitsfonds op te halen. CID-Binckhorst is één van de projecten die hiervoor is gevraagd om input te leveren. [redacted] zijn op 13 augustus geïnterviewd. De vervolgstappen zijn werksessies, op 28 augustus (alternatieve bekostiging) en 2 september (wederkerigheid).

Vooralsnog gaan [redacted] (projectmanager Binckhorst) en [redacted] (namens IenW en Kernteam) naar de eerste sessie. Bij de sessie op 2 september is vooralsnog alleen [redacted] aanwezig. [redacted] gaat na of MRDH en/of PZH hiervoor ook beschikbaar zijn.

9. Conceptverslag DO MOVE

Het verslag is ter informatie meegestuurd.

10. Rondvraag

Het valt [redacted] op dat het kernteam op 5 september tegelijk is gepland met de werksessie van W+B. [redacted] geeft aan dat het mogelijk is om bij W+B met het Kernteam te vergaderen. [redacted] past de afspraak aan.

[redacted] is geïnteresseerd in de werking van het Mobiliteitsfonds. Hij is zelf nog op zoek naar een governance-vorm voor de mobiliteitshubs. De inzichten van de Marktscan kunnen wellicht [redacted] helpen bij dit proces. Naar verwachting is deze scan eind september gereed.

[redacted] stipt aan dat Den Haag op het moment niet goed vertegenwoordigd is in het kernteam. Dit is gezien de drukke periode die op ons afkomt onwenselijk [redacted] vraagt hiervoor aandacht bij Den Haag.

Acties

- [redacted] opstellen bestuursovereenkomst op hoofdlijnen (na de zomer).
- [redacted] een inschatting maken van de invloed van een m.e.r.-procedure op onze planning, het proces en budget.
- [redacted] financieel overzicht en planning maken voor de Verkenning tm besluitvorming in BO MIRT 2019.
- [redacted]; opstellen gedetailleerde begroting no-regretpakket.
- [redacted] advies inwinnen Caraat over niet-compensabele BTW voor maatregelen uit het no-regretpakket.
- [redacted]: mailt alle kernteamleden over de notitie beoordelingskaders en rapport uitwerking alternatieven met de vraag om dit door te bespreken met hun eigen experts en aan de hand daarvan reactie te geven.
- [redacted] bespreekt zijn opmerkingen op de offerte marktscan door met [redacted] die deze opmerkingen verwerkt in de offerte. [redacted] stuurt de aangepaste offerte rond aan de kernteamleden (of legt deze voor in het volgende Kernteam).
- [redacted] stuurt een mail met de uitvraag naar de kernteamleden met de specifieke vraag om eventuele andere partijen aan te haken en experts van de eigen organisatie.
- [redacted] vraagt PZH en MRDH aan te sluiten bij de werksessie op 2 september in het kader van de proeftuin Mobiliteitsfonds.

Verslag kernteam Verkenning CID-Binckhorst
d.d. 5 september 2019, 11.00-12.00 Witteveen + Bos, Stichthage Den Haag.

Aanwezig
- , Gem. Leidschendam-Voorburg
- , MRDH
- VINU
- , Min. IenW
- , VINU
- , PZH
- , Gem. Den Haag
- (vervangt), Gem. Den Haag

Afwezig
- , VINU
- , Min. BZK

1. Opening en mededelingen
hebben zich afgemeld. vandaag. is de komende twee weken op vakantie. In de tussentijd is aanspreekpunt voor het omgevingsmanagement.

2. Verslag vorige overleg
Er zijn geen opmerkingen op het verslag. Het verslag wordt vastgesteld

3. Actielijst
- met werkgroep opstellen bestuursovereenkomst op hoofdlijnen inclusief oplossingsrichtingen voor dekken tekort financieel. Status: werkgroepoverleggen zijn gepland en er wordt gewerkt aan BOK en afspraken over dekken tekort. Actie kan van de lijst af.
- advies inwinnen Caraad over niet-compensabele BTW voor maatregelen uit het no-regretpakket. Actie is nog niet afgerond. Eind deze week ontvangen we de eerst uitkomsten van Caraad en uiterlijk half september het definitieve advies.
- een inschatting maken van de invloed van een m.e.r.-procedure op onze planning, het proces en budget. Actie is nog niet afgerond; op basis van uitkomsten gesprek Pels Rijcken stelt Jelle een memo op.
- bespreken opmerkingen kernteam met W+B/TG op offerte Marktscan; vervolgens aangepaste offerte ter akkoord voorleggen aan Kernteam. Actie is afgerond.
- : opstellen gedetailleerde uitwerking van de maatregelen uit het no-regretpakket (inclusief een verder uitgewerkte begroting). Actie blijft staan.

4. MER no-regretpakket en Verkenning (toelichting door Harold)
Op 3 september spraken met van . Ook MER-experts van waren aanwezig. geeft een terugkoppeling van het gesprek.

Drie vragen stonden centraal:
1. Moet voor de Verkenning een MER-procedure worden doorlopen?
2. Kunnen we alle no-regret maatregelen al wel uitvoeren in het geval dat een MER wel noodzakelijk is?
3. Hoe kunnen we omgaan met de recente ontwikkelingen rond het stikstofvraagstuk en de PAS?

intern beraad

intern beraad

[redacted]

Hoe kunnen we omgaan met de recente ontwikkelingen rond het stikstofvraagstuk en de PAS?
Een recente ontwikkeling is een uitspraak van de Raad van State over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). De collectieve passende beoordeling op stikstofeffecten via het PAS is door de uitspraak komen te vervallen. Om een vergunning te moeten krijgen moeten initiatiefnemers terugvallen op intern salderen of een individuele passende beoordeling met ADC-toets (geen Alternatief, Dwingende redenen van openbaar belang en Compenserende maatregelen).

Waarschijnlijk is het verstandig om de mobiliteitsmaatregelen en verstedelijking in de besluitvorming aan elkaar te koppelen. Ten eerste kunnen mobiliteitsmaatregelen mogelijk als mitigerende maatregel worden aangedragen voor de stikstofeffecten van de gebiedsontwikkeling. In termen van de PAS: door besluitvorming te koppelen kan het mogelijk zijn om de effecten van mobiliteit en woningbouw intern te salderen.

Afspraken en acties rond MER en PAS:

- [redacted] stelt een memo op met de inzichten rond de MER en de vertaling naar de Verkenning CID-Binckhorst.
- [redacted] brengt zicht op de impact van de MER-procedure op de individuele maatregelen binnen het no-regretpakket. En op de vertaling van het no-regretpakket naar ruimtelijke plannen.
- De gemeente Den Haag wordt gevraagd om samenhang aan te brengen tussen de MER-procedures voor verstedelijking en mobiliteit en de verschillende trajecten rond gebiedsontwikkeling.
- In de vervolgfase rekenen we de verwachte effecten van de maatregelen op stikstofdepositie. Waar mogelijk in een 'stikstof-businesscase' die samenhangt met de verstedelijking (voor intern salderen).

[redacted] geeft mee dat de aanpak van de Verkenning aangepast zal moeten worden door de komst van de plan-MER. Dit heeft ook gevolgen op het (wettelijk vereiste) participatietraject.

5. Memo financiële oplossingsrichtingen no regret (bijlage, ter bespreking)

buiten scope

[redacted]

6. Verkenning

a) Aangepaste offerte Marktscan (nazending, ter akkoord)

Een aangepaste offerte is ontvangen van Witteveen + Bos. Hierin is het product nader gespecifieerd en het totaal bedrag is nu aangepast. Het kernteam gaat akkoord met de offerte. Annabel verleent de opdracht.

b) Uitvraag Piraat voor organisatie participatie-event (bijlage, ter akkoord)

[redacted] geeft een toelichting op de uitvraag. Het voorstel is de uitvraag te verzenden aan Piraat, voor hun ondersteuning bij de organisatie van het participatie-evenement aan het einde van 2019. Dit event is het vervolg op het diner pensant in de Caballerofabriek. Het kernteam gaat akkoord met deze uitvraag.

7. Script uitleganimaties Verkenning + No-regret (memo en reactietabel in bijlagen, ter informatie)

[redacted] geeft een toelichting op de scripts van de animaties voor Verkenning en No-regretpakket. De afgelopen weken is een tekst opgesteld voor de voice-over. De communicatieadviseurs hebben hierop gereageerd. De aangepaste tekst gaat retour naar Cooler. De vervolgstap is het uitdenken van beelden bij de teksten [redacted] komt tot een eerste opzet hiervoor in overleg met [redacted]. Als er visuele voorstellen liggen dan worden kernteam en communicatieadviseurs meegenomen.

8. Bijeenkomsten komende periode (toelichting door Jelle)

[redacted] somt de bijeenkomsten voor de komende periode op:

- 10 september: Bijeenkomst Structuurvisie [redacted] is hierbij aanwezig namens de Verkenning.
- 24 september: gesprek met Zoetermeer. Aanwezig zijn [redacted].
- 29 oktober en 31 oktober: bijeenkomsten met de buurgemeenten en kernteam + regiopartijen. De bijeenkomst met de buurgemeenten moet nog geprikt worden.
- Raadsbijeenkomst Den Haag – Leidschendam Voorburg; [redacted] zoeken naar een geschikt moment.

9. Rondvraag

[redacted] geeft aan dat het einde inzicht komt van de opdracht van VINU. De opdracht loopt formeel door tot November. De verwachting is dat het budget nog toereikend is tot en met december. Het is belangrijk dat het kernteam komt tot een beeld over de invulling van het onafhankelijk project- en procesmanagement in de volgende fase.

[redacted] geeft aan dat omtrent de PAS behoefte te hebben aan een optimistisch scenario en negatief scenario, waarbij de woningbouwaantallen aan de stikstof gekoppeld worden.

[redacted] geeft aan dat hij dinsdag niet aanwezig is bij de bijeenkomst omtrent de BOK. Hij geeft zijn opmerkingen door aan [redacted]

10. Sluiting

Actielijst

1. [redacted]: opstellen gedetailleerde uitwerking van de maatregelen uit het no-regretpakket (inclusief verder uitgewerkte begroting en impact MER op uitvoeren van elke maatregel).
2. [redacted]: schrijven een memo over de MER procedure en gevolgen van de PAS voor de Verkenning en het No-regret pakket.
3. [redacted]: organisatie raadsbijeenkomst Den Haag – Leidschendam Voorburg.
4. [redacted] advies van Caraad inwinnen over niet-compensabele of -verrekenbare BTW voor maatregelen uit het no-regretpakket.
5. [redacted] opdracht verlenen aan W+B voor de Marktscan.
6. [redacted] uitvraag verzenden voor ondersteuning bij participatie-event door Piraat.

Verslag Kernteam CID-Binckhorst
d.d. 24 oktober 2019, 09.00-10.30, Spui 70, Den Haag.

Aanwezig:

- [redacted] (voorzitter)
- [redacted], Gem. Leidschendam-Voorburg
- [redacted], Min. Ienw
- [redacted], Prov. Zuid-Holland
- [redacted], VINU
- [redacted], Gem. Den Haag (verslag)

Afmeldingen:

- [redacted], Min. BZK
- [redacted], MRDH
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted], VINU

1. Opening en mededelingen

Door de vakantie vindt het Kernteam dit keer in klein comité plaats. [redacted] heeft aangegeven de komende zes weken niet aanwezig te kunnen [redacted]. Hij zal waar mogelijk vervangen worden door [redacted]. [redacted] licht kort het congres Dag van de Stad (28 oktober) toe. Ook wordt de KIS Seminar kort besproken [redacted] geeft aan interesse te hebben voor de sessie. [redacted] constateert dat er veel verschillende clubjes zijn die zich bezig houden met CID en pleit voor een integrale aanpak. [redacted] geeft aan voor de strategie omgevingsmanagement overzicht te maken van verschillende raakvlakprojecten en hun stakeholder aanpak. [redacted] geeft aan dat e.e.a. elkaar inhoudelijk niet lijkt te bijten. Er wordt afgesproken om [redacted] vanuit gebiedsontwikkeling Binckhorst weer eens uit te nodigen voor het kernteam

2. Verslag vorige keer.

Het verslag volgt volgende week.

3. Programmaraad

a. Kostenverdeling financieel

Volgende week donderdag (31/10) vindt de Programmaraad plaats. Daarnaast was ook het bestuurlijk overleg op de 29ste gepland, specifiek om tot een oplossing voor de financieel te komen. Gisteren is er een voorstel voor de kosten verdeling gemaakt op basis van de eerder door de directeuren gemaakte afspraak. Het voorstel bevat de randvoorwaarden die eerder door de Programmaraad en het DO gemaakt zijn. Het voorstel is onder voorbehoud dat de raden instemmen met het beschikbaar stellen van de middelen.

Het kernteam besluit het volgende:

- Het geplande BO op 29/10 gaat niet door. In plaats daarvan wordt het voorstel ter kostenverdeling doorgeleid naar de Programmaraad.

b. BOK met bijlagen

Afgelopen maandag vond er een sessie plaats met de juristen. Dinsdag hebben [redacted] een nieuwe versie opgesteld en deze is aan alle partijen voorgelegd. De definitieve versie is gisterenavond nog doorgestuurd.

[redacted] heeft nog twee opmerkingen die door [redacted] nog moeten doorgevoerd worden.
Daarnaast vraagt het Kernteam ook wat hiermee precies gevraagd wordt aan de Programmaraad. Jelle geeft aan dat de BOK onder voorbehoud van vaststelling door de colleges doorgeleid wordt naar het BO MIRT.

Het kernteam besluit het volgende:

- Akkoord met de BOK met in achtneming van de wijzigingen
- De bestuursovereenkomst en de bijlagen komen in twee aparte pdf's ivm publicatie in Staatscourant
- [redacted] gaat na bij MoVe of [redacted] ook uitgenodigd is voor het BO MIRT op 20 november om de BOK te ondertekenen.
- Het Kernteam vraagt ook of de toelichting in de oplegger aangescherpt wordt. Opgenomen moet worden dat de Programmaraad wordt gevraagd de BOK vast te stellen en door te geleiden naar het BO MIRT ter ondertekening. De colleges wordt gevraagd de BOK voorafgaand aan het BO MIRT te accorderen.
-

4. Verkenning

A. Concept eindrapportage Effecten Rapportage

Zoals vorige week reeds is besproken heeft Witteveen + Bos een extra hoofdstuk opgeleverd ter ondersteuning van belangrijke inzichten en conclusies Afgesproken wordt dat de rapportage volgende week in zijn geheel vastgesteld wordt in het Kernteam. De rapportage dient als input voor de notitie kansrijke alternatieven en zal niet als bijlage mee gaan richting BO MIRT.

B. Kosten in basispakket vanuit adaptief deel no-regret

Besloten wordt dit agendapunt volgende week te bespreken.

C. Strategieën en conclusies uit de Marktscan

[redacted] licht kort toe dat een Marktscan een standaard onderdeel vormt vanuit de MIRT spelregels. [redacted] concludeert kort dat de koppeling met de samenwerking met de markt in deze versie van de Marktscan nog ontbreekt en deze vooral gaat over aanbesteding en contractering.

[redacted] geeft aan een aantal punten mee :

1. De link met de woningbouw kan sterker benadrukt worden en kansen voor het stimuleren van de markt bij het meenemen van innovatieve mobiliteitsoplossingen in bouwplannen moeten uitgelicht worden
2. De marktscan moet ook meer inzicht bieden over het inzetten van de markt rondom innovatie (denk aan Smart Mobility)

[redacted] geeft het volgende punt mee:

1. Meer inzicht te willen zien in het gebruik maken van de markt om te investeren in het ov

[redacted] benadrukt dat hij graag ook ziet welke mogelijkheden er in de markt zijn bij oplossingen op plangebied niveau.

Het kernteam geeft verder mee een behoefte te hebben aan een verdere detaillering naar de mogelijkheden van samenwerking met de markt.

[redacted] koppelt de punten van het Kernteam terug aan Witteveen+Bos

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

[redacted]

Verdere opmerkingen kunnen per mail aangeleverd worden bij [redacted]

E. Memo's Omgevingsmanagement

[redacted] licht kort het memo omtrent de raadsbijeenkomst toe. Het kernteam is akkoord met de opzet op hoofdlijnen. Wethouder van Asten van de Gemeente Den Haag heeft aangegeven de raadsbijeenkomst na het BO MIRT begin 2020 te willen organiseren. Dit is niet goed intern gecommuniceerd bij Den Haag. Den Haag gaat op zoek naar een nieuwe datum.

Er ontstaat qua planning een spanning met het diner pensant, ook gepland begin 2020. Hiervoor zijn ook raadsleden uitgenodigd. Het kernteam signaleert dat er eventueel nog gekozen kan worden voor een technische sessie ipv een uitgebreide bijeenkomst.

Omgevingsmanagement Verkenning

[redacted] geeft een korte update van het verdere omgevingsmanagement rondom de Verkenning.
De animatie van de Verkenning is af. [redacted] deelt dit in de loop van volgende week met het Kernteam. De animatie van het No-regret pakket is onhold.

Voor het Diner Pensant is [redacted] met [redacted] aan de slag met Studio Piraat. [redacted] benadert kernteamleden tbv het vastleggen van de datum, beoogd begin januari. Later volgt meer over de inhoudelijke opzet.

Bestuursovereenkomst / BO MIRT persbericht
Het Kernteam is huidige bezetting geeft aan geen behoefte te hebben aan een apart persbericht bij het komend BO MIRT. De boodschap is hetzelfde. Een passage in het persbericht van MoVe na openbaar maken van TK brief lijkt voldoende. [redacted] checkt bij BZK, MRDH en DH of er nog behoefte is aan een apart persbericht.

[redacted] stelt verder voor om bij het Kernteam van 14 november een hernieuwde stakeholderanalyse te doen met het Kernteam als input voor de participatie en communicatiestrategie voor het nieuwe jaar. [redacted] verlengt het kernteam van 14 november met een halfuur

F. Notitie Kansrijke Oplossingen

[redacted] licht kort de planning rondom de Notitie Kansrijke Oplossingen toe. Door de late oplevering van de stukken door Witteveen + Bos is er weinig speling in de planning. VINU gaat deze week en begin volgende week aan de slag met de notitie. VINU levert dinsdag de notitie aan bij de Kernteamleden. Afgesproken wordt dat woensdag de Kernteamleden de kans krijgen om hierop te reageren. Opmerkingen vanuit het kernteam worden donderdag door VINU verwerkt. Tijdens het kernteam van 1 november stelt het kernteam dan de NKO, ten behoeve van doorgeleiding naar Programmaraad en BO MIRT.

5. opdrachten project-proces en programmamanagement / ingenieursdiensten 2020

Twee weken geleden heeft het Kernteam in afwezigheid van VINU gesproken over de opdracht van het procesmanagement voor 2020.. Afgesproken is dat VINU voor dit jaar het budget kan opmaken
Afgesproken wordt dat het volgend Kernteam met een halfuur verlengd wordt om verder over door te praten over de aanpak rondom de aanbesteding.

6. Sluiting

Actielijst

- [redacted] neemt contact op met [redacted] voor bezoek aan kernteam
- [redacted] maakt van de bestuursovereenkomst en de bijlagen twee aparte pdf's.
- [redacted] gaat na bij MoVe of [redacted] ook uitgenodigd is voor het BO MIRT op 20 november.
- [redacted] koppelt de punten van het Kernteam op de Marktscan terug aan Witteveen+Bos
- [redacted] gaat met Pels Rijcken in gesprek over het advies en de planning van de Plan MER.
- [redacted] checkt bij BZK, MRDH en DH of er nog behoefte is aan een apart persbericht.
- [redacted] verlengt het kernteam van 14 november met een halfuur
- [redacted] verlengt het kernteam van 1 november met een halfuur

VINU.

Betreft: Vertaling Spelregels MIRT naar CID-Binckhorst
Datum: 19 februari 2018

Aan: Kernteam CID-Binckhorst
Van: [redacted]

Bijlage: Productenoverzicht Verkenning CID-Binckhorst

---

1. Inleiding

Aanleiding
Rijk en regio spraken af dat de Verkenning CID-Binckhorst waar mogelijk wordt uitgevoerd volgens de spelregels van het MIRT. De spelregels van de MIRT-Verkenning kunnen niet 1 op 1 worden toegepast op de Verkenning CID-Binckhorst. Er is behoefte aan afspraken over de vertaling van de spelregels naar CID-Binckhorst en de op te leveren producten om te komen tot een Voorkeursbeslissing.

Doel
Dit memo bevat een voorstel voor de vertaling van de MIRT-Spelregels naar de Verkenning CID-Binckhorst. Het memo geeft zicht op de te produceren producten tijdens de Verkenning én op de stukken die ter bestuurlijke besluitvorming worden aangeboden.

Wij vragen het kernteam dit memo inhoudelijk te bespreken. Na bespreking ronden wij het memo af, waarna het namens het kernteam kan worden aangeboden aan het DO ter inhoudelijke bespreking en vervolgens de Programmaraad ter besluitvorming.

2. Vertaling MIRT-spelregels naar Verkenning CID-Binckhorst

Om de MIRT-spelregels te vertalen naar de opgaven van de verkenning CID-Binckhorst is een verkennend gesprek gevoerd met MIRT-coördinatoren van het Rijk en heeft een uitwerkingssessie met kernteamleden plaatsgevonden. Wij geven de belangrijkste inzichten uit deze overleggen hieronder weer.

Maatwerk vereist voor Verkenning CID-Binckhorst
De spelregels voor de MIRT-verkenning gelden voor projecten die (mede) worden gefinancierd uit het Infrafonds. Dit fonds richt zich op infrastructurele projecten. De Verkenning CID-Binckhorst richt zich op samenhangende gebiedsgerichte opgaven rond mobiliteit en verstedelijking; infrastructuur maakt slechts een klein deel uit van het totale maatregelenpakket. De spelregels voor infraprojecten zijn daarom niet 1 op 1 toe te passen op deze Verkenning.

Het Mobiliteitsfonds zal op termijn het huidige Infrafonds vervangen. Het Mobiliteitsfonds richt zich, meer dan het Infrafonds, op gebiedsgerichte opgaven. Het karakter van het Mobiliteitsfonds sluit dan ook goed aan bij de opgaven van de Verkenning CID-Binckhorst. De spelregels voor het Mobiliteitsfonds zijn echter nog niet bekend.

Rijk en Regio spraken af om onder andere de Verkenning CID-Binckhorst te gebruiken om inzichten op te doen rond de nieuwe spelregels voor het Mobiliteitsfonds (‘Proeftuin Mobiliteitsfonds’). Dit geeft de Verkenning ruimte om maatwerkafspraken te maken over de producten die bij het BO MIRT in het najaar van 2020 als basis dienen voor een Voorkeursbeslissing.

Voorkeursalternatief: samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen
Volgens de MIRT-spelregels vormen de Structuurvisie en de Bestuursovereenkomst de basis om te komen tot een Voorkeursbeslissing. Een Structuurvisie is in CID-Binckhorst echter geen passend product. Een Structuurvisie is een totaalplan voor de gehele gebiedsontwikkeling, inclusief het mobiliteitssysteem.

Het vooraf opstellen van één overkoepelend plan is bij de Verkenning niet goed mogelijk. Het gebied is complex en kent veel deelgebieden met een eigen karakter. Om snel te kunnen voldoen aan de grote vraag naar woningen en arbeidsplaatsen worden de plannen per deelgebied gefaseerd ontwikkeld. Deze plannen worden vastgelegd in producten zoals het Omgevingsplan Binckhorst, de Gebiedsagenda's CID en de Agenda CID 2040.

Er is behoefte aan een overkoepelend mobiliteitssysteem voor het gehele gebied. Dit systeem bestaat uit een pakket van maatregelen om in alle fasen van de gebiedsontwikkeling te voldoen aan de mobiliteitsbehoefte. Het mobiliteitssysteem geeft invulling aan de opgaven van de Verkenning:

1. Mogelijk maken van de gebiedsontwikkeling;
2. Voorkomen/oplossen van knelpunten op hoofdwegen en in het OV;
3. Invulling geven aan ambities voor de fiets en het OV.

Het ligt voor de hand om, in plaats van een Structuurvisie, een pakket maatregelen rond mobiliteit in CID-Binckhorst op te stellen: een Masterplan mobiliteit & ruimte. Dit Masterplan bevat het Voorkeursalternatief. De verstedelijkingsambities zijn input voor dit Masterplan voor wat betreft aantallen en fasering, maar worden separaat hiervan (ruimtelijk) uitgewerkt en vastgesteld door de gemeente Den Haag.

3. Voorstel producten Verkenning CID-Binckhorst

Op basis van de gesprekken komen wij tot een voorstel voor de te ontwikkelen producten in de Verkenning CID-Binckhorst. Wij geven dit voorstel weer op de volgende pagina.

De eerste twee kolommen van de tabel geven inzicht in de huidige spelregels voor de MIRT-Verkenning. De derde en vierde kolom tonen de vertaling naar de Verkenning CID-Binckhorst:

- de kolom 'te realiseren producten Verkenning CID-Binckhorst' geeft zicht op de uit te voeren onderzoeken en de uit te werken rapporten per fase van de Verkenning;
- de kolom 'Beslisstukken MIRT CID-Binckhorst' toont de producten die bestuurlijk worden vastgesteld. De besluitvormingsproducten brengen de rapporten en onderzoeken samen.

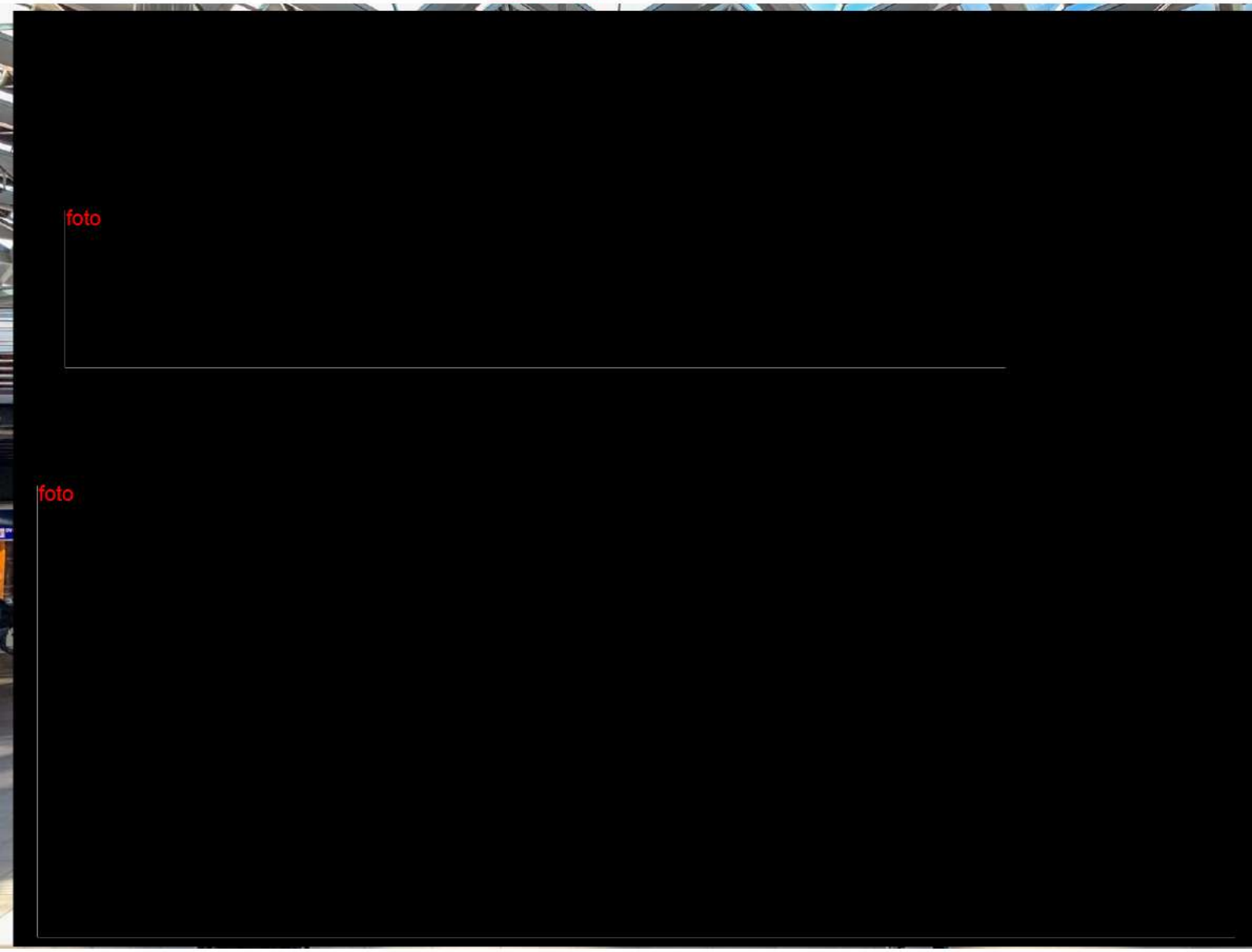
In een tweede memo doen wij een voorstel voor het (gecombineerd) uitvragen van deze producten.

Witteveen + Bos

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

KEYPOINT CONSULTANCY

Twynstra Gudde
ADVISEURS EN MANAGERS



Verkenning CID-Binckhorst

Beoordelingskaders

2 augustus 2019

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

MRDH
METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

provincie ZUID HOLLAND

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Project	Verkenning CID-Binckhorst
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag Gemeente Leidschendam-Voorburg Metropoolregio Rotterdam-Den Haag Provincie Zuid-Holland Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Document	Beoordelingskaders
Status	Definitief 02
Datum	2 augustus 2019
Referentie	114179/19-012.776
Projectcode	114179
Projectleider	[redacted]
Projectdirecteur	[redacted]
Auteur(s)	[redacted]
Gecontroleerd door	[redacted]
Goedgekeurd door	[redacted]
Paraaf	[redacted]
Adres	[redacted]

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**	**5**
1.1	Aanleiding verkenning	5
1.2	Plek in het proces	5
1.3	Leeswijzer	5
2	**METHODIEK TRECHTERING**	**6**
2.1	Toepassen MIRT systematiek	6
2.2	Doel beoordeling zeef 1	7
2.3	Vooruitblik doel beoordeling zeef 2	7
2.4	Methodiek opstellen beoordelingskaders	7
3	**BEOORDELINGSKADERS**	**9**
3.1	Beoordelingskader zeef 1	9
3.2	Vooruitblik beoordelingskader zeef 2	10
	Laatste pagina	12
	Bijlage(n)	**Aantal pagina's**
I	Afweegkader verkenning Binckhorst-CID zeef 1	3
II	Vooruitblik compleet afweegkader zeef 2	3
III	Input werksessie 25 juni 2019, afweegkader	4

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding verkenning

Het projectgebied Central Innovation District (CID)-Binckhorst is een belangrijk economisch centrum voor zowel de regio Den Haag als het land. Dit gebied is dan ook door het Rijk aangemerkt als REOS toplocatie (Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie) door de hoge dichtheid aan kennisinstellingen, onderwijs, zakencentra en instituten voor (inter)nationale governance. Om de internationale concurrentiekracht van CID-Binckhorst te behouden, dient dit gebied doorontwikkeld te worden en bereikbaar te blijven.

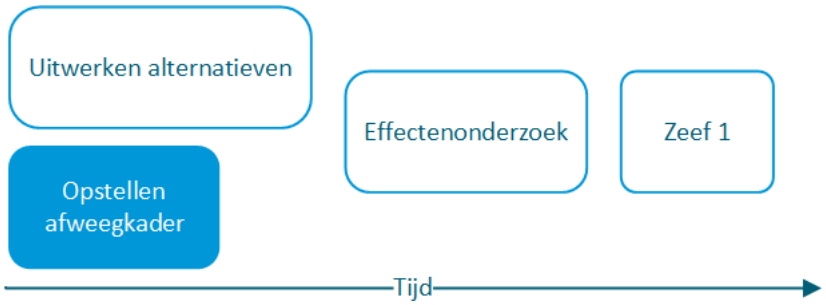
De verkenning focust zich op het verkennen van oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave waarbij 3 opgaven centraal staan:

1. met bereikbaarheidsmaatregelen bijdragen aan de verstedelijkingsopgave;
2. het beperken/wegnemen van NMCA knelpunten in de zuidelijke randstad;
3. het bijdragen aan ambities op het gebied van fiets en OV.

1.2 Plek in het proces

De aanpak van de verkenning bestaat uit 4 fases die in tijd en inhoud licht overlappen: het vormen en uitwerken van alternatieven, het opstellen van een afweegkader, het uitvoeren van effectenonderzoeken en het trechteren naar kansrijke alternatieven (zeef 1). Deze processtappen zijn ten opzichte van de tijd weergegeven in afbeelding 1.1. Deze notitie is onderdeel van de eerste fase.

Afbeelding 1.1 Processtappen verkenning CID-Binckhorst



1.3 Leeswijzer

Deze notitie beschrijft de doelen voor en methodiek van trechtering in de verkenning (hoofdstuk 2). Hoofdstuk 3 beschrijft het resulterende beoordelingskader voor zeef 1 en zeef 2.

2

METHODIEK TRECHTERING

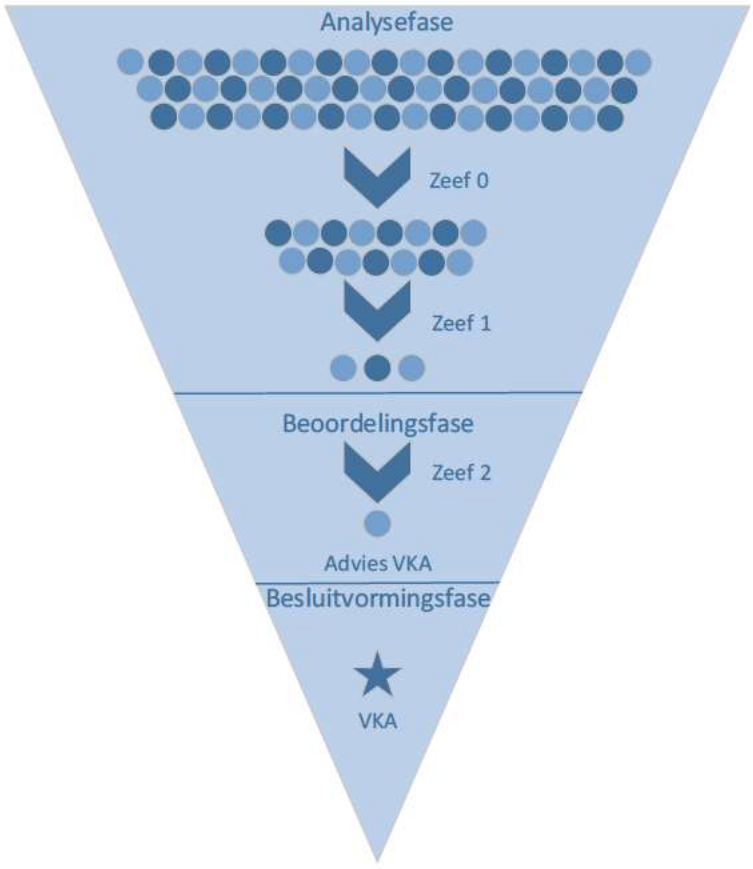
2.1 Toepassen MIRT systematiek

De verkenning CID-Binckhorst volgt op hoofdlijnen de zogenaamde MIRT-systematiek. In een aantal stappen wordt hierbij toegewerkt van alle mogelijke oplossingsrichtingen naar een voorkeursalternatief. In dit proces is op 2 momenten sprake van een beoordeling en/of afweging:

- in de analysefase: individueel beoordelen van de 'longlist' van alternatieven om te komen tot een shortlist en het selecteren van de kansrijke maatregelen/alternatieven. dit noemen we 'zeef 1';
- in de beoordelingsfase: uitwerken van de kansrijke alternatieven uit zeef 1 en onderzoeken en beoordelen van de effecten. Vervolgens worden de alternatieven tegen elkaar afgewogen door deze te vergelijken op onder andere effecten en kosten. Op basis van een afweging van de alternatieven kan een advies voor een voorkeursalternatief (VKA) worden opgesteld. Dit noemen we 'zeef 2'.

Afbeelding 2.1 laat het trechteringsproces schematisch zien.

Afbeelding 2.1 Trechteringsproces MIRT verkenning



In de eerste stap (zeef 0) worden mogelijke alternatieven samengesteld uit diverse maatregelen. Dit proces van alternatievenontwikkeling omvat activiteiten uit de preverkenning voor dit project en is beschreven in het 'rapport uitwerken alternatieven'. Deze notitie gaat in op het beoordelingskader dat wordt toegepast in zeef 1 en geeft een doorkijk naar het kader wat mogelijk wordt toegepast in zeef 2.

2.2 Doel beoordeling zeef 1

Het doel van zeef 1 in de MIRT-systematiek is om de kansrijke (of ook wel: redelijkerwijs te beschouwen) alternatieven te selecteren, dit zijn de alternatieven die voldoende doelbereik hebben, haalbaar, maakbaar en betaalbaar zijn. In zeef 1 worden de alternatieven individueel beoordeeld op doelbereik, vergunbaarheid (externe effecten) en haalbaarheid (kosten, maakbaarheid, draagvlak). Het is niet de bedoeling om in deze eerste zeef de alternatieven met elkaar te vergelijken en alleen de paar beste alternatieven te selecteren. Dit kan er immers toe leiden dat alternatieven voortijdig afvallen, die later toch kansrijk (of redelijkerwijs te beschouwen[1]) blijken te zijn.

De kern voor zeef 1 is het beantwoorden van 3 vragen:
1 heeft het alternatief voldoende doelbereik?
2 is er sprake van no go's, onoverkomelijke belemmeringen en/of zwaarwegende effecten, die kunnen leiden tot onvergunbaarheid of onacceptabele oplossingen?
3 is het alternatief realiseerbaar, maakbaar en betaalbaar?

In zeef 1 vallen de alternatieven af die duidelijk onvoldoende doelbereik hebben, óf duidelijk niet maakbaar, haalbaar en/of betaalbaar zijn.

Het streven in de verkenning is om in zeef 1 te trechteren naar 3 kansrijke alternatieven. Hierbij wordt mogelijk niet volledig de MIRT systematiek gevolgd en worden alternatieven toch al beperkt tegen elkaar afgewogen.

2.3 Vooruitblik doel beoordeling zeef 2

De basis voor de beoordeling in zeef 2 is gelijk aan die in zeef 1, echter in zeef 2 gaat het wel om het vergelijken van de alternatieven. De kansrijke alternatieven worden voor deze zeef nader uitgewerkt en onderzocht. Hierbij ligt de focus op het in beeld brengen van de onderscheidende effecten, zowel qua doelbereik, als milieueffecten en kosten. In zeef 2 worden de kansrijke alternatieven met elkaar vergeleken. Het doel is om in deze zeef de beslisinformatie over de kansrijke alternatieven helder op een rij te zetten, zodat de besluitvormers eenvoudig kunnen komen tot een keuze van een voorkeursalternatief.

Om een compleet beeld te krijgen van het onderzoeks- en trechteringsproces, wordt in deze notitie een doorkijk gegeven naar het afweegkader van zeef 2. Zeef 2 is verder geen onderdeel van deze rapportage. Naar verwachting zal het onderzoek in kader van zeef 2 in 2020 plaats vinden.

2.4 Methodiek opstellen beoordelingskaders

Voor het opstellen van de beoordelingskaders voor zeef 1 en zeef 2 is het afweegkader uit het startdocument voor de verkenning de basis. Om van deze basis te komen tot het afweegkader wat er nu ligt, zijn een aantal stappen doorlopen. Zo zijn er verschillende interne iteratieslagen uitgevoerd aan de hand van

[1] In de m.e.r.-systematiek is het een verplichting om alle 'redelijkerwijs te beschouwen' alternatieven te onderzoeken. Wat 'redelijkerwijs te beschouwen' precies inhoudt, is niet in de wet vastgelegd. Wel is een veel gebruikte interpretatie dat het gaat om alle alternatieven, waarvoor geldt dat ze voldoende doelbereik hebben en vergunbaar, financierbaar en maakbaar zijn. Daarnaast geldt dat het moet gaan om onderscheidende alternatieven. Het is niet nodig meerdere alternatieven te onderzoeken, die op voorhand niet onderscheidend zijn qua effecten.

onderstaande uitgangspunten, zijn er werksessies georganiseerd met zowel het kernteam van de opdrachtgevers als diverse betrokken partijen, en hebben er diverse overleggen plaatsgevonden om te besluiten wat met de input van deze werksessies gedaan zou worden. Bij de brede werksessie waren behalve vertegenwoordigers van de opdrachtgevers ook vertegenwoordigers aanwezig van NS, ProRail, HTM, Rijkswaterstaat en MoVe. Een overzicht van de bij deze werksessie opgehaalde opmerkingen en wat ermee gedaan is, is te vinden in de bijlage.

Om van het kader in het startdocument te komen tot de kaders die in de werksessies zijn voorgelegd, zijn een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- **kapstok van opgaven en doelstellingen**: in het startdocument is gekozen voor een kapstok van opgaven en doelstellingen voor het beoordelingskader. Deze kapstok is overgenomen;
- **voorkomen van overlap tussen aspecten en criteria**: in het basiskader was er op verschillende punten overlap tussen aspecten en criteria (meerdere criteria beantwoordden dezelfde vraag). Om te komen tot een transparant en goed hanteerbaar afweegkader is de overlap zoveel mogelijk uit het kader gehaald;
- **alleen de belangrijke beslisinformatie in beeld**: een afweging is vaak beter te maken op basis van tien echt onderscheidende criteria dan op basis van tientallen criteria die beperkt onderscheidend zijn tussen alternatieven. Daarom is bekeken of alle criteria ook leiden tot informatie die echt van belang is voor de trechtering in zeef 1 en zeef 2. Daar waar dat niet het geval is, zijn criteria uit het kader gehaald of samengevoegd;
- **onderscheid tussen zeef 1 en zeef 2**: in zeef 1 gaat het om het selecteren van de kansrijke alternatieven. Daarvoor is inzicht in mate van doelbereik, eventuele no go's (haalbaarheid/maakbaarheid) en betaalbaarheid nodig. Een volledig inzicht in andere effecten is in zeef 1 nog niet nodig. Daarom is het beoordelingskader voor zeef 1 een vereenvoudigde versie van het beoordelingskader voor zeef 2.

3

BEOORDELINGSKADERS

Het beoordelingskader bestaat uit een set criteria voor elke ambitie. In de bijlage is een uitgebreid overzicht van het beoordelingskader voor zeef 1 en een vooruitblik op zeef 2 opgenomen inclusief indicatoren en methodiek. In de eerste stap van de effectenstudies wordt voor elk criterium ook een beoordelingsschaal uitgewerkt (wanneer wordt welke score toegekend). Dit hoofdstuk bevat voor zeef 1 (paragraaf 3.1) en de vooruitblik op zeef 2 (paragraaf 3.2) een overzicht van de gehanteerde criteria.

3.1 Beoordelingskader zeef 1

Het beoordelingskader voor zeef 1 is gericht op het vaststellen van het doelbereik en eventuele no-go's van alternatieven. In tabel 3.1 staan de criteria die in zeef 1 gehanteerd worden om dit doelbereik en eventuele no-go's van de alternatieven vast te stellen. In de bijlage is een meer uitgebreid beoordelingskader opgenomen met indicatoren en methodiek die gebruikt wordt om de effecten van de alternatieven te bepalen. Zoals te zien is in de bijlage, zal voor enkele criteria de methodiek puur kwantitatief zijn, voor andere expert judgement op basis van kwantitatieve data, maar voor veel ook puur kwalitatief. Ook staat waar nodig een toelichting van de scope van het criterium.

Tabel 3.1 Beoordelingskader zeef 1

Opgave	Doelstelling/aspect	Criterium
realiseren van de verstedelijkingsopgave	verstedelijking	realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma
		kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket
	agglomeratiekracht: economisch	verbinding met kennisclusters
		nationale bereikbaarheid
		internationale bereikbaarheid
	agglomeratiekracht: aantrekkelijke leefomgeving	bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen
		ruimtegebruik
		leefbaarheidsknelpunten
	mobiliteitstransitie	mate van stimuleren transitie auto naar ander modaliteiten
	adaptiviteit	mogelijkheid voor bijstelling van het maatregelenpakket in de tijd
	duurzaamheid	bijdragen aan klimaatadaptatie
wegnemen/beperken bestaande knelpunten bereikbaarheid	beperken (NMCA) knelpunten hoofdwegennet	effect op filevorming rond knelpunten op het hoofdwegennet
	beperken (NMCA) knelpunten spoor	effect op bestaande knelpunten

Opgave	Doelstelling/aspect	Criterium
	beperken bestaande (NMCA) knelpunten bus, tram, metro	effect op bestaande capaciteitsknelpunten
bijdragen aan ambities OV en fiets	bijdrage aan ambities OV	robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk
	bijdrage aan ambities fiets	robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk
	bijdrage aan ketenmobiliteit	robuustheid en betrouwbaarheid van het integrale vervoerssysteem
financiële haalbaarheid	betaalbaarheid	kosten in relatie tot kansen voor financiering
	kosten/baten	kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)
	risico's	risico's financierbaarheid en projectrisico's

Beoordelingsschaal

In zeef 1 hanteren we als basis de volgende beoordelingsschaal (zie tabel 3.2). Per criterium wordt deze beoordelingsschaal verder geoperationaliseerd als eerste stap in de effectenstudies. Voor het beoordelen van de kansrijke alternatieven wordt hierbij bepaald wanneer welke score wordt toegekend. In zeef 1 gaat het voor veel criteria om een kwalitatieve beoordeling. In zeef 2 kunnen meer criteria worden gekwantificeerd en kan de beoordelingsschaal daarvoor verder worden geoperationaliseerd.

Tabel 3.2 Basis voor de beoordelingsschaal

Beoordeling	Toelichting
	sterk positief effect, grote kans, grote bijdrage aan/volledig doelbereik
	positief effect, bijdrage aan doelbereik
	neutraal, geen duidelijke effecten/bijdrage
	negatief effect, leidt tot mitigeerbare knelpunten
	sterk negatief effect, voldoet niet aan de eis voor een kansrijk alternatief (effect leidt tot onvoldoende doelbereik of betekent dat oplossingsrichting niet maakbaar, haalbaar of financierbaar is)

Elk alternatief wordt individueel beoordeeld op deze vijfpuntsschaal voor elk criterium. Een rode beoordeling betekent dat een alternatief niet kansrijk is en dus niet wordt geselecteerd in zeef 1. In principe geldt dat alle alternatieven zonder rode beoordeling kansrijk kunnen zijn en doorgaan naar de volgende fase. Het kan wel voorkomen dat er een opeenstapeling is van negatieve effecten (oranje beoordeling), die samen tot een niet haalbaar alternatief leiden. Bij het resultaat van zeef 1 (selectie alternatieven) moet goed worden onderbouwd welke alternatieven wel en niet meegaan naar de volgende fase.

3.2 Vooruitblik beoordelingskader zeef 2

De beoordeling van zeef 2 is erop gericht om alternatieven tegen elkaar af te kunnen zetten om zo te komen tot een of enkele voorkeursalternatieven. Dit kader is enigszins uitgebreider dan dat van zeef 1. In tabel 3.2 staan de criteria die in zeef 2 gehanteerd kunnen worden om een vergelijking mogelijk te maken. In de bijlage is een meer uitgebreid beoordelingskader opgenomen met indicatoren en methodiek die gebruikt wordt om de effecten van de alternatieven te bepalen. Hier zijn met name de grootste verschillen met zeef 1 te zien. Ook staat waar nodig een toelichting van de scope van het criterium.

Tabel 3.2 Vooruitblik beoordelingskader zeef 2

Opgave	Doelstelling/aspect	Criterium
realiseren van de verstedelijkingsopgave	verstedelijking	realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma
		kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket
	economische kracht	verbinding met kennisclusters
		nationale bereikbaarheid
		internationale bereikbaarheid
		toename regionale agglomeratiekracht
	aantrekkelijke leefomgeving	bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen
		ruimtegebruik
		effect op overschrijdingen geluidsnormen door mobiliteit
		effect op overschrijdingen luchtkwaliteitsnormen door mobiliteit
		effect op overschrijdingen trillingsrichtlijnen door mobiliteit
		effect op verkeersveiligheid
	mobiliteitstransitie	mate van stimuleren transitie auto naar andere modaliteiten
	adaptiviteit	mogelijkheid voor bijstelling van het maatregelenpakket in de tijd
	duurzaamheid	bijdragen aan klimaatadaptatie
		bijdragen aan energietransitie
		mogelijkheden voor circulaire economie
wegnemen/beperken huidige knelpunten bereikbaarheid	beperken (NMCA) knelpunten hoofdwegennet	effect op filevorming rond knelpunten op het hoofdwegennet
	beperken (NMCA) knelpunten spoor	effect op bestaande knelpunten
	beperken bestaande (NMCA) knelpunten bus, tram, metro	effect op bestaande capaciteitsknelpunten
bijdrage aan ambities OV en fiets	bijdrage aan ambities OV	robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk
	bijdrage aan ambities fiets	robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk
	bijdrage aan ketenmobiliteit	robuustheid en betrouwbaarheid van het integrale vervoerssysteem
financiële haalbaarheid	betaalbaarheid	kosten in relatie tot kansen voor financiering
	kosten/baten	kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)
	risico's	risico's financierbaarheid en projectrisico's

Methodiek beoordeling verkenningenrapport

In zeef 2 hanteren we, net als in zeef 1 een beoordelingsschaal met vijf beoordelingsklassen (zie tabel 3.2). De beoordeling van de thema's kan variëren van sterk positief tot sterk negatief, ten opzichte van de referentiesituatie waarin geen alternatief wordt gerealiseerd.

Voor het beoordelingskader gehanteerd in zeef 2 geldt dat we op basis van het beoordelingskader de onderscheidende beslisinformatie over de kansrijke alternatieven in beeld brengen. Of te wel: we laten vooral zien op welke criteria er sprake is van grote effecten en verschillende effecten tussen de alternatieven. De referentiesituatie is een nulalternatief, waarbij naast de autonome ontwikkeling geen andere maatregelen worden ingezet. We brengen effecten (conform m.e.r.-systematiek) in beeld ten opzichte van de referentiesituatie. In de interpretatie van de effecten maken we daarnaast (waar relevant) ook de vergelijking met het basisalternatief Strassbourg (zo aangemerkt in het startdocument). De onderscheidende informatie vormt de input voor een advies over de keuze van een voorkeursalternatief (VKA). De uiteindelijke keuze is daarbij een bestuurlijke afweging.

Er is nadrukkelijk geen sprake van weging of optelling van de scores op criteria uit het beoordelingskader. Optelling/weging is om meerdere redenen niet gewenst/niet correct:

- er is sprake van overlap en afhankelijkheden tussen verschillende criteria. Het optellen van scores leidt daarmee tot dubbeltellingen. Zo liggen veel van de verstedelijkingscriteria in elkaars verlengde. Om een goed beeld van effecten te geven, brengen we alle effecten separaat in beeld;
- een weging is subjectief: daar waar de een van mening is dat verbetering van de bereikbaarheid boven alles gaat, is de ander van mening dat bescherming van de leefbaarheid essentieel is. Het is niet mogelijk een objectieve weging aan criteria te hangen. In deze verkenning streven we ernaar voor elk criterium een beoordelingsschaal op te stellen, zo dat een dubbele min op het ene criterium ongeveer hetzelfde betekent als een dubbele min op een ander criterium. Op die manier brengen we de beslisinformatie zo objectief mogelijk in beeld. Het is uiteindelijk aan de politiek/bestuurders om zelf de afweging te maken, welke plussen en minnen voor hen het belangrijkst zijn.

Methodiek kosten-batenanalyse

In een kosten-batenanalyse (KBA), in zeef 2, kan op basis van de OEI-systematiek wel worden toegewerkt naar 1 opgetelde waarde voor de baten van een alternatief en 1 opgetelde waarde voor de kosten. De waarde voor de baten omvat de generieke kosten (of beter generieke baten) die we afzetten tegen de kosten van een maatregel.

Voorbeeld: de generieke kosten voor bereikbaarheid omvatten in principe een combinatie van verandering in tijd, afstand en kosten. Deze kunnen met het NRM worden berekend. Er bestaan regels hoe we dit berekenen voor een KBA. In een KBA worden keuzes gemaakt om dubbeltellingen te voorkomen.

Bijlage(n)

BIJLAGE: COMPLEET AFWEEGKADER ZEEF 1

Afweegkader verkenning CID-Binckhorst zeef 1

Opgave	Doelstelling	Criterium	Indicator zeef 1	Methodiek zeef 1	Toelichting
Realiseren verstedelijkingsopgave	Verstedelijking	Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma	Mate van faciliteren realisatie verstedelijkingsopgave (volledigheid en tempo)	Expert judgement op basis van beschrijving maatregelenpakket, verkeersmodellering en effecten op alle doelstellingen	Hierbij gaat het puur om het faciliteren van het aantal woningen en arbeidsplaatsen. Bieden de maatregelen tezamen voldoende capaciteit om de groei in aantal reizigers op te vangen? Ontstaan hierdoor geen nieuwe knelpunten in het vervoerssysteem?
		Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket	Mate waarin maatregelenpakket aansluit op ruimtelijke visie voor het gebied	Expert judgement	Sluiten de maatregelen kwalitatief aan bij de visie voor het gebied en daarbij behorende functies en doelgroepen? Bij deze visie hoort ook het centraal stellen van het OV in het voldoen aan de mobiliteitsvraag en de inrichting van het
	Agglomeratiekracht: economisch	Verbinding met kennisclusters	Mate van verbetering van de bereikbaarheid	Kwalitatieve beschouwing op basis van bereikbaarheidsanalyse (zie aantrekkelijke leefomgeving)	
		Nationale bereikbaarheid	Mate van verbetering van de bereikbaarheid	Kwalitatieve beschouwing op basis van bereikbaarheidsanalyse (zie aantrekkelijke leefomgeving)	
		Internationale bereikbaarheid	Mate van verbetering van de bereikbaarheid	Kwalitatieve beschouwing op basis van bereikbaarheidsanalyse (zie aantrekkelijke leefomgeving)	
		Toename regionale agglomeratiekracht	n.v.t.	n.v.t.	
	Agglomeratiekracht: aantrekkelijke leefomgeving	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	Bereik per modaliteit binnen 30 minuten, van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen / recreatiegebieden	Analyse op basis van reistijdisochronen uit V-MRDH modellering	Inclusief analyse van wat dit betekent voor bereikbaarheid arbeidsmarkt voor verschillende groepen mensen. Dit geldt zowel voor de bereikbaarheid van het gebied vanuit de nabije regio als de bereikbaarheid van de nabije regio vanuit het gebied. Hierbij wordt ook ingegaan op het spanningsveld tussen vergroten bereikbaarheid/mobiliteit door wegnemen knelpunten en vergroten bereikbaarheid door realiseren bouwprogramma.

Opgave	Doelstelling	Criterium	Indicator zeef 1	Methodiek zeef 1	Toelichting
Realiseren verstedelijkingsopgave	Agglomeratiekracht: aantrekkelijke leefomgeving	Ruimtegebruik	Verandering in beschikbare aantrekkelijke openbare ruimte	Expert judgement	Een toename van de ruimtelijke kwaliteit is randvoorwaardelijk. Onder een aantrekkelijke openbare ruimte wordt verstaan ruimte die gebruikt kan worden voor recreatie en micromobiliteit. Ook toegankelijkheid van stations en HOV haltes wordt bevorderd door voldoende beschikbare openbare ruimte rondom deze locaties. Het ruimtegebruik van het HOV systeem zelf wordt ook meegenomen in de beoordeling.
		Leefbaarheidsknelpunten	Effect wijziging mobiliteitssysteem op knelpunten op het gebied van lucht, geluid en veiligheid	Expert judgement op basis van quick scan bestaande knelpunten en informatie uit verkeersmodellering	Effect op bestaande knelpunten in leefbaarheid en ontstaan van nieuwe knelpunten, o.a. op gebied van geluid, luchtkwaliteit, trillingen en veiligheid. Ook toegankelijkheid van het vervoerssysteem speelt hier een rol.
		Effect op overschrijdingen geluidsnormen door mobiliteit	n.v.t.	n.v.t.	
		Effect op emissies door mobiliteit	n.v.t.	n.v.t.	
		Effect op overschrijdingen trillingsrichtlijnen door mobiliteit	n.v.t.	n.v.t.	
		Effect op verkeersveiligheid	n.v.t.	n.v.t.	
	Mobiliteitstransitie	Mate van stimuleren transitie auto naar andere modaliteiten	Kwalitatieve beschouwing van procentuele wijzigingen in modal split in relatie tot verstedelijkingsopgave en doelstellingen	Modal split verschuiving in V-MRDH model + expert judgement op basis van beschrijving maatregelen op gebied van stations, mobility hubs en OV haltes	
	Adaptiviteit	Mogelijkheid voor bijstelling van het maatregelenpakket in de tijd	Mate waarin maatregelenpakket nog kan worden bijgestuurd/aangepast in de toekomst	Kwalitatieve beschrijving	
	Duurzaamheid	Bijdragen aan klimaatadaptatie	Omvang mogelijkheden / risico's	Expert judgement	
		Bijdragen aan energietransitie	n.v.t.	n.v.t.	
		Mogelijkheden voor circulaire economie	n.v.t.	n.v.t.	

Opgave	Doelstelling	Criterium	Indicator zeef 1	Methodiek zeef 1	Toelichting
Wegnemen / beperken bestaande knelpunten bereikbaarheid	Beperken (NMCA) knelpunten hoofdwegennet	Effect op filevorming rond knelpunten op het hoofdwegennet	Absolute verschil in IC verhoudingen op het hoofdwegennet	Verkeersmodellering met het V-MRDH model	O.a. effect op A4, A12, A13, Rotterdamsebaan, incl. uitgang tunnelmond etc. Beoogd wordt geen toename en liefst afname van de NMCA knelpunten.
	Beperken (NMCA) knelpunten spoor	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten	Mate waarin knelpunten worden verholpen	Expert judgement impact op knelpunten op basis van kwalitatieve inschatting van verhouding gebruik (uit model) / capaciteit	O.a. effect rond CS-HS, Oude Lijn, Delft-Den Haag. Beoogd wordt geen toename en liefst afname van de NMCA knelpunten.
	Beperken bestaande (NMCA) knelpunten bus, tram, metro	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten	Mate waarin knelpunten worden verholpen	Expert judgement impact op knelpunten op basis van kwalitatieve inschatting van verhouding gebruik (uit model) / capaciteit	(waaronder randstadrail, tramtunnel, CS-Madurodam, Rijswijkseplein, verbinding Binckhorst. Beoogd wordt geen toename en liefst afname van de NMCA knelpunten.
Bijdrage aan ambities OV en fiets	Bijdrage aan ambities OV	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk	Mate waarin alternatieven en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn	Kwalitatieve beschrijving	
	Bijdrage aan ambities fiets	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk	Mate waarin alternatieve routes en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn	Kwalitatieve beschrijving	
	Bijdrage aan ketenmobiliteit	Robuustheid en betrouwbaarheid van het integrale vervoerssysteem	Mate waarin netwerken van verschillende modaliteiten op elkaar aansluiten	Kwalitatieve beschrijving	
Financiele haalbaarheid	Betaalbaarheid	Kosten in relatie tot kansen voor financiering	Kostenraming, bandbreedte 40%	SSK kostenraming op basis van kentallen	
	Kosten/baten	Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)	Verhouding tussen kosten en doelbereik	Kwalitatieve beschrijving	
	Risico's	Risico's financierbaarheid en projectrisico's	Risicobeoordeling	Kwalitatieve beschrijving	

II

BIJLAGE: VOORUITBLIK COMPLEET AFWEEGKADER ZEEF 2

Afweegkader verkenning CID-Binckhorst vooruitblik zeef 2

Opgave	Doelstelling	Criterium	Indicator zeef 2	Methodiek zeef 2	Toelichting
Realiseren verstedelijkingsopgave	Verstedelijking	Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma	Mate van faciliteren realisatie verstedelijkingsopgave (volledigheid en tempo)	Expert judgement op basis van beschrijving maatregelenpakket, verkeersmodellering en effecten op alle doelstellingen	Hierbij gaat het puur om het faciliteren van het aantal woningen en arbeidsplaatsen. Bieden de maatregelen tezamen voldoende capaciteit om de groei in aantal reizigers op te vangen? Ontstaan hierdoor geen nieuwe knelpunten in het vervoerssysteem?
		Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket	Kwalitatieve aansluiting bereikbaarheidsoplossing op (hoog)stedelijk milieu	Expert judgement	Sluiten de maatregelen kwalitatief aan bij de visie voor het gebied en daarbij behorende functies en doelgroepen? Bij deze visie hoort ook het centraal stellen van het OV in het voldoen aan de mobiliteitsvraag en de inrichting van het
	Agglomeratiekracht: economisch	Verbinding met kennisclusters	Reistijd van/naar TU Delft en Universiteit Leiden (min)	Bepalen gemiddelde reistijd vanuit plangebied obv V-MRDH modellering	
		Nationale bereikbaarheid	Reistijd tot REOS toplocaties Schiphol-Amsterdam Zuidas, stationsgebieden Utrecht, Eindhoven en Rotterdam (min)	Bepalen gemiddelde reistijd vanuit plangebied obv V-MRDH modellering	
		Internationale bereikbaarheid	Reistijd tot Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Den Haag CS, Rotterdam Centraal (min)	Bepalen gemiddelde reistijd vanuit plangebied obv V-MRDH modellering	
		Toename regionale agglomeratiekracht	Bijdrage aan de concurrentiepositie en het functioneren van de regio ten opzichte van regio- en sectorspecifieke concurrenten	Expert judgement op basis van concurrentieanalyse	
	Agglomeratiekracht: aantrekkelijke leefomgeving	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	Bereik per modaliteit binnen 30 en 45 minuten, van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen/ recreatiegebieden	Analyse op basis van reistijdisochronen uit V-MRDH modellering	Inclusief analyse van wat dit betekent voor bereikbaarheid arbeidsmarkt voor verschillende groepen mensen. Dit geldt zowel voor de bereikbaarheid van het gebied vanuit de nabije regio als de bereikbaarheid van de nabije regio vanuit het gebied. Hierbij wordt ook ingegaan op het spanningsveld tussen vergroten bereikbaarheid/mobiliteit door wegnemen knelpunten en vergroten bereikbaarheid door realiseren bouwprogramma.

Opgave	Doelstelling	Criterium	Indicator zeef 2	Methodiek zeef 2	Toelichting
Realiseren verstedelijkingsopgave	Agglomeratiekracht: aantrekkelijke leefomgeving	Ruimtegebruik	Toe- / afname beschikbare aantrekkelijke openbare ruimte	Expert judgement	Een toename van de ruimtelijke kwaliteit is randvoorwaardelijk. Onder een aantrekkelijke openbare ruimte wordt verstaan ruimte die gebruikt kan worden voor recreatie en micromobiliteit. Ook toegankelijkheid van stations en HOV haltes wordt bevorderd door voldoende beschikbare openbare ruimte rondom deze locaties. Het ruimtegebruik van het HOV systeem zelf wordt ook meegenomen in de beoordeling.
		Leefbaarheidsknelpunten	n.v.t.	n.v.t.	Effect op bestaande knelpunten in leefbaarheid en ontstaan van nieuwe knelpunten, o.a. op gebied van geluid, luchtkwaliteit, trillingen en veiligheid. Ook toegankelijkheid van het vervoerssysteem speelt hier een rol.
		Effect op overschrijdingen geluidsnormen door mobiliteit	Aantal gehinderden binnen verschillende	Geluidsmodellering	
		Effect op emissies door mobiliteit	Uitstoot (g/m^3)	Modellering emissies	
		Effect op overschrijdingen trillingsrichtlijnen door mobiliteit	Aantal gehinderden binnen verschillende	Trillingscontouren op basis van eerder onderzoek in de	
		Effect op verkeersveiligheid	Verkeersveiligheidsrisico's Scheiding modaliteiten en aantal (deel)conflictpunten	Kwalitatieve beschrijving	
	Mobiliteitstransitie	Mate van stimuleren transitie auto naar andere modaliteiten	Kwalitatieve beschouwing van procentuele wijzigingen in modal split in relatie tot verstedelijkingsopgave en doelstellingen	Modal split verschuiving in V-MRDH model + expert judgement op basis van beschrijving maatregelen op gebied van stations, mobility hubs en OV haltes	
	Adaptiviteit	Mogelijkheid voor bijstelling van het maatregelenpakket in de tijd	Aandeel no regret maatregelen versus grote, onomkeerbare keuzes	Expert judgement	
	Duurzaamheid	Bijdragen aan klimaatadaptatie	Omvang van mogelijkheden / risico's	Expert judgement	
		Bijdragen aan energietransitie	Omvang van kansen voor energietransitie	Expert judgement	
		Mogelijkheden voor circulaire economie	Omvang van mogelijkheden	Expert judgement	

Opgave	Doelstelling	Criterium	Indicator zeef 2	Methodiek zeef 2	Toelichting
Wegnemen / beperken bestaande knelpunten bereikbaarheid	Beperken (NMCA) knelpunten hoofdwegennet	Effect op filevorming rond knelpunten op het hoofdwegennet	Absolute verschil in IC-verhoudingen	Verkeersmodellering met het V-MRDH model	O.a. effect op A4, A12, A13, Rotterdamsebaan, incl. uitgang tunnelmond etc. Beoogd wordt geen toename en liefst afname van de NMCA knelpunten.
	Beperken (NMCA) knelpunten spoor	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten	Mate waarin knelpunten worden verholpen	Expert judgement impact op knelpunten op basis van kwalitatieve inschatting van verhouding gebruik (uit model) / capaciteit	O.a. effect rond CS-HS, Oude Lijn, Delft-Den Haag. Beoogd wordt geen toename en liefst afname van de NMCA knelpunten.
	Beperken bestaande (NMCA) knelpunten bus, tram, metro	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten	Mate waarin knelpunten worden verholpen	Expert judgement impact op knelpunten op basis van kwalitatieve inschatting van verhouding gebruik (uit model) / capaciteit	(waaronder randstadrail, tramtunnel, CS-Madurodam, Rijswijkseplein, verbinding Binckhorst. Beoogd wordt geen toename en liefst afname van de NMCA knelpunten.
Bijdrage aan ambities OV en fiets	Bijdrage aan ambities OV	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk	Mate waarin alternatieven en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn	Kwalitatieve beschrijving	
	Bijdrage aan ambities fiets	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk	Mate waarin alternatieve routes en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn	Kwalitatieve beschrijving	
	Bijdrage aan ketenmobiliteit	Robuustheid en betrouwbaarheid van het integrale vervoerssysteem	Mate waarin netwerken van verschillende modaliteiten op elkaar aansluiten	Kwalitatieve beschrijving	
Financiele haalbaarheid	Betaalbaarheid	Kosten in relatie tot kansen voor financiering	Kostenraming bandbreedte 25 %	SSK kostenraming	
	Kosten/baten	Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)	MKBA	MKBA	
	Risico's	Risico's financierbaarheid en projectrisico's	Risicobeoordeling	RISMAN	

III

BIJLAGE: INPUT WERKSESSIE 25 JUNI 2019, AFWEEGKADER

Input werksessie 25 juni 2019, afweegkader

Opmerking #	Betreffend (opgave/doelstelling/criterium/indicator/methode)	Opmerking	Wat doen we ermee
1	mate van realiseren verstedelijkingsopgave	+ ruimtelijke kwaliteit	toename van de ruimtelijke kwaliteit wordt als randvoorwaarde gezien. dit lichten we toe in de notitie afweegkader onder het criterium ruimtegebruik. en wordt ook apart toegelicht in de eind rapportage
2	methodiek voor bepalen mate van faciliteren verstedelijkingsopgaven	welke criteria gebruik je om dit te bepalen?	dit criterium draait om het kwantitatieve aspect van de verstedelijkingsopgave: hoeveel extra woningen en arbeidsplaatsen maken we mogelijk met onze bereikbaarheidsmaatregelen. Dit lichten we in de notitie afweegkader toe
3	mate van realiseren verstedelijkingsopgave	samenhang met ruimtelijke criteria borgen	om deze reden staan criteria rondom ruimtegebruik en leefbaarheid ook onder de verstedelijkingsopgave
4	verstedelijkingsdoelstelling	in hoeverre wordt keuze bepaald door keuze verstedelijkingsopgave? Doelgroep? Bereikbaarheidsprofiel?	het criterium 'kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket' draait volledig om de kwalitatieve aspecten van de verstedelijking. Deze aspecten lichten we nader toe in de notitie afweegkader. Voor dit criterium brengen we de feiten in beeld, wat er vervolgens mee wordt gedaan voor de keuze, is aan bestuurders. De mate van verstedelijking is voor deze studie uitgangspunt
5	methodiek voor bepalen kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket	welke criteria hanteer je om dit te bepalen?	dit criterium draait om het kwalitatieve aspect van de verstedelijkingsopgave: doelgroepen van bewoners en bezoekers, functies van het gebied. Dit lichten we nader toe in de notitie afweegkader
6	verstedelijkingsopgave	mate waarin verstedelijking de capaciteit van het spoornetwerk beïnvloedt	de mate en locatie van de verstedelijking staat binnen deze verkenning niet ter discussie. Is uitgangspunt. Daarom krijgt deze indicator hier geen plek in het afweegkader
7	agglomeratiekracht/economisch	criterium: bijdrage aan ketenmobiliteit Indicator: Mate van integrale vervoerssystemen	dit criterium voegen we toe aan de opgave 'bijdragen aan ambities OV en fiets'
8	ruimtegebruik/leefbaarheids knelpunten	toegankelijkheid	toegankelijkheid van het vervoerssysteem en met name de HOV haltes en stations, nemen we mee in deze criteria. Dit lichten we nader toe in de notitie afweegkader. Maatregelen die deze

Opmerking #	Betreffend (opgave/doelstelling/criterium/indicator/methode)	Opmerking	Wat doen we ermee
			toegankelijkheid kunnen bevorderen, zullen positief scoren hierop. Verder is het toegankelijk maken van het systeem meer een zaak voor de planuitwerking en dient hier aan normen en richtlijnen voldaan te worden
9	leefbaarheidsknelpunten	trillingen	we verwachten niet dat de maatregelen die we toepassen binnen deze verkenning in deze zeef significante effecten zullen hebben op trillingen, omdat er hooguit een lightrail wordt aangelegd. Hoofdspoor valt buiten de scope. Wel schrijven we een korte reflectie op trillingen onder het criterium leefbaarheidsknelpunten en worden trillingen in meer detail onderzocht in zeef 2. Dit lichten we toe in de notitie afweegkader
10	bijdragen aan energietransitie	ruimte efficiëntie t.o.v. energietransitie	energietransitie verdwijnt als los criterium, omdat we niet verwachten dat dit onderscheidend is op mobiliteitsniveau. Voor de gebiedsontwikkeling zullen de maatregelen binnen deze verkenning zeker niet onderscheidend zijn als het gaat om ruimte maken voor energietransitie
11	wegnemen/beperken bestaande knelpunten	handhaven bestaande capaciteit OV + geen beperking opwerpen voor toekomst (milieu/geluid)	het voorkomen van het ontstaan van nieuwe knelpunten nemen we mee onder het criterium realiseren van verstedelijkingsopgave en in de ambities voor OV en fiets
12	wegnemen /beperken bestaande knelpunten	capaciteit fiets goed geregeld?	er bestaan geen huidige (NMCA) knelpunten binnen het gebied als het gaat om de fiets. Wel zal de fiets worden meegenomen in het voorkomen van het ontstaan van nieuwe knelpunten
13	wegnemen/beperken bestaande knelpunten	beperken van knelpunten = geen toename en liefst afname	dit nemen we mee in de definitie van de relevante criteria
14	mobiliteitstransitie	expert judgement nodig naast MRDH model van belang. Mobiliteitstransitie onvoldoende in model	het model geeft inzichten in eventuele verschuiving van de modal split, wat in feite een indicator is voor de mobiliteitstransitie
15	algemeen	graag scenario's voor de tweede 5000 woningen, die vanuit mobiliteit worden vergeleken	vanuit deze verkenning werken we met een vast aantal en een vaste verdeling van de verstedelijking. wel vindt er bij afronding een dialoog plaats met gebiedsontwikkeling
16	methodiek voor bepalen knelpunten	waarom wordt het MRDH model gebruikt en niet het model dat Prorail en NS gebruiken voor capaciteitsvaststelling?	het MRDH model is een multimodaal model en deze is recentelijk geactualiseerd. Elk model heeft zijn voor en nadelen. In deze fase naar haalbaarheid en betaalbaarheid

Opmerking #	Betreffend (opgave/doelstelling/criterium/indicator/methode)	Opmerking	Wat doen we ermee
			voldoet ons inziens dit model. Later kunnen deze resultaten als input dienen voor NS of ProRail model
17	ruimtegebruik	ruimtegebruik van het HOV systeem meenemen	dit nemen we mee in het criterium ruimtegebruik. Dit lichten we toe in de notitie afweegkader
18	ruimtegebruik	met conflicten tussen fietsers en voetgangers in het achterhoofd, zou verkeersveiligheid een plek moeten krijgen in het afweegkader	verkeersveiligheid krijgt een plek onder het criterium leefbaarheid. Dit lichten wij nader toe in de notitie afweegkader
19	indicator Leefbaarheidsknelpunten	belangrijk dat het niet alleen gaat om niet vergroten van huidige knelpunten, maar toetsen of er geen nieuwe knelpunten bijkomen.	naast een analyse van de autonome leefbaarheidsknelpunten, voeren we ook een kwalitatieve beschouwing uit op punten waar mogelijk als direct gevolg van de maatregelen knelpunten ontstaan.
20	bereikbaarheid van mensen	lokale bereikbaarheid valt veel minder op dan Nationale en Internationale bereikbaarheid. Is het niet beter de term Lokale bereikbaarheid te gebruiken ipv Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen?	we passen de indicator niet aan, maar in de omschrijving melden we dat hier lokale bereikbaarheid en aantrekkelijkheid een rol spelen
21	bijdragen aan fiets en OV	waarom wordt lopen en micromobiliteit niet genoemd als doel?	lopen en micromobiliteit zijn erg belangrijk, maar maken geen onderdeel uit van de 3 opgaven van deze Verkenning. Ze maken wel onderdeel uit van het maatregelenpakket (thema langzaam verkeer)
22	opgave …	bij welke doelgroepen komen investeringen terecht? Wie gaan er in dit gebied wonen en worden de maatregelen daar op afgestemd? Wordt er actief gestuurd op het verdelen van de baten over verschillende groepen? Lager opgeleiden hebben een heel ander mobiliteitsgedrag dan hoger opgeleiden	hier wordt niet expliciet rekening mee gehouden. Het verkeersmodel gaat uit van een gemiddeld verplaatsingsgedrag (per motief, zoals woon-werk) in de hele Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Verder dient het criterium kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket ertoe de doelgroepgerichtheid te borgen
23	adaptiviteit	Is meer een doelstelling dan een criterium	aanpassen
24	bijdrage ambitie OV	HTM mist capaciteit huidig OV systeem. Ontstaan er naast bestaande knelpunten nieuwe knelpunten	het ontstaan van nieuwe knelpunten wordt gemonitord onder het criterium mate van realiseren verstedelijkingsopgave en de ambities voor OV en fiets
25	agglomeratiekracht aantrekkelijk	gemeente merkt op dat naast verbindingen met kennisclusters, nationaal en internationaal ook verbindingen in de nabijheid moet worden toegevoegd	dit is onderdeel van bereikbaarheid mensen, arbeidsplaatsten en voorzieningen. Dit zal in de toelichting nader worden gedefinieerd
26	ruimtegebruik	gemeente: kan hier alleen sprake zijn van toename van ruimtelijke kwaliteit, ruimtelijke kwaliteit als	toe-/afname wordt gewijzigd in verandering. Dan is effect te bepalen. De ruimtelijke kwaliteit voor de

Opmerking #	Betreffend (opgave/doelstelling/criterium/indicator/methode)	Opmerking	Wat doen we ermee
		voorwaarde voor een kwalitatieve first/last mile. Opnemen in afweegkader.	first/last mile is geen knop maar eigenlijk een voorwaarde. Dit wordt toegelicht met een schatting van de invloed die ruimtelijke kwaliteit heeft. Is niet onderscheidend tussen alternatieven. Kan of moet bij elke variant worden gedaan
27		gemeente: check of de 6 doelen van mobiliteitstransitie terug te vinden zijn in afweegkader. gemeenteraad heeft deze doelen vastgesteld.	check is gedaan, een groot deel van de doelen worden gereflecteerd in het afweegkader
28	adaptiviteit	maak van het criterium adaptiviteit een zelfstandig doel/aspect in plaats van onder duurzaamheid	wordt gedaan, criterium wordt dan mogelijkheid van bijstelling maatregelenpakket in de tijd
29	bijdrage robuustheid ov	wordt functioneren ov knooppunten meegenomen	is onderdeel van dit aspect en bij effect bepaling wordt met ProRail/NS gecheckt op basis van expert judgement of stations het aantal extra reizigers kan faciliteren. Ook wordt er een nieuw criterium toegevoegd voor de ketenreis waarin specifiek de aansluiting van netwerken van verschillende modaliteiten onder de loep wordt genomen
30	logistiek	opnemen als te beoordelen effect	wordt niet opgenomen omdat het niet onderscheidend is voor het OV. Er wordt wel een beschouwing over logistieke concepten en afschatting van invloed opgenomen. Idem voor bouw logistiek
31	duurzaamheid	zijn de criteria wel juist, doen deze er toe voor de alternatieven	bijdrage aan circulaire economie en energietransitie vervallen als criterium. Mogelijkheden voor klimaatadaptatie blijven
32	bereikbaarheid van mensen	MOVE: uit onderzoek is gebleken dat lager opgeleiden ongeveer 7 km woon-werk reisafstand hebben, hoger opgeleide ruim 41 km. Zorg voor match tussen bouwprogramma, werkgelegenheid en OV systemen	dit is onderdeel van het criterium kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket

Ambtelijke Stuurgroep Verkenning CID-Binckhorst
21 juni 2019, 11.00 – 12.30 uur, Spui 70 kamer E 07.02, Den Haag

Genodigden:

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

Agenda Ambtelijke Stuurgroep CID-Binckhorst

1. Opening

2. Verslag ambtelijke stuurgroep 4 april 2019
   - Korte toelichting door [redacted] (Bijlage A Verslag ambtelijke stuurgroep CID-Binckhorst 4 april 2019)
   - Gevraagd besluit: bespreken en goedkeuren van het verslag ambtelijke stuurgroep van 4 april 2019.

3. Maatwerk spelregels MIRT-Verkenning & Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteitstransitie
   - Korte toelichting door [redacted] (bijlage B memo maatwerk spelregels MIRT-verkenning & bijlage C Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit).
   - Beide documenten zijn reeds besproken in de Ambtelijke stuurgroep van 4 april en zijn door het DO MoVe van 17 april vrijgegeven voor de Programmaraad. Het memo Maatwerk Spelregels wordt aan de Programmaraad van 16 juli aangeboden ter vaststelling; het memo Uitgangspunten ter kennisname.

4. Realisatieplan no-regret maatregelenpakket (2019-2023)
   - Toelichting door [redacted] en [redacted] (Bijlage D: Realisatieplan no regret maatregelenpakket)
   - Gevraagd besluit: bespreken van en instemmen met het Realisatieplan. Vrijgeven voor het DO MoVe. Voorstel agendering in de Programmaraad MoVe: vaststellen.

5. Kernboodschap No-Regret maatregelenpakket CID-Binckhorst.
   - Korte toelichting van [redacted] (Bijlage E Kernboodschap No-regret maatregelenpakket CID-Binckhorst en Bijlage F Concept kernboodschap MovE)
   - Gevraagde besluiten: (1) Bespreken van en instemmen met de kernboodschap voor het No-regretpakket CID-Binckhorst. Vrijgeven voor het DO Move. Voorstel agendering in de Programmaraad MoVe: vaststellen. (2) Kennisnemen van de concept-kernboodschap van MovE.

6. Rondvraag

7. Sluiting

Bijlagen:
A. Memo Verslag ambtel jke stuurgroep CID-Binckhorst 4 april 2019
B. Memo Maatwerk spelregels MIRT Verkenning
C. Memo Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteitstransitie
D. Realisatieplan no-regret maatregelenpakket
E. Kernboodschap No-regret maatregelenpakket CID-Binckhorst
F. Concept-kernboodschap MovE

Bijlagen:

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

VERSLAG

Onderwerp	Werksessie kernteam
Project	Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst
Projectcode	-
Datum overleg	13 juni 2019
Referentie	-
Auteur(s)	[redacted]
Datum verslag	13 juni 2019
Bijlage(n)	-
Aanwezig	[redacted]
Afwezig	-
Kopie	-

1 AFWEEGKADER

1.1 Algemeen opgevangen opmerkingen

[redacted] (Vinu)/ [redacted] (Vinu/gem DH)/ [redacted] (min BZK):

- Blik naar de toekomst: is er ruimte voor meer?
- Creëert het niet nieuwe knelpunten?
- Stimuleert het ook gebruik van fiets en OV (opgave 3, maar staat wel in opgave 1)
- Ambities fiets en OV: focus op robuustheid en betrouwbaarheid gehele netwerk

[redacted] (min I&W)/Don (gem LV):

- De kwaliteit en robuustheid van het OV zou meer een onderscheidend criterium moeten zijn
- Duurzaamheid: bij zeef 1 al van belang
- Koningscorridor wordt genoemd, maar is te specifiek voor dit verhaal
- Toevoegen: bijdrage aan de algehele bereikbaarheid en niet alleen wegnemen knelpunten

[redacted] (pZH)/Ewald (MRDH):

- Het kader is behoorlijk gedetailleerd. Dat we een aantal punten hadden samengevat konden zij zich in vinden, zoals fietspaden en reistijden naar diverse bestemmingen.

- Er stonden nog steeds diverse maatregelen in zoals bijdrage aan Koningstracé. Zou weg kunnen, kan iets worden als bereikbaarheid of .....
- Duurzaamheid wel terug laten komen echter niet concreet gemaakt hoe
- Er is mogelijk verschil in bereikbaarheid van bewoners: die willen uit het gebied naar bestemmingen, en werknemers, die willen uit de regio naar gebied. Het lijkt dan dat je item moet splitsen, echter of dat tot andere resultaten leidt en splitsen dus nodig is, is niet meer onderzocht
- De NMCA OV knelpunten zijn wel heel belangrijk, moet apart item zijn

1.2 Post-it opmerkingen

Onderstaand een overzicht van wat we met de post-it opmerkingen hebben gedaan om tot het huidige afweegkader te komen. Op grote lijnen:
Voorstel afweegkader, nav eerste sessie:

- Eén slag verder abstraheren / criteria samenvoegen
- Criteria gerelateerd aan bepaalde maatregelen niet apart opnemen, maar voegen binnen een overkoepelend criterium
- Agglomeratiekracht op doelstellingsniveau meenemen (meerdere criteria geven hier samen invulling aan)

Opgave	**Doelstelling**	**Criterium**	**Opmerking**
Realiseren verstedelijkingsopgave	Verstedelijking	Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma	Kern van de opgave → beide criteria worden behouden in zeef 1
		Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket	
	Economische kracht	Verbinding met kennisclusters	Economische kracht, aantrekkelijke leefomgeving en kansen voor mensen vallen allemaal onder agglomeratiekracht → agglomeratiekracht is meegenomen als doelstelling met een economische component en een component over de leefomgeving en bereikbaarheid van de arbeidsmarkt
		Nationale bereikbaarheid	
		Internationale bereikbaarheid	
		Toename regionale agglomeratiekracht	Dit criterium verdwijnt en wordt ondergebracht in de agglomeratiekracht doelstellingen
	Aantrekkelijke leefomgeving	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	Inclusief analyse van wat dit betekent voor bereikbaarheid arbeidsmarkt voor verschillende groepen mensen
		Ruimtegebruik	
		Effectieve inzet van vormen van nieuwe mobiliteit	Dit criterium verdwijnt voor zeef 1. Is geen doelstelling op zich

	Kansen voor mensen	Vergroten kansen op de arbeidsmarkt	Wordt ondergebracht in bereikbaarheid van mensen/arbeidsplaaten/voorzieningen
	Geluid	Effect op overschrijdingen geluidsnormen door mobiliteit	Geluid, luchtkwaliteit en veiligheid valt eigenlijk allemaal onder de doelstelling aantrekkelijke leefomgeving. Ik zou dit in één criterium samenvatten --> knelpunten in leefbaarheid en dat als expert judgement meenemen
	Luchtkwaliteit	Effect op overschrijdingen luchtkwaliteitsnormen door mobiliteit	Ondergebracht in criterium leefbaarheid
	Veiligheid	Effect op verkeersveiligheid	Ondergebracht in criterium leefbaarheid
	Mobiliteitstransitie	Mate van stimuleren transitie auto naar OV	'OV' wordt vervangen door 'andere modaliteiten'
	Adaptiviteit	Mogelijkheid voor bijstelling van het maatregelenpakket in de tijd	Dit criterium wordt ondergebracht onder duurzaamheid
	Duurzaamheid	Bijdragen aan klimaatadaptatie	Behouden we in zeef 1
		Bijdragen aan energietransitie	Behouden we in zeef 1
		Mogelijkheden voor circulaire economie	Behouden we in zeef 1
Wegnemen / beperken bestaande knelpunten bereikbaarheid	Beperken knelpunten hoofdwegennet	Effect op filevorming op het hoofdwegennet (A4, A12, A13)	Formuleren we algemener. Specifieke knelpunten benoemen we in de toelichting waar nodig
	Beperken knelpunten spoor	Effect op bestaande knelpunten (waaronder transfer CS-HS, Oude Lijn, Delft-Den Haag)	Formuleren we algemener. Specifieke knelpunten benoemen we in de toelichting waar nodig
	Beperken bestaande capciteits knelpunten bus, tram, metro	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten (waaronder randstadrail, tramtunnel, CS-Madurodam, Rijswijkseplein, verbinding Binckhorst)	Formuleren we algemener. Specifieke (NMCA) knelpunten benoemen we in de toelichting waar nodig
	Goede afwikkeling rond de Rotterdamsebaan	Afwikkeling rond de uitgang tunnelmond kruising Binckhorstlaan - Neherkade	Dit criterium verdwijnt en nemen we mee in doorstroming van het hoofdwegennet
Bijdragen aan ambities OV en fiets	Bijdrage aan ambities OV	Mate van realisatie van de ambities voor de Koningscorridor	Dit criterium wordt opgenomen in robuustheid en betrouwbaarheid OV netwerk
		Mate van voorkomen van potentiele knelpunten (waaronder Oude Lijn)	Dit criterium wordt opgenomen in robuustheid en betrouwbaarheid OV netwerk
		Robuustheid en betrouwbaarheid van het OV netwerk	deze centraal stellen en hierbij effect op mogelijkheid realiseren ambities en voorkomen knelpunten in meenemen

	Bijdrage aan ambities fiets	Mate van realisatie van voorgenomen fietsplannen (Velostrada, fietsverbinding Voorburg, Kippenbruggetje, trekfietstracé)	Dit criterium wordt opgenomen in robuustheid en betrouwbaarheid fietsnetwerk
		Bijdrage aansluiting gebied op regionale fietsnetwerken	Dit criterium wordt opgenomen in robuustheid en betrouwbaarheid fietsnetwerk
		Robuustheid en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk	Effect op realisatie ambities / plannen, aansluiting op regionale netwerken
Financiele haalbaarheid	Betaalbaarheid	Kosten in relatie tot kansen voor financiering	
	Kosten/baten	Kosten in relatie tot doelbereik	
	Risico's	Risico's financierbaarheid	

2 ALTERNATIEVEN

2.1 Algemene opgevangen opmerkingen

[redacted]

- Toegankelijkheid van je HOV haltes is heel belangrijk → openbare ruimte daarvoor inzetten

Algemene discussie:

- Tram zonder rails: trekken we het ov uit de stad door of trekken we het ov wat we in de Binckhorst/regio aanleggen door naar de stad?
- Steek je hem in als een meer betrouwbare bus (want eigen infra) of steek je hem in als een meer flexibele tram/lightrail?
- Kunt hem ook gebruiken voor bijv evenementen in Scheveningen, dat je een rijstrook afsluit.
- Door [redacted] duidelijk gemaakt dat de ART (tram/bus) wel uitgewerkt kan worden, maar uitdaging aansluiten bestaande systemen; de anderen waren voorzichtig positiever

2.2 Input per thema

HOV

Vooralsnog houden we de halte afstanden aan die in het startdocument staan. Verder hebben we een inschatting gemaakt van capaciteit en snelheden die op de poster voor de werksessie en in het rapport worden opgenomen. Ook is de autonomous railless transit (de tram zonder rails) meegenomen als extra HOV systeem.

Onderstaand de bij de werksessie van 13 juni opgehaalde ideeën:

Maatregel	**Doelbereik voor 3 opgaven (beperkt/middel/groot)**	**Samenhang met HOV-systeem (beperkt/middel/groot)**	**Onzekerheid effect**
variëren in halte-afstanden tussen tram, HOV tram en lightrail → effect op doelbereik en reistijd	++		snelheid/bereikbaarheid
Capaciteit van vervoermiddel	- (gevolg van bovenstaande)		

Frequentie	(gevolg van bovenste)		
Reizigerscomfort bus → tram → lightrail			

Langzaam verkeer

Langzaam verkeer maatregelen delen we op in een pakket dat puur gericht is op het versterken van het HOV door de first/last mile goed te laten verlopen, en een pakket dat naast het versterken van het HOV ook gericht is op een goede deur-tot-deur reis door de aanleg van regionale routes, verbreken van barrières, ongelijksvloerse kruisingen en prioriteit voor langzaam verkeer. Zo kunnen we uit de effectenstudies goed zien wanneer het langzaam verkeer het HOV gaat beconcurreren.

Onderstaand de bij de werksessie van 13 juni opgehaalde ideeën:

Maatregel	**Doelbereik voor 3 opgaven (beperkt/middel/groot)**	**Samenhang met HOV-systeem (beperkt/middel/groot)**	**Onzekerheid effect**
fietssnelwegen	groot	groot	
Verkeersmanagement voorrang langzaam verkeer	middel	middel/groot	
stallingsvoorzieningen	groot	groot	
overstapruimten (hubs) comfort	middel	groot	
aparte infra veiligheid i.k.v. verscheidenheid vervoermiddelen	beperkt	klein	
toegankelijkheid voor voetgangers	middel	groot	

Smart mobility

Smart mobility hebben we voor de alternatieven opgedeeld in maatregelen die een lage parkeernorm faciliteren, dus mobility hubs plaatsen in het gebied met deelauto's en parkeerplaatsen, en smart mobility maatregelen die constant over alle alternatieven worden toegepast zoals het stimuleren van MaaS, pilots met zelfrijdend vervoer en slimme verkeerslichten.

Onderstaand de bij de werksessie van 13 juni opgehaalde ideeën:

Maatregel	Doelbereik voor 3 opgaven (beperkt/middel/groot)	Samenhang met HOV-systeem (beperkt/middel/groot)	Onzekerheid effect
Goede informatie over alle modaliteiten via een app: - reistijden - beschikbaarheid - parkeergelegenheid	middel/groot	groot	
beschikbaarheid en gemak deelconcepten (Felyx, e-bike)	middel/groot	groot	
MaaS	middel/groot	groot	
zelfrijdend vervoer	klein/middel	klein	
informatie vooraf aan nieuwe bewoners bij krijgen v huissleutel	middel	middel/groot	
1e maand gratis vervoersarrangement	groot	middel/groot	
bereikbaarheid hub zelf	middel/groot	middel/groot	

Stations

Stations en HOV haltes nemen we mee als maatregelenset die in capaciteit en kwaliteit direct gekoppeld moet zijn aan het HOV systeem dat je kiest. Dus de maatregelen die worden getroffen qua haltelengtes, toegangswegen, incheckmogelijkheden, wachtruimte etc. sluiten aan bij de capaciteit en kwaliteit van het HOV systeem in dat alternatief.

Onderstaand de bij de werksessie van 13 juni opgehaalde ideeën:

Maatregel	Doelbereik voor 3 opgaven (beperkt/middel/groot)	Samenhang met HOV-systeem (beperkt/middel/groot)	Onzekerheid effect
Fietsparkeren			
Haltes busplatform uitbreiden/groter maken			

Haltes tram uitbreiden/groter maken → aanlanding stations			
Haltes lightrail uitbreiden/groter maken → aanlanding stations			
First/last mile station CS/HS/NOI/LV: - Hoogwaardige fietspaden naar alle stations - Wandelroutes van/naar bus/tram/metro - Voldoende 'open' ruimte voor reizigersstromen te voet - voldoende 'open' ruimte voor toegang tot fietsenstallingen - ontvlechten/ongelijksvloers maken bruisende stromen OV/fiet/voetgangers			
Pakketten ophalen op stations/voorzieningen op stations compleet maken → transit oriented development			
Capaciteit verwerking van de stations zelf → capaciteit poortjes, perrons, trein (kosten voor NS/Prorail)			

Ruimtegebruik

Voor ruimtegebruik zien we per alternatief onderscheidende maatregelen en constante maatregelen. De parkeernorm zien we als onderscheidend. Hiervan willen we graag het effect testen in combinatie met verschillende HOV systemen en langzaam verkeer maatregelen. Overige ruimtegebruik maatregelen, zoals weghalen van straatparkeerplaatsen, parkeergarages aan de rand van de stad, superblock en meer groen, zijn maatregelen die we toepassen over alle alternatieven.

Onderstaand de bij de werksessie van 13 juni opgehaalde ideeën:

Maatregel	**Doelbereik voor 3 opgaven (beperkt/middel/groot)**	**Samenhang met HOV-systeem (beperkt/middel/groot)**	**Onzekerheid effect (+ is zeker, - is onzeker)**
Parkeernorm omlaag	Groot, randvoorwaarde	Groot	++
Parkeren in de openbare ruimte omlaag	Groot	Groot	++

Realisatie parkeergarages rand vd stad	Middel	Middel	+
Toekenning ruimte fiets/voetganger first/last mile naar HOV (toegang HOV ruim)	Groot	Groot	+
Toegankelijk collectief fietsparkeren	Beperkt	Beperkt	+-
Verkeerscirculatie in gebied (superblock)	Middel	Beperkt	+
First/last mile naar centrale mobiliteitsvoorzieningen (stallingen, hubs, HOV, stations)	Groot	Groot	++
Stallingsruimte deelconcepten (stepjes, fietsen)	Middel	Beperkt	+-

Logistiek

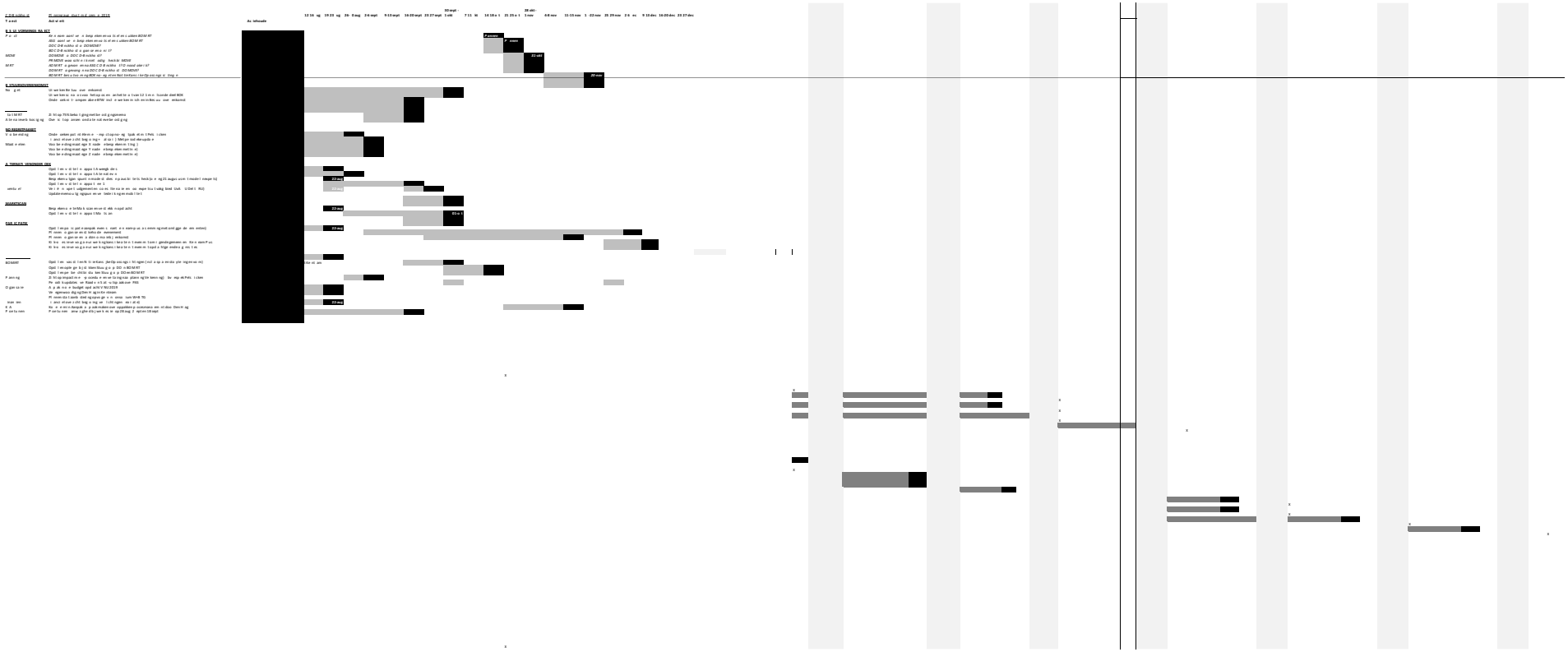
Logistieke maatregelen zien we als maatregelen die onder alle alternatieven gelijk worden toegepast. Het gaat dan om maatregelen voor het bundelen van logistieke stromen, beperken van overlast van laden en lossen, en koppelen van pakketpunten aan mobility hubs en stations.

Onderstaand de bij de werksessie van 13 juni opgehaalde ideeën:

Maatregel	**Doelbereik voor 3 opgaven (beperkt/middel/groot)**	**Samenhang met HOV-systeem (beperkt/middel/groot)**	**Onzekerheid effect**
Mobility hub als bezorgpost			effect op verkeersveiligheid
aanvoer over water - bouwlogistiek - grondstoffenhub circulaire economie			

3 EVALUATIE

Goed meegenomen in denkproces
Korte tijd
Voorwerk koud op het dak


20 sept
28 okt
12 16 ug 19 23 ug 26 0 aug 2 6 sept 9 13 sept 16 20 sept 23 27 sept 1 okt 7 11 ok 14 18 o k 21 25 o k 1 nov 4 8 nov 11 15 nov 1 22 nov 25 29 nov 2 6 ec 9 13 dec 16 20 dec 23 27 dec
Av. lehoude
P ainte
22 okt
20 nov
22 aug
22 aug
22 aug
22 aug
22 aug

afbeelding



Verkenning CID-Binckhorst

Uitwerking alternatieven

16 september 2019

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

MRDH METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

provincie ZUID HOLLAND

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Project	Verkenning CID-Binckhorst
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag Gemeente Leidschendam-Voorburg Metropoolregio Rotterdam-Den Haag Provincie Zuid-Holland Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Document	Uitwerking alternatieven
Status	Definitief
Datum	16 september 2019
Referentie	114179/19-014.947
Projectcode	114179
Projectleider	[redacted]
Projectdirecteur	[redacted]
Auteur(s)	[redacted]
Gecontroleerd door	[redacted]
Goedgekeurd door	[redacted]
Paraaf	[redacted]
Adres	[redacted]

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 5

1.1 Doel en aanpak verkenning 5
1.2 Proces van alternatievenontwikkeling 6
1.3 Leeswijzer 6

2 ONDERZOEKSFASE EN PREVERKENNING 8

2.1 Mobiliteitstransitie 8
2.2 Thema's 8
2.3 Basis verkenning 9
2.4 Vertaling preverkenning - verkenning 9

3 RAAKVLAKPROJECTEN 10

3.1 Structuurvisie CID 10
3.2 Bouwprogramma 10
3.3 Schenkviaduct 11
3.4 Schaalsprong OV 11
3.5 Werkplaats Metropolitaan OV 12
3.6 Toekomstbeeld OV 2040 12
3.7 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) 12
3.8 Gemeentelijke fietsstrategie 'Ruim baan voor de Fiets' 12
3.9 No Regret-Pakket 13
3.10 Korte termijn aanpak (KTA) MoVe 13

4 THEMA'S 14

4.1 OV-systeem (Hoogwaardig OV) 14
4.1.1 Maatregelen 14
4.1.2 Belang van dit thema en interactie met de andere thema's 19
4.2 Infrastructuur langzaam verkeer 20
4.2.1 Maatregelen 20
4.2.2 Belang van dit thema en interactie met de andere thema's 23

4.3 Stations 23
4.3.1 Maatregelen 24
4.3.2 Belang van dit thema en interactie met andere thema's 25
4.4 Smart Mobility 25
4.4.1 Maatregelen 25
4.4.2 Belang van dit thema en interactie met de andere thema's 27
4.5 Ruimtegebruik 27
4.5.1 Maatregelen 28
4.5.2 Belang van dit thema en samenhang met andere thema's 29
4.6 Logistiek 30
4.6.1 Maatregelen 30
4.6.2 Belang van dit thema en interactie met de andere thema's 30

5 ALTERNATIEVEN 31

5.1 Variabelen 31
5.2 Overzicht alternatieven 31
5.3 Alternatieven 32
5.3.1 Referentie 32
5.3.2 Basispakket 33
5.3.3 Fiets maximaal 34
5.3.4 OV-alternatieven lokaal 34
5.3.5 OV-alternatieven regionaal 34

Laatste pagina 34

Bijlage(n) Aantal pagina's

I Opmerkingen werksessie 25 juni 2019 3

1

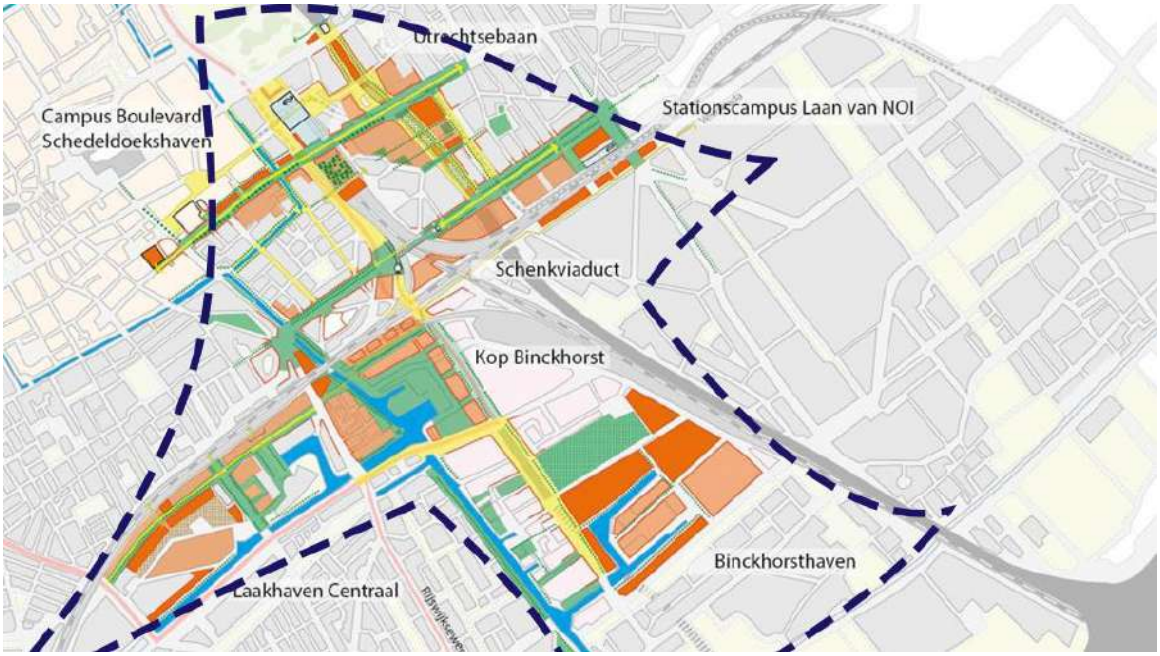
INLEIDING

1.1 Doel en aanpak verkenning

Het projectgebied CID-Binckhorst (zie afbeelding 1.1) is een belangrijk economisch centrum voor zowel de regio als het land. Dit gebied is dan ook door het Rijk aangemerkt als REOS (Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie) toplocatie door de hoge dichtheid aan kennisinstellingen, onderwijs, zakencentra en instituten voor (inter)nationale governance. Wil de internationale concurrentiekracht van de CID-Binckhorst behouden blijven, dan dient dit gebied doorontwikkeld te worden en bereikbaar te blijven. Dit project focust zich op het verkennen van oplossingen voor deze bereikbaarheidsopgave en is geconcretiseerd in 3 opgaven:

1 met bereikbaarheidsmaatregelen bijdragen aan de verstedelijkingsopgave als REOS toplocatie;
2 het oplossen/voorkomen van het ontstaan van NMCA knelpunten in de zuidelijke Randstad;
3 het bijdragen aan ambities op het gebied van fiets en OV.

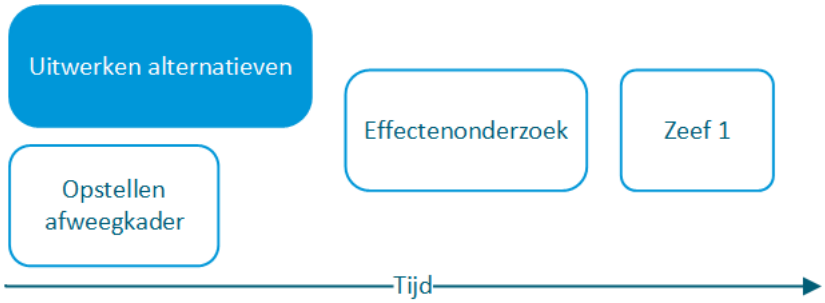
Afbeelding 1.1 Het studiegebied van CID-Binckhorst



Deze verkenning maakt onderdeel uit van het overkoepelende project CID-Binckhorst en heeft een beperkte scope hierbinnen. De focus binnen deze verkenning ligt op het op conceptueel niveau uitwerken van maatregelen binnen het gebied CID-Binckhorst. Hier vallen maatregelenpakketten onder die voortborduren op de 17 maatregelen die worden getroffen vanuit het No-Regret Pakket (tot en met 2023). Het eindbeeld voor deze verkenning, wanneer de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsmaatregelen afgerond moeten zijn, is 2040.

De aanpak van de verkenning (analysefase) bestaat uit 4 stappen die in tijd en inhoud licht overlappen: het vormen en uitwerken van alternatieven, het opstellen van een afweegkader, het uitvoeren van effectenonderzoeken en het trechteren naar enkele voorkeursalternatieven. Deze processtappen zijn ten opzichte van de tijd weergegeven in afbeelding 1.2. Voorliggend document is het resultaat van de stap 'uitwerken van de alternatieven'.

Afbeelding 1.2 Processtappen verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst



1.2 Proces van alternatievenontwikkeling

Uitgangspunt voor deze verkenning is het samenstellen van circa 10 alternatieven en het vervolgens onderzoeken en afwegen van deze alternatieven op basis van hun bijdrage aan de 3 genoemde opgaven. Op basis van de informatie die over deze alternatieven en bijbehorende maatregelen inzichtelijk worden gemaakt tijdens de effectenstudies, kunnen middels het afweegkader circa 3 kansrijke alternatieven worden gevormd.

Een goede set alternatieven bestaat uit realistische alternatieven die in de basis wezenlijk van elkaar verschillen. Variaties binnen een alternatief kunnen in een later stadium worden onderzocht. Een top down aanpak is daar het meest geschikt voor. De alternatieven zijn pakketten van samenhangende maatregelen op het gebied van HOV, langzaam verkeer, smart mobility, stations, ruimtegebruik en logistiek. Deze basis is het resultaat van de preverkenning die vooraf heeft plaatsgevonden. In de eerste fase van deze verkenning is aandacht besteed aan de invulling van deze thema's en het definiëren van wat hierbinnen als uitgangspunten gehanteerd zal worden, welke effecten nuttig zijn om te meten en wat de variabelen zijn die tussen de alternatieven variëren. Vervolgens worden 10 alternatieven samengesteld, waarbij alleen gevarieerd wordt in de maatregelen die echt een verschil maken. Op deze manier wordt voorkomen dat niet meer te achterhalen is welke maatregel nu eigenlijk verantwoordelijk is voor het verschil tussen 2 alternatieven.

Hiertoe hebben wij verkeersexperts van Witteveen+Bos, fiets- en OV-experts van Keypoint en parkeerexperts van Goudappel Coffeng een vertaalslag uitgevoerd van het startdocument naar een eerste opzet van de alternatieven. Deze opzet is voorgelegd aan het kernteam en een bredere groep van vertegenwoordigers van de opdrachtgevers en HTM, NS, ProRail, RWS en MoVe in verschillende werksessies en overleggen. De input die van deze partijen is verzameld in de brede sessie is te vinden in bijlage I. Hierin staat ook vermeld hoe deze input is verwerkt om uiteindelijk te komen tot de alternatieven die er nu liggen en die in dit rapport gepresenteerd worden.

1.3 Leeswijzer

In dit rapport wordt het proces van het komen tot de 10 alternatieven voor de verkenning beschreven. In hoofdstuk 2 staat een korte samenvatting van de uitkomsten van de preverkenning die tot deze verkenning heeft geleid en die de basis vormt voor de 10 alternatieven. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van enkele raakvlakprojecten die van invloed zijn op de binnen onze scope te bestuderen alternatieven. Ook licht dit

hoofdstuk toe hoe elk raakvlakproject wordt meegenomen in deze verkenning. Hoofdstuk 4 bespreekt de bovengenoemde 6 thema's: wat houden ze in, welke maatregelen worden eronder verstaan en welk belang en samenhang zien we binnen deze verkenning. Tot slot presenteert hoofdstuk 5 de 10 alternatieven: welke basis is er voor de variatie in maatregelen, met welk doel is elk alternatief samengesteld en wat is de referentie ter vergelijking.

2

ONDERZOEKSFASE EN PREVERKENNING

In het kader van het gebiedsprogramma is eerder al een preverkenning uitgevoerd die in de optiek van de MIRT-systematiek kan worden gezien als de analysefase en zeef 0. Concreet bestond de werkgroep uit vertegenwoordigers van de 6 opdrachtgevende partijen, de belanghebbende partijen als HTM, ProRail, NS en Rijkswaterstaat én experts op het gebied van ruimte en mobiliteit, financiering, bekostiging, governance en participatie (Startdocument). Het doel van de preverkenning was het leggen van de basis voor het nemen van de Startbeslissing voor een gebiedsgewijze MIRT-verkenning. Deze feitenbasis bestaat uit:

- overeenstemming over ambitie, opgave, afweegkader en te onderzoeken alternatieven in de Verkenningsfase;
- zicht op 75 % bekostiging;
- overeenstemming over de aanpak van de Verkenningsfase.

2.1 Mobiliteitstransitie

Tijdens de preverkenning is vastgesteld dat het van belang is om te sturen op een duurzame mobiliteitstransitie in het gebied. Er lopen nu reeds diverse investeringen voor de autobereikbaarheid van Den Haag zoals de Rotterdamsebaan tunnel en aanpassingen bij de inprikkers. Maatregelen gericht op autobereikbaarheid zijn daarom niet afgevallen in de preverkenning. Hoewel de cruciale rol van het gebied CID-Binckhorst in het autonetwerk van Den Haag wordt onderstreept, worden investeringen in het netwerk hier niet beoogd. De focus ligt eerder op het faciliteren van een mobiliteitstransitie voor ritten van, naar en binnen het CID-Binckhorst, zodat het autonetwerk ontlast wordt voor autoreizigers die ofwel geen andere vervoerskeuze hebben, ofwel het gebied moeten doorkruisen om van/naar andere delen van Den Haag te reizen.

2.2 Thema's

In de preverkenning is ook vastgesteld dat voor het in gang zetten van deze mobiliteitstransitie gefocust moet worden op maatregelen binnen 6 thema's:

- hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- langzaam verkeer;
- Smart Mobility;
- stations;
- ruimtegebruik;
- logistiek.

Binnen deze 6 thema's is gezocht naar maatregelen in verschillende sessies. Van de gevonden maatregelen zijn een aantal in het No Regret-Pakket opgenomen. Dit is een maatregelenpakket dat op de korte tot middellange termijn kan worden uitgevoerd binnen een relatief beperkt budget en dat ongeacht het uiteindelijk gekozen lange termijnalternatief winst oplevert in relatie tot de ontwikkelambities.

2.3 Basis verkenning

Verder is in de preverkenning naar voren gekomen dat er een aanvullende verkenning (deze verkenning) moet worden uitgevoerd om kansrijke, samenhangende maatregelenpakketten samen te stellen voor de lange termijn. In deze maatregelenpakketten dienen in ieder geval 4 maatregelen op het gebied van hoogwaardig OV (HOV) die uit de preverkenning zijn gekomen, meegenomen te worden als basis. Dit zijn de volgende OV-maatregelen (Startdocument):

Alternatief 1: Graz - Reguliere tram
Dit alternatief gaat uit van een fijnmazig tramnetwerk met korte halteafstanden. Dit netwerk 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 richting Delft.

Alternatief 2: Shenzhen - Regionale HOV-bus
Dit alternatief gaat uit van een systeem met een uitgebreid netwerk van (elektrische) bussen. 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: Strasbourg - Regionale HOV-tram
Dit alternatief gaat uit van een regionale HOV-tram op maaiveld met een regionale oriëntatie. Het materieel rijdt veelal op een eigen baan maar kan ook in het verkeer meerijden waar daartoe mogelijkheden zijn. In de eindsituatie richt dit model zich op de verbinding met de stad als ook met de regio als onderdeel van de HOV-tram verbinding tussen Den Haag CS en de regio (Delft/ Zoetermeer/ Rotterdam). Ook voor dit alternatief geldt dat er meerdere routeringen mogelijk zijn voor de doorgroei naar de regio.

Alternatief 4: Düsseldorf - Regionale Lightrail
Dit alternatief gaat uit van een lightrailverbinding die ongelijkvloers rijdt waar dat moet en op maaiveld (op een vrijliggende baan) waar 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 leiden de maatregelen, waaronder het HOV, tot een mobiliteitstransitie. Er zijn meerdere routeringsopties voor de regionale doorkoppeling.

2.4 Vertaling preverkenning - verkenning

Zoals genoemd, vormen de uitkomsten van de preverkenning de basis voor deze verkenning. Echter worden deze uitkomsten niet 1 op 1 vertaald. Naar aanleiding van voortschrijdend inzicht, overleggen en sessies met betrokken partijen, is het een en ander aangepast. Enkele maatregelen, zoals het Schenkviaduct en de parkeernorm, zijn uitgangspunt geworden. Enkele maatregelen, zoals de HOV-tram, zijn inhoudelijk iets aangepast of verder gedefinieerd. Ook zijn er in de preverkenning genoemde maatregelen die buiten de scope van deze fase vallen. In de volgende hoofdstukken staat veelal beschreven hoe thema's en maatregelen waren ingevuld in de preverkenning en hoe wij ervoor hebben gekozen deze in de verkenning in te vullen.

3

RAAKVLAKPROJECTEN

Naast de thema's/maatregelen, die onderdeel vormen van de scope van dit onderzoek, zijn er ook andere ontwikkelingen die hier sterk aan raken. Van de ontwikkelingen waarover gedurende het project afstemming is geweest over hoe deze in de verkenning meegenomen dienen te worden is hieronder de relatie met het onderzoek beschreven.

3.1 Structuurvisie CID

De gemeente Den Haag werkt momenteel aan een structuurvisie voor het gebied CID. Hiervoor worden enkele strategieën voor de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsmaatregelen onderzocht en tegen elkaar afgewogen in een planMER. Het gaat dan om combinaties van een minimaal bouwprogramma of een maximaal bouwprogramma met een vraagvolgende mobiliteitsstrategie, een vraagsturende mobiliteitsstrategie en een sterk vraagsturende mobiliteitsstrategie. Wat betreft het bouwprogramma worden in deze verkenning de maximale aantallen uit het planMER aangehouden voor het CID. Waar de mobiliteitsmaatregelen overlappen, worden zoveel mogelijk de waardes en netwerken gelijk gehouden.

3.2 Bouwprogramma

Deze verkenning heeft als doel (onder andere) tot alternatieven te komen die de verstedelijkingsopgave mogelijk maken. Zonder goed mobiliteitssysteem is een groot deel van het bouwprogramma niet realiseerbaar. Besluitvorming over de gebiedsontwikkeling wordt stapsgewijs uitgevoerd. In fases worden delen van het bouwprogramma bestuurlijk vastgelegd. Voor deze verkenning wordt desalniettemin uitgegaan van een vast programma, waarbij met aanpassingen rekening wordt gehouden door een adaptief pakket van maatregelen toe te passen.

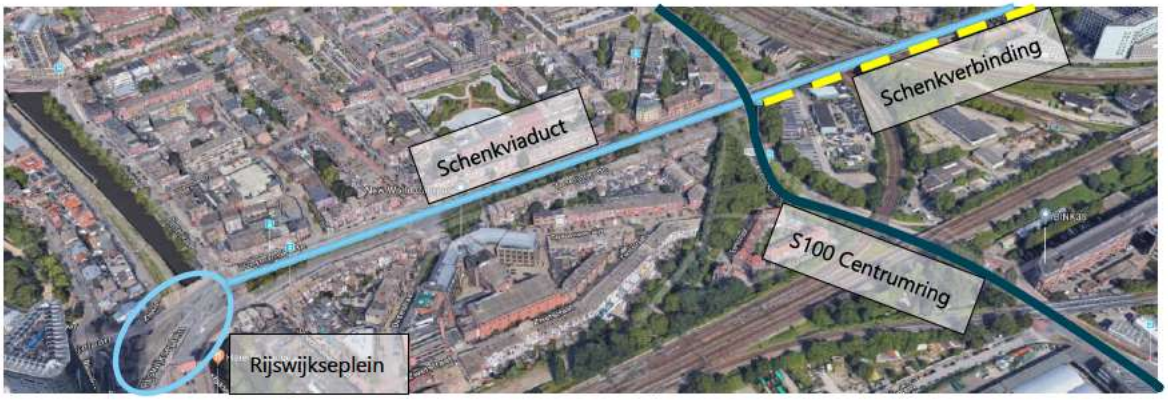
Het bouwprogramma waar voor deze verkenning vanuit wordt gegaan bestaat in 2040 uit:
- 4.000 woningen autonoom;
- 30.500 woningen;
- 38.000 arbeidsplaatsen.

Met dit bouwprogramma wordt niet gevarieerd, omdat dat niet relevant is voor de beantwoording van de doelen van de verkenning. Bij een vast bouwprogramma wordt juist het effect van diverse vervoersystemen bepaald op de bereikbaarheid. Voor het bouwprogramma en het economische scenario wordt uitgegaan van het hoge programma en economische groei, om zeker te zijn dat het mobiliteitssysteem de verstedelijkingsopgave mogelijk maakt. Bij de interpretatie van de effecten van de alternatieven, wordt wel rekening gehouden met het feit dat het maximale bouwprogramma is gebruikt en dus mogelijk enige nuance op zijn plek is.

3.3 Schenkviaduct

Het Schenkviaduct vormt een directe verbinding tussen de A12 en het Rijswijkseplein. Doordat er geen eerdere afslagmogelijkheden zijn, draagt het Schenkviaduct sterk bij aan de overbelasting van het Rijswijkseplein (zie afbeelding 3.1).

Afbeelding 3.1 Overzicht situatie Schenkviaduct



Bovendien vormt het viaduct een barrière tussen het CID en de Binckhorst, wat mogelijkheden voor verbindingen voor langzaam verkeer belemmert (ondanks dat een groot deel van het viaduct op pijlers rust en dus geen fysieke belemmering vormt).

De gemeente Den Haag heeft de mogelijkheid onderzocht om deze problematiek op te lossen door de kruising met het spoor als tunnel uit te voeren en aan te sluiten op de centrumring in plaats van het Rijswijkseplein. In het startdocument werd de wens geëxpliciteerd om de effecten van een mogelijke Schenkverbinding in deze verkenning te onderzoeken zonder deze deel uit te laten maken van de alternatieven. Na nadere reflectie op de implicaties van het aanleggen van de Schenkverbinding (zeer grote impact en hoge kosten) en de aanwezigheid van andere kansrijke configuraties (zoals afwaarderen van het viaduct), is er nu voor gekozen om de verbinding niet mee te nemen in deze verkenning.

In plaats daarvan wordt rekening gehouden met het Schenkviaduct op de huidige locatie, aangesloten op het Rijswijkseplein. Aangezien het viaduct wel vernieuwd wordt vanwege de aanleg van een extra hoofdspoor en mogelijk een HOV-lijn in het kader van dit project, wordt de kans aangegrepen om (in dit onderzoek) het viaduct te versmallen van 2 x 2 naar 2 x 1, wat in combinatie met de geplande knip op de Waldorpstraat naar verwachting een afname in verkeer oplevert. Deze versmalling biedt ook ruimte voor een fietsverbinding op het Schenkviaduct. Deze mogelijkheid wordt onderzocht in de verkenning.

3.4 Schaalsprong OV

De Schaalsprong OV is een gemeentelijke strategie om enkele belangrijke OV-aders te versterken en uit te breiden en zo toekomstvast te maken. De aders waar het hier om gaat zijn de Koningscorridor, de Leyenburgcorridor en de Oude Lijn.

Koningscorridor

Het OV-systeem tussen CS en Voorburg maakt onderdeel uit van de Koningscorridor die de Binckhorst, het CID, Den Haag Centraal en Madurodam met elkaar verbindt. Aan de landzijde moet deze OV-corridor worden doorgekoppeld naar Zoetermeer en Delft/Rotterdam. Aan de zeezijde waaiert de OV-corridor uit om zowel Scheveningen Bad als Scheveningen Haven te bedienen. Als het gaat om regionale doorkoppeling, houden we binnen deze verkenning rekening met het direct doortrekken van de corridor van Voorburg naar de regio. Vanaf CS naar het noordwesten houden we rekening met een doorkoppeling op andere lijnen.

Leyenburgcorridor

In het kader van Schaalsprong OV wordt ook gekeken naar uitbreiding van de bestaande corridor waarmee de regio via Den Haag Centraal en de Grote Marktstraat wordt verbonden met Leyenburg, Den Haag Zuidwest en Loosduinen. Aangezien hier nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden en realisatie nog niet zeker is, wordt de Leyenburgcorridor niet meegenomen in dit onderzoek.

Oude Lijn

De Oude Lijn is de naam voor het hoofdspoor dat door Den Haag loopt van Leiden naar Dordrecht. De 3 stations in het studiegebied liggen aan deze lijn. Binnen Schaalsprong OV wordt op de Oude Lijn gekeken naar ontwikkeling van de knooppuntstations. Dit is benodigd door capaciteitsuitbreiding op deze lijn. Enerzijds speelt op deze lijn de invoering van het programma hoogfrequent spoor, dat in deze verkenning als autonome ontwikkeling wordt meegenomen. Anderzijds wordt nu ook de mogelijkheid onderzocht om de Oude Lijn viersporig te maken. Hier is echter nog geen verkenning voor gestart, dus de effecten hiervan worden niet meegenomen. Wel wordt er waar mogelijk gekeken naar adaptiviteit in het ruimtegebruik rond het spoor, omdat viersporigheid vraagt om extra ruimte in de bocht naar het Centraal Station.

3.5 Werkplaats Metropolitaan OV

De Werkplaats Metropolitaan OV is onderdeel van het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag en is een initiatief van het Ministerie van IenW, Provincie en MRDH in samenwerking met het Ministerie van BZK, gemeenten en vervoerders. Het doel is om een integrale strategie op te stellen om het openbaar vervoer in de zuidelijke Randstad op te schalen. De Oude Lijn is hier een belangrijke backbone voor. Deze ontwikkeling wordt binnen de verkenning gezien als autonoom.

3.6 Toekomstbeeld OV 2040

De landelijke contourennota Toekomstbeeld OV 20140 beschrijft de invulling van de ambitie van het Rijk, provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail om te komen tot gezamenlijke richtlijnen voor het openbaar vervoer in 2040. Eén van de plannen in de werkplaats is het ontlasten van de Goudse Lijn door de sprinter van het hoofdspoor af te halen. Dit geeft dan ruimte voor 4 intercity's per uur per richting (direct Den Haag-Utrecht zonder stop) en 4 sneltreinen per uur per richting (Den Haag-Utrecht met stop te Gouda en Zoetermeer). Het betreft nog een verkenning, er zijn nog geen besluiten genomen. In deze studie gaan we er voor de alternatieven met de regionale doortrekking, ervanuit dat dit plan doorgaat, daarmee komen er meer reizigers in de regionale alternatieven, als een soort maximaal scenario.

3.7 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Het PHS is een programma van ProRail waarbij knelpunten op de belangrijkste spoorcorridors worden aangepakt om zo een 'metroachtige' spoorverbinding te kunnen realiseren. De verwachting is dat, na uitvoering van deze aanpassingen, het aantal intercity's tussen Rotterdam en Den Haag kan worden verhoogd van 6 naar 8 en het aantal Sprinters van 4 naar 6. Deze ontwikkeling wordt binnen de verkenning gezien als autonoom.

3.8 Gemeentelijke fietsstrategie 'Ruim baan voor de Fiets'

De Gemeente Den Haag heeft kort geleden de nieuwe fietsstrategie 'Ruim Baan voor de Fiets' uitgebracht. Hierin staan maatregelen die het fietsgebruik in de stad zouden moeten bevorderen. Deze maatregelen worden binnen deze verkenning meegenomen als ze ook in het No Regret-Pakket (Velostrada en Trekvliet tracé) en korte termijn aanpak (enkele regionale schakels) staan. Overige maatregelen vallen buiten de scope van de verkenning.

3.9 No Regret-Pakket

Vanaf afgelopen BO-MIRT op 21 november 2018 is onder regie van het kernteam Verkenning CID-Binckhorst gewerkt aan de uitwerking van het No Regret-Pakket. Het Realisatieplan No Regret met 17 maatregelen is inmiddels vastgesteld in de programmaraad van 16 juli 2019. Het No-Regret Pakket richt zich op mobiliteit en is ondersteunend aan verstedelijking in de Binckhorst en het CID. De Mobiliteitstransitie is daarbij het centrale begrip. Als de projecten bijdragen aan de mobiliteitstransitie, dienen ze de doelen rondom mobiliteit als een duurzame ontwikkeling van verdere verstedelijking in al hoog stedelijk gebied.

Het No-Regret is feitelijk de eerste fase van de verkenning CID-Binckhorst. Voor fase 1 van het No-Regret is al een dekkingsbron (financiering) vastgesteld. Deze maatregelen zullen in de periode 2019-2023 worden uitgevoerd.

De maatregelen vormen de eerste fase om de verstedelijkingsopgave voor CID-Binckhorst mogelijk te maken. Er is dus weliswaar al besloten tot uitvoering van de maatregelen, maar dit kan beschouwd worden als vooruitlopend op de verdere uitwerking van de planvorming via deze verkenning en vervolgonderzoeken. Het pakket heet niet voor niets ‘No-Regret’, het betreft maatregelen die hoe dan ook getroffen zouden worden.

3.10 Korte termijn aanpak (KTA) MoVe

De KTA is een korte termijn pakket dat binnen het gebiedsprogramma MoVe uitvoering gaat vinden. Vanuit CID-Binckhorst zijn enkele maatregelen aangedragen die mogelijk onderdeel gaan vormen van dit pakket. Deze maatregelen hebben met name betrekking op de regionale fietsroutes rond het gebied. De effecten van deze maatregelen onderzoeken wij binnen deze verkenning.

4

THEMA'S

Zoals in hoofdstuk 2 al naar voren kwam, zijn er 6 thema's geselecteerd waarbinnen naar maatregelen wordt gezocht die kunnen bijdragen aan de ambities: HOV, langzaam verkeer, smart mobility, ruimtegebruik, stations en logistiek. Onderstaande paragrafen lichten deze thema's op hoofdlijnen toe en beschrijven de relevantie voor de samenstelling van de alternatieven.

4.1 OV-systeem (Hoogwaardig OV)

Uit eerdere analyses is gebleken dat de afwezigheid van een hoogwaardige OV-lijn door de Binckhorst een grote beperkende factor was voor het realiseren van woningen en arbeidsplaatsen in het gebied. Als hier verstedelijking gerealiseerd dient te worden, terwijl er een mobiliteitstransitie in gang wordt gezet van auto naar andere modaliteiten, is een sterke OV-corridor randvoorwaardelijk. Daarom vormt het OV-systeem ook de basis van deze verkenning. De hoogwaardigheid van een OV-systeem wordt bepaald door de vervoerswaarde, die onder andere afhankelijk is van de capaciteit, het aantal haltes op een traject en de zelfstandigheid van de infrastructuur ten opzichte van het overige verkeer. Naarmate een OV-systeem hoogwaardiger is, neemt op de langere afstanden de reistijd af en het reiscomfort toe.

4.1.1 Maatregelen

Als het gaat om het OV-systeem, kunnen er in deze fase van de verkenning 2 soorten maatregelen gedefinieerd worden die onderscheidend zijn: enerzijds het soort systeem en anderzijds het bereik van het systeem.

Soorten systemen
In deze verkenning onderscheiden we de volgende OV-systemen:
- reguliere tram;
- HOV-bus;
- HOV-tram;
- lightrail;
- Autonomous Rapid Transit (ART)[1].

Onderstaand worden de verschillende systemen beschreven waarbij ook de specifieke systeemkenmerken aan bod komen.

Reguliere tram
Dit alternatief gaat uit van een fijnmazig tramnetwerk met korte halteafstanden van 400-750 m. De tram rijdt op een gedeelde baan met overig verkeer en heeft gelijkvloerse kruisingen. Dit beperkt de gemiddelde snelheid tot circa 15 km/u en werpt ook beperkingen op voor de frequentie. Verder wordt er met enkele voertuigen gereden, waardoor de capaciteit per voertuig relatief laag is. Dit alles leidt tot een geschatte capaciteit van 5.000 - 20.000 reizigers per dag.

[1] ART is een innovatief systeem waarbij trams zonder bovenleiding en rails autonoom over een eigen infrastructuur rijden.

Afbeelding 4.1 Reguliere tram in Graz



HOV-bus

Dit alternatief gaat uit van een systeem dat een hoogfrequente busdienst door de Binckhorst mogelijk maakt. Een dergelijk systeem betekent dat er voor een busdienst relatief grote halte afstanden 750-1.000 m zijn en dat de bussen grotendeels op een eigen baan rijden om een hoge gemiddelde snelheid van circa 20 km/u en een hoge frequentie te kunnen realiseren. Waar overig verkeer gekruist wordt, worden de kruisingen wel gelijkvloers uitgevoerd. Afhankelijk van het type bus, enkel, geleed of dubbel geleed kan een ruime variantie in vraag worden bediend., Een capaciteit van 2.000 - 20.000 reizigers per dag is realiseerbaar.

Afbeelding 4.2 HOV-bus in Shenzhen



HOV-tram

Dit alternatief gaat uit van een HOV-tram op maaiveld. Het materieel rijdt veelal op een eigen baan maar kan ook in het verkeer meerijden waar daartoe mogelijkheden zijn. In tegenstelling tot wat in de preverkenning stond, gaat de verkenning (op basis van voortschrijdend inzicht) uit van halte afstanden die groter zijn dan die van de stadstram, namelijk 750-1.000 m. De HOV-tram rijdt grotendeels op een eigen baan. Waar nodig kan deze ook met het verkeer meerijden. De kruisingen worden gelijkvloers uitgevoerd. De voertuigen zijn van hoge capaciteit en kunnen gekoppeld worden. Ook maakt de eigen baan een hoge gemiddelde snelheid (circa 25 km/u) en frequentie mogelijk. Hierdoor kan de HOV tram dagelijks 10.000-20.000 reizigers vervoeren.

Afbeelding 4.3 HOV-tram in Strasbourg



Lightrail

Dit alternatief gaat uit van een lightrailverbinding die ongelijkvloers rijdt waar dat moet en op maaiveld (op een vrijliggende baan) waar 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. Kruisingen worden overal ongelijkvloers uitgevoerd. Halteafstanden zijn relatief groot: 1.000-2.000 m. Dit alles maakt een hoge gemiddelde snelheid van circa 30 km/u in het lokale gedeelte en een hoge frequentie mogelijk. Ook kunnen de voertuigen gekoppeld rijden. Tezamen leidt dit tot een dagelijkse capaciteit van 20.000-60.000 reizigers.

Afbeelding 4.4 Lightrail in Düsseldorf



ART

Dit alternatief gaat uit van een Autonomous Rapid Transit (ART), ook wel een tram op rubberbanden. Voor deze tram is geen aparte infrastructuur, rails of bovenleiding, benodigd. De ART rijdt met behulp van een optisch geleidingssysteem (markering op de weg) en kan volledig autonoom opereren. Het materieel rijdt veelal op een eigen baan maar kan ook in het verkeer meerijden waar daartoe mogelijkheden zijn. De infrastructuur en het feit dat de ART autonoom kan rijden, een nieuw innovatief systeem is wat zich nog niet bewezen heeft en dat het dus niet uitwisselbaar met andere lijnen, zorgt ervoor dat dit een afwijkend alternatief is van de HOV-tram. De voertuigcapaciteit en halteafstanden (750-1.000 m) zijn echter gelijk. De ART zou een dagelijkse capaciteit kunnen hebben van 10.000-30.000 reizigers. De ART kan ook als lightrail worden uitgevoerd.

Afbeelding 4.5 ART in Chengdu



Kenmerken OV-systemen

Onderstaand worden de onderscheidende kenmerken van de verschillende OV-systemen weergegeven in een tabel.

Tabel 4.1 Kenmerken verschillende OV-systemen

Kenmerk	Reguliere tram	Regionale HOV-bus	Regionale HOV-tram	Regionale Lightrail	Regionale ART
ligging	gedeelde baan, gelijkvloerse kruisingen	eigen baan, gelijkvloerse kruisingen	eigen baan, gelijkvloerse kruisingen	volledig gescheiden (ondergronds of op sokkels), ongelijkvloerse kruisingen	eigen baan, gelijkvloerse kruisingen
halteafstanden	400-750 m	750-1.000 m	750-1.000 m	1.000-2.000 m	750-1.000 m
reizigers per dag	5.000-20.000	2.000-20.000	10.000-20.000	20.000-60.000	10.000-30.000
gemiddelde exploitatie snelheid	15 km/u	20 km/u	20 km/u straat 25 km/u eigen infra	30 km/u lokaal 60 km/u regionaal	25 km/u
max. frequentie	8 x per uur	14 x per uur	14 x per uur	14 x per uur	14 x per uur

Bereik van het systeem

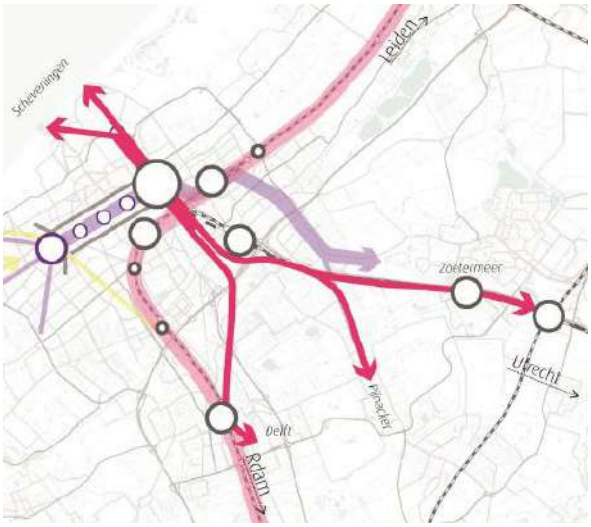
Op korte termijn wordt er voornamelijk gekeken naar het aanleggen van het OV-systeem tussen Den Haag Centraal Station en Station Voorburg om de Binckhorst goed te kunnen ontsluiten. Voor deze corridor is al een globale route uitgetekend waar de lijn moet lopen. Deze is te zien in afbeelding 4.6. Uitzonderingen hierop zijn de reguliere tram en de HOV tram die in de lokale vorm ook via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg aansluiting vinden op de huidige infrastructuur van lijn 1 naar Delft (zie oranje pijl).

Afbeelding 4.6 Globale route lokaal deel OV-systeem



Echter er kan veel meer vervoerswaarde en hogere reizigersaantallen worden behaald als het systeem doorgetrokken wordt de regio in. Dit speelt dan wel op de langere termijn (na 2040), maar investeringen die nu worden gedaan hebben wel invloed op de mogelijkheden daartoe. Met de eventuele regionale doortrekking wordt bedoeld dat de infrastructuur de regio in wordt doorgetrokken richting Zoetermeer en Delft (deel om aan te sluiten op lijn 1), en wordt aangesloten op bestaande of geplande infrastructuur richting Pijnacker en vanaf CS richting Madurodam en Scheveningen. In afbeelding 4.7 staat deze doorkoppeling in het donkerroze grafisch weergegeven. Voor de verschillende bovengenoemde systemen zijn hier verschillende mogelijkheden voor. Onderstaand zijn de doorkoppelingsmogelijkheden per systeem beschreven.

Afbeelding 4.7 Regionale doorkoppeling OV-systeem



Reguliere tram

De reguliere tram biedt door de fijnmazigheid weinig perspectief voor het doortrekken van de infrastructuur de regio in. Daar waar al soortgelijke traminfrastructuur ligt, kan de tram daar wel op aangesloten worden. In

de eindsituatie gaat dit alternatief uit van het verleggen van lijn 1 naar de Binckhorst. Hiermee rijdt de reguliere tram als een lokale tram tussen Den Haag CS en Voorburg met een doorkoppeling richting Delft. De aankoppeling van de 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 richting Delft.

HOV-bus

De HOV bus biedt wel regionale mogelijkheden. In de eindsituatie wordt de Binckhorst met een hoogwaardige busverbinding ontsloten als onderdeel van de HOV-bus verbinding tussen Den Haag CS en Zoetermeer. Regionale verbindingen naar Delft verloopt via de huidige lijn 1 en Pijnacker via een overstap op RandstadRail. Richting Zoetermeer zal de bus over een eigen vrije busbaan rijden, gelijk aan de HOV tram, zodat ook de bus een hoogwaardig karakter zal krijgen. Richting het noordwesten kan de HOV-bus worden aangesloten op een nieuw aan te leggen HOV-verbinding tussen CS en Madurodam/Scheveningen.

HOV-tram

Ook de HOV-tram kan doorgetrokken worden de regio in. Dit vraagt deels om het aanleggen van nieuwe traminfrastructuur en deels om het aansluiten op bestaande infrastructuur. Zoals hierboven vermeld, sluit deze HOV-tram in ieder geval al aan op de infrastructuur van lijn 1 richting Delft via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Deze verbinding is een aandachtspunt voor vervolg omdat gezien de breedte van de weg moeilijk is om hier hoogwaardig OV aan te leggen. Ook het deel naar Delft heeft vooralsnog kortere halte afstanden dan in Den Haag. Vanaf Station Voorburg kan infrastructuur aangelegd worden richting Zoetermeer. Waar de tak richting Zoetermeer dan RandstadRail richting Pijnacker en Rotterdam kruist, is een overstap station opgenomen. Vanaf CS de andere kant op kan de HOV-tram worden door gekoppeld aan de nieuw aan te leggen RandstadRail-waardige verbinding richting Scheveningen die onderdeel is van Schaalsprong OV. Ook voor dit alternatief geldt dat er meerdere routeringen mogelijk zijn voor de doorgroei naar de regio.

Lightrail

Dit systeem leent zich uitstekend voor regionale doorkoppeling, omdat deze nog het meeste weg heeft van de huidige RandstadRail. In praktijk zal de regionale doorkoppeling beide kanten op volgens dezelfde wijze verlopen als de HOV-tram: richting Zoetermeer zal nieuwe infrastructuur worden aangelegd, richting Delft gaat het systeem verder als HOV-tram op de bestaande infrastructuur met de bij HOV tram beschreven beperkingen op de hoogwaardigheid en richting Pijnacker-Rotterdam wordt een overstap gerealiseerd op RandstadRail ter hoogte van Nootdorp. Naar het noordwesten is doorkoppeling afhankelijk van het soort systeem dat wordt gekozen voor de rest van de Koningscorridor. Voor het gemak kan daar nu ook een lightrail voor worden aangenomen. Er zijn meerdere routeringsopties voor de regionale doorkoppeling.

ART

Ook de ART leent zich voor regionale doorkoppeling. Het betreft hier een nieuw systeem waardoor het systeem niet kan aansluiten op huidige railsystemen in de stad. Hierbij geldt dus dat er een speciale baan (zoals een busbaan) moeten worden aangelegd langs wegen de regio in. In tegenstelling tot de HOV-tram en de lightrail, is het niet mogelijk de ART door te koppelen op de huidige infrastructuur van andere tramlijnen. Richting Zoetermeer zal de ART baan dus moeten worden aangelegd. Richting Delft kan er overgestapt worden op lijn 1 en richting Pijnacker/Rotterdam op e RandstadRail. Of doorkoppeling op aangelegde infrastructuur richting Scheveningen mogelijk is, is afhankelijk van de vraag of er op dat deel van de Koningscorridor voor hetzelfde systeem wordt gekozen of trambanen moeten worden omgebouwd naar gecombineerde tram-busbanen

4.1.2 Belang van dit thema en interactie met de andere thema's

De verwachting is dat het behalen van de 3 doelstellingen in belangrijke mate afhankelijk is van het OV-systeem. Daarbij komt dat de keuze voor een OV-systeem vroegtijdig gemaakt moet worden en niet eenvoudig aangepast kan worden (afhankelijk van het systeem). Daarom gelden de 5 OV-systemen als basis voor de alternatieven. Bij de volgende thema's wordt toegelicht hoe elk thema samenhangt met deze 5 OV-

systemen. Een belangrijke keuze bij de invulling van het OV-systeem is het al dan niet doortrekken naar de regio. Dit is dan wel een keuze en investering die pas na 2040 gemaakt wordt, maar het OV-systeem dat nu gekozen wordt heeft invloed op de mogelijkheden daartoe. Bovendien kan nu al bepaald worden hoeveel extra vervoerswaarde en reizigers regionale doortrekking mogelijk met zich mee kan brengen.

4.2 Infrastructuur langzaam verkeer

Onder langzaam verkeer verstaan we in deze verkenning infrastructurele maatregelen die de modaliteiten lopen en fiets en soortgelijke modaliteiten zoals e-bikes, steps en skateboards bevorderen. Langzaam verkeer is op 2 manieren van belang voor de mobiliteitstransitie: als voor-/natransport en als zelfstandige modaliteit. Aangezien OV-gebruik bijna altijd gepaard gaat met voor-/natransport, is het voor de mate van OV-gebruik belangrijk dat het voor-/natransport geen drempel vormt. Als zelfstandige modaliteit kan fietsen gezien worden als concurrent van het OV, maar het is beter om het samen met het OV te beschouwen als alternatief voor de auto. De keuze hangt bijvoorbeeld af van het weer, het tijdstip en het doel van de reis.

Door het dubbele belang van langzaam verkeer voor het OV-gebruik is het voor alle OV-systemen van belang om een goede infrastructuur voor langzaam verkeer te realiseren. Daarom wordt bij alle alternatieven ingezet op een goede en passende aansluiting van langzaam verkeer op het OV. Een aantrekkelijke omgeving is daarbij randvoorwaardelijk. In deze fase van de bereikbaarheidsstudie is het niet nodig om een aantrekkelijke omgeving uit te werken in maatregelen. Het is belangrijk in het ontwerp, maar niet in de selectie van kansrijke alternatieven.

De fiets heeft een veel minder groot ruimtebeslag dan een auto. Gezien de verstedelijkingsopgave en de beperkte ruimte is het daarom belangrijk sterk in te zetten op het stimuleren van langzaam verkeer. Dat kan op verschillende manieren:
1 zorgen voor goede infrastructuur;
2 diverse smart mobility maatregelen;
3 zorgen voor een aantrekkelijke omgeving.

Ten opzichte van de preverkenning is de naam van het thema wat aangescherpt van ‘langzaam verkeer’, naar ‘infrastructuur langzaam verkeer’. Dit om overlap met het thema smart mobility te voorkomen. In dit thema zal dan ook de focus liggen op infrastructuurmaatregelen rondom langzaam verkeer, waar in de thema’s smart mobility en ruimtegebruik aandacht besteed wordt aan de overige typen maatregelen.

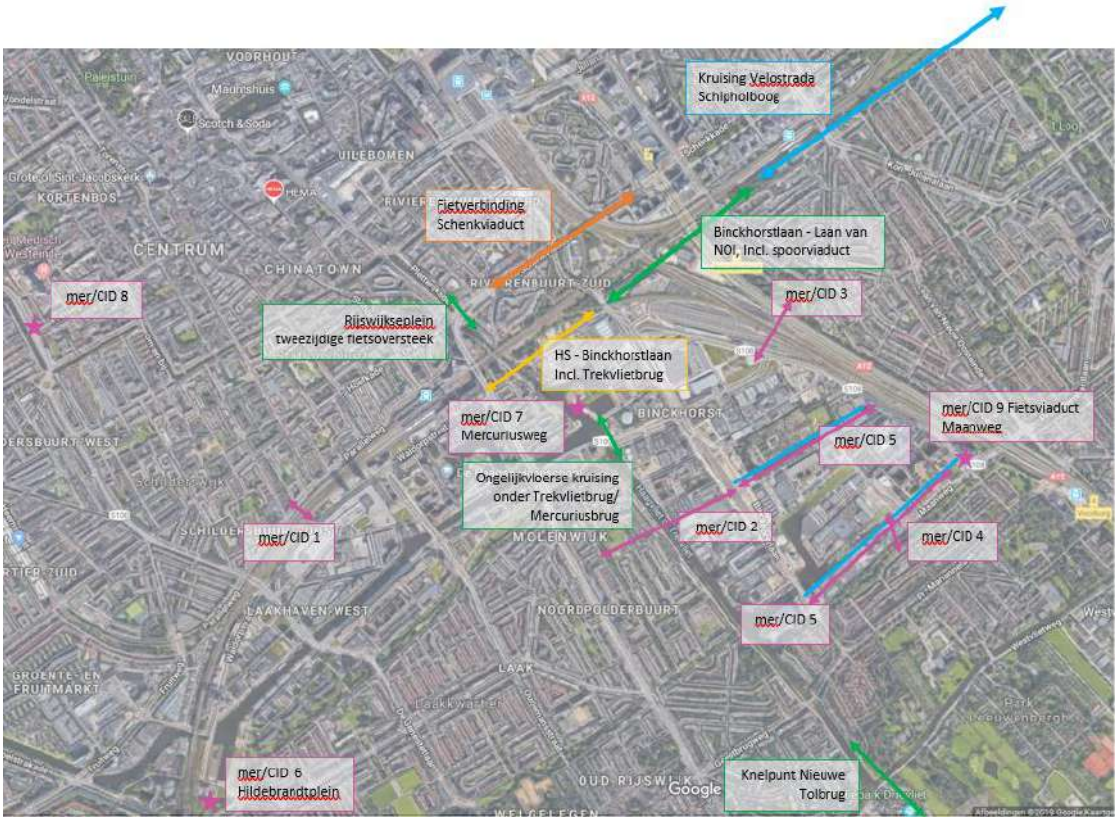
4.2.1 Maatregelen

Maatregelen die betrekking hebben op langzaam verkeer kunnen op verschillende niveaus worden gezocht. Regionaal wordt er met name geconcentreerd op het aanleggen van snelfietsroutes en het doorbreken van barrières. Lokaal ligt de focus op het herindelen van wegen om meer openbare ruimte te creëren en de fietser een meer prominente plek te geven.

Er zijn al diverse voorstellen voor verbetering van het fietsnetwerk, de belangrijkste staan in de volgende documenten:
- No Regret Pakket Realisatieplan - vastgesteld in programmaraad MoVe , 16 juli 2019;
- voorstel maatregelen CID-Binckhorst ter agendering in KTA, VINU, 11 juni 2019;
- m.e.r. CID maatregelen uit mobiliteitsstrategie ‘vraagsturend’, Uitgangspuntendocument Goudappel Coffeng, 16 juli 2019.

Naast de maatregelen uit bovenstaande documenten, wordt nu ook gekeken naar de mogelijkheid om op het Schenkviaduct een fietsverbinding aan te leggen als deze wordt versmald naar 2 x 1. Deze maatregel en de maatregelen uit bovenstaande documenten zijn weergegeven in onderstaande kaart, voor zover ze in of nabij het studiegebied liggen (in realisatiefase: geel, No Regret: groen, KTA: blauw, m.e.r. CID: roze, Schenk: oranje).

Afbeelding 4.8 Fietsmaatregelen: in uitvoering (geel), No-Regret (groen), m.e.r. CID (roze), KTA (blauw), Schenk (oranje)



De 3 maatregelenpakketten bevatten zowel lokale als regionale maatregelen gericht op het versnellen van de fiets, het doorbreken van barrières en het ontvlechten van fiets en overig verkeer. In het No-Regret Pakket ligt de focus op het completeren van de belangrijke metropolitane fietsroutes de Velostrada (Leiden-Delft) en het Trekvliet tracé (Ypenburg-Den Haag). Deze routes zullen naar verwachting vele duizenden fietsers per dag kunnen faciliteren, waarvan een groot deel uit de regio komt. De maatregelen uit het No-Regret Pakket zorgen voor het doorbreken van enkele grote barrières op deze routes en kunnen daarom een grote impact hebben. De overige maatregelen uit het MER CID en het voorstel voor het KTA zijn zowel regionaal als lokaal gericht. Het gaat dan vooral om bruggen, viaducten, onderdoorgangen en voor de Zonweg en de Maanweg een vrijliggende infrastructuur. Deze maatregelen vergen naar verwachting een redelijk hoge investering, maar het is nog onzeker wat ze opleveren.

Daarom is ons voorstel om in deze verkenning voor de fietsmaatregelen onderscheid te maken tussen het basispakket van maatregelen die bij het No Regret Pakket horen en welke naar verwachting de grootste impact zullen hebben (afbeelding 4.9), en het basispakket plus een aanvullend pakket van maatregelen uit het MER CID, het voorstel voor het KTA en het Schenkviaduct. Dit aanvullende pakket bevat naast bovenstaande lokale maatregelen ook enkele regionale maatregelen die zijn opgenomen in het KTA voorstel voor CID-Binckhorst. Zo bestaat het aanvullende pakket uit de maatregelen die zijn weergegeven in afbeelding 4.10 en afbeelding 4.11. De ontbrekende schakels voor fietsinfrastructuur kunnen goed gemodelleerd worden in het verkeersmodel. De snelheidswinst op bestaande routes, door verbreding van fietsstroken, -paden en -straten en aanpassingen van kruispunten is op 20 % aangenomen.

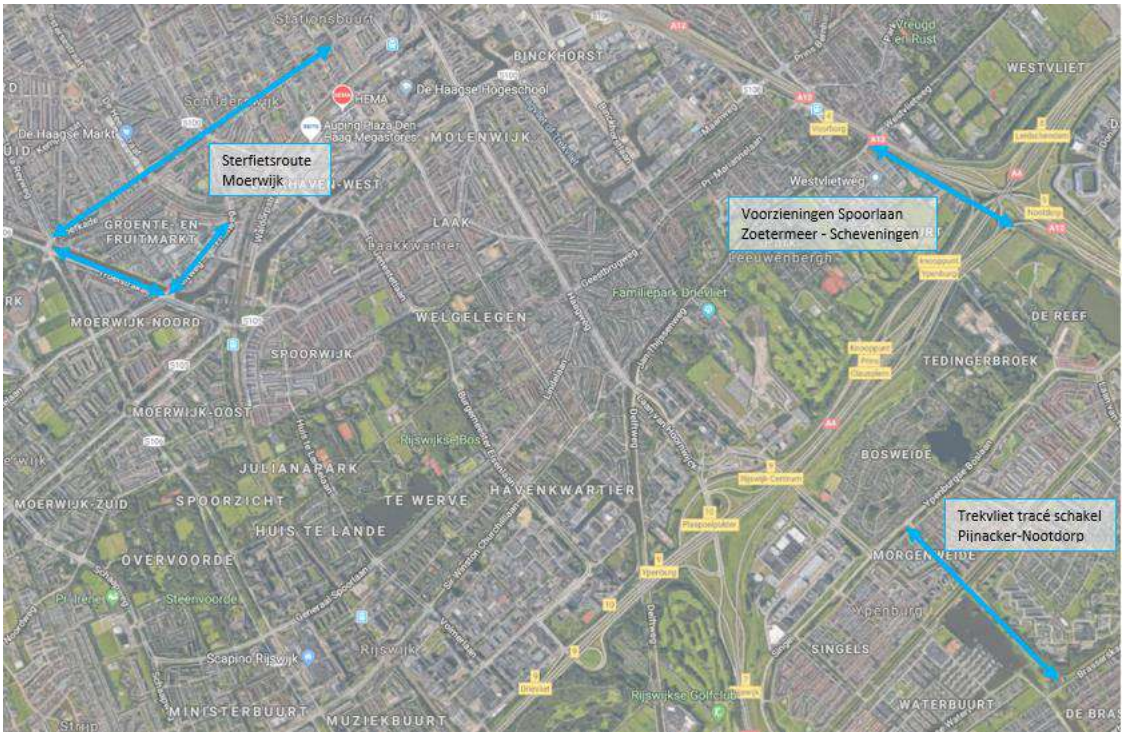
Afbeelding 4.9 Basispakket fietsmaatregelen



Afbeelding 4.10 Aanvullende fietsmaatregelen lokaal



Afbeelding 4.11 Regionale fietsmaatregelen KTA voorstel CID-Binckhorst



Goede infrastructuur voor voetgangers is ook heel erg belangrijk. Er zijn echter geen missing links bekend die om nieuw aan te leggen verbindingen vragen en dus grote investeringen vergen. Wel is bekend dat op verschillende locaties in het gebied comfort en veiligheid in het geding komt doordat fietsers en voetgangers hier openbare ruimte delen. Een goed ingerichte openbare ruimte voor veiligheid, comfort en efficiëntie van voetgangersstromen wordt als randvoorwaardelijk gezien in deze verkenning. Maatregelen die beschreven staan onder het thema ruimtegebruik zouden hieraan bij moeten dragen. Exacte maatregelen voor voetgangersinfrastructuur zijn echter te gedetailleerd voor deze fase van de verkenning en dienen nader uitgewerkt te worden in volgende fasen.

4.2.2 Belang van dit thema en interactie met de andere thema's

Zoals eerder besproken, heeft fietsinfrastructuur een dubbele werking in combinatie met het OV: enerzijds kan het dienen als een verbetering van voor- en natransport, anderzijds kan het de fiets concurrerend met het OV maken. De vraag is nu of de fiets in dusdanige mate een alternatief kan bieden voor het OV dat een OV-systeem door het gebied overbodig wordt. Daarvoor zijn echter grote investeringen nodig gericht op het versnellen, doorbreken van barrières en ontvlechten. Of deze investeringen de moeite waard zijn bovenop de grote maatregelen die al in het No Regret Pakket getroffen worden in het kader van de Velostrada en het Trekvliet tracé, wordt in deze verkenning onderzocht.

4.3 Stations

Voor de juiste aansluiting van het OV-systeem op de openbare ruimte en de rest van het vervoerssysteem, is het van belang dat er ook maatregelen worden uitgevoerd rond stations en OV-haltes. In de préverkenning is dit onderdeel verdeeld in 3 aspecten: frequentieverhoging OV, opschaling stations en haltes, en kwaliteitsverhoging OV. In deze fase van de verkenning, wordt echter alleen het opschalen van de stations en haltes om zowel kwalitatief als kwantitatief aan te sluiten op het OV-systeem en omliggende systemen als relevant geacht.

Als we spreken over capaciteit bij stations wordt onderscheid gemaakt tussen de capaciteit van de stations zelf (is het aantal perrons voldoende, kunnen de passagiers nog zich nog comfortabel en vlot bewegen) en de beschikbare ruimte voor aansluitende vervoermiddelen (bijvoorbeeld de capaciteit van fietsenstallingen). De grote treinstations in het gebied lopen al redelijk aan hun capaciteit en door een extra OV-systeem en frequentieverhoging op het spoor worden deze nog sterker onder druk gezet.

Deze verkenning gaat er van uit dat implementatie van een OV-systeem of frequentieverhoging alleen zin heeft als de capaciteit van de treinstations daar op aan sluit. De benodigde mate van opschaling van de stations wordt in deze verkenning daarom bepaald door het te kiezen OV-systeem en een mogelijke regionale doorkoppeling. Het is mogelijk dat dit door beperkte ruimte tot knelpunten leidt. Op basis van expert judgement worden maatregelen voorgesteld waarmee het station meegroeit met de capaciteitsvraag. Deze maatregelen dienen meegeschaald te worden met het OV-systeem van elk alternatief.

Ook de belangrijke haltes van de OV-systemen moeten voldoen aan de capaciteitsvraag. Anders dan de treinstations worden deze in eerste instantie ruim bemeten om het reizen met het OV-systeem zo aantrekkelijk mogelijk te maken en zo de mobiliteitstransitie mogelijk te maken.

4.3.1 Maatregelen

Afhankelijk van het OV-systeem dient een halte plaats te bieden aan 25 tot meer dan 250 instappers per uur per richting. Onderstaand wordt beschreven welke eisen dit stelt aan incheckcapaciteit, wachtruimtes, lengte van haltes, fietsparkeerplekken, toegangswegen, informatievoorzieningen en overige voorzieningen op de stations en HOV-haltes. Mogelijk zijn deze eisen te specifiek voor het project en toekomstige ontwikkelingen in deze technieken. Het geeft wel een idee wat (functioneel) gespecificeerd moet worden. Maatregelen ter opschaling van de capaciteit van de treinstations vallen buiten de scope van deze verkenning. NS en ProRail worden wel bij de verkenning betrokken om inzichten te krijgen in de reizigersstromen waar rekening mee gehouden moet worden bij stationsontwikkeling.

Incheckcapaciteit
De reizigers checken in het geval van tram, bus en ART in het voertuig zelf in, in het geval van lightrail checken reizigers al op de halte in, dit wordt gefaciliteerd door aan beide zijden van de haltes zowel 2 poortjes voor inchecken worden gerealiseerd als 2 poortjes voor het uitchecken. Het in- en uitchecken gebeurt door middel van een OV-chipkaart.

Wachtruimte
De wachtruimtes van de OV-haltes zijn overdekt en ingericht met duurzaam meubilair. De frequentie van de HOV-systemen is hoog waardoor wachtende reizigers nooit lang hoeven wachten. Er worden enkele zitplekken gerealiseerd maar voornamelijk staanplaatsen. De wachtruimte is er op ingericht een hoge doorloop van de reizigers te faciliteren. De reguliere tram kent een lagere frequentie en naar verwachting lagere aantallen reizigers, de wachtruimte wordt daarom kleiner uitgevoerd.

Lengte haltes
De lengte van de haltes hangt af van het OV-systeem:
- reguliere tram 75 m;
- bus >36 m;
- HOV-tram 90 m;
- ART 90 m;
- Lightrail 90 m.

Fietsparkeerplekken
Bij alle HOV-haltes worden hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd. Dit zijn overdekte stallingen met (camera)bewaking. Naast ruimte voor fietsen van reizigers zelf, wordt ook ruimte geboden aan deelfietssystemen.

Informatievoorziening
Alle HOV-haltes en HOV-voertuigen worden voorzien van DRIS-panelen/schermen. Op de haltes is zichtbaar wanneer het volgende voertuig arriveert (inclusief eventuele actuele vertragingen). Daarnaast is zichtbaar welke aansluiting behaald kan worden op de eindbestemmingen. In het HOV-voertuig zelf wordt ook actuele reisinformatie getoond, zoals de aankomststijden op de volgende haltes en de overstapmogelijkheden. Overal op de HOV-halte en in het HOV-voertuig moet deze informatie zichtbaar zijn, wat betekent dat er meerdere schermen/panelen geplaatst worden. Voor de reguliere tram wordt tenminste 1 paneel op de halte geplaatst en 1 paneel in het voertuig waarop actuele reisinformatie zichtbaar is over de betreffende lijn.

Overige voorzieningen
Op elke HOV-halte is er de mogelijkheid reisproducten en abonnementen op de OV chipkaart te laden of het reissaldo op te laden. De haltes kunnen van een toiletvoorziening en verkooppunt voor etenswaren worden voorzien, de noodzaak hiervoor is afhankelijk van de voorzieningen in de nabije omgeving.

4.3.2 Belang van dit thema en interactie met andere thema's

Zoals hierboven al beschreven, zijn de maatregelen die binnen dit thema getroffen worden geheel volgend aan het soort OV-systeem en eventuele regionale doorkoppeling die binnen elk alternatief gekozen wordt. Ook heeft dit thema samenhang met smart mobility en ruimtegebruik. Dit zijn echter vaste thema's binnen deze verkenning.

4.4 Smart Mobility

Het thema smart mobility omvat binnen deze verkenning innovatieve maatregelen, waarbij het zwaartepunt ligt op software- en datatoepassingen Dit zijn maatregelen die het mogelijk maken om op nieuwe, efficiënte manieren gebruik te maken van bestaande infrastructuur en modaliteiten. Smart Mobility is een middel om een bepaalde doelstelling te bereiken. Het maatregelenpakket smart mobility is daarmee dus afhankelijk van het gekozen doel.

Naast efficiënt gebruik, bestaat smart mobility ook uit maatregelen rondom nieuwe modaliteiten zoals zelfrijdende bussen en deelconcepten. Smart mobility maatregelen die in de preverkenning naar voren zijn gekomen, betreffen de volgende categorieën:
1. Mobility as a service (MaaS) en deelconcepten;
2. Mobility Hubs;
3. Last-mile-oplossingen;
4. Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM);
5. Gedragsverandering.

Een categorie maatregelen die in de préverkenning niet nadrukkelijk is benoemd, maar wel degelijk bij smart mobility hoort is slim verkeersmanagement, bijvoorbeeld de toepassing van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's) en verkeersmanagement op basis van actuele data.

4.4.1 Maatregelen

Met huidige technologieën en innovaties die plaatsvinden tussen nu en 2040, kan er op een slimme manier aan de mobiliteitsbehoefte worden voldaan. Enerzijds door het efficiënter toepassen van bestaande middelen en anderzijds door het toepassen van nieuwe, slimme vervoersmiddelen. Wat in 2040 de mogelijkheden zijn en in hoeverre deze toepasbaar zijn binnen het CID-Binckhorst gebied, is nog lastig te voorzien. Binnen de eerder besproken deelonderwerpen van smart mobility licht deze paragraaf een aantal maatregelen uit met hun verwachte effect.

Mobility as a Service (MaaS) en deelconcepten

MaaSdiensten zijn diensten die de reis voor de reiziger 'ontzorgen'. Door informatie over, reservering en betaling van en toegang tot vervoersmiddelen te combineren in 1 platform, kan aan alle behoeften van de gebruiker worden voldaan. Dit geldt voor alle vervoersmiddelen die niet eigendom zijn van de gebruiker, dus openbaar vervoer, huurvoertuigen, taxidiensten en deelvoertuigen. Deze laatste categorie zijn bij uitstek MaaS-geschikte diensten, omdat goede informatieverschaffing, makkelijke reservering en betaling, en toegang tot de voertuigen cruciaal is. MaaSdiensten die momenteel bestaan, hebben vooral betrekking op het faciliteren van dit deelvervoer.

De inzet van deze diensten en deelvoertuigen in het gebied kan 2 belangrijke functies dienen. Enerzijds maakt het first- en last mile transport gemakkelijk en draagt het daardoor bij aan de transitie van auto naar OV. Uit onderzoek van de fietsersbond uit 2011 is bijvoorbeeld gebleken dat 8 % van de OV-fietsgebruikers de auto heeft ingeruild voor de trein na introductie van de OV-fiets. Anderzijds maakt dit het invoeren van een lage parkeernorm mogelijk door bewoners te voorzien van passend persoonlijk vervoer. Hiervoor kunnen de volgende MaaSdiensten worden toegepast in het gebied:

- round trip deelfietsen en -e-bikes bij stations en HOV-haltes (bijv. de OV-fiets). Deze dragen puur bij aan het complementeren van het OV;
- round trip deelfietsen bij mobility hubs. Deze dragen bij aan het mogelijk maken van een lage parkeernorm door bewoners te voorzien van passend persoonlijk vervoer;
- free floating deelfietsen en -e-bikes bij stations, HOV haltes, mobility hubs en overige locaties in het gebied. Deze dienen beide functies en hebben als bijkomend voordeel dat ze beter benut kunnen worden over de gehele dag;
- round trip deelauto's bij mobility hubs. Deze dragen bij aan het mogelijk maken van een lage parkeernorm door bewoners te voorzien van passend persoonlijk vervoer. Hierbij is het nodig dat de gebruikers in direct contact staan met de leverancier, zodat voor elke gelegenheid een passende auto verzorgd kan worden;
- free floating deelauto's bij mobility hubs en in specifiek aangewezen zones in het gebied. Deze dienen beide functies en hebben als bijkomend voordeel dat ze beter benut kunnen worden over de gehele dag;
- ride hailing-diensten. Deze dienen beide functies en hebben als bijkomende voordelen dat de reiziger de reistijd productief kan besteden en enige vorm van status heeft zonder een eigen voertuig te hoeven hebben;
- op termijn een platform dat alle vormen van openbaar, deel-, huur- en taxivervoer integreert voor de gebruiker. Dit verlaagt de drempel om gebruik te maken van deze diensten en niet meer afhankelijk te zijn van eigen vervoer.

Mobility hubs

Mobility hubs zijn fysieke faciliteiten die zowel de ketenmobiliteit als de unimodale rit van of naar een locatie met een lage parkeernorm faciliteren. Bij een hub komen 3 sporen samen: de fysieke aanwezigheid van meerdere modaliteiten, een fysiek punt waar consumenten ondersteund worden met service en een digitale dienst die beide onderdelen combineert met persoonlijke voorkeuren. Ook stelt het de autoreiziger beter in staat om ritten te delen met reizigers die (nagenoeg) dezelfde bestemming hebben. Wij stellen voor om in en aan de rand van het gebied 2 soorten mobility hubs aan te leggen:

- minihubs: dit zijn community-gerichte hubs die bijvoorbeeld door projectontwikkelaars of een externe mobiliteitsfacilitator kunnen worden aangelegd en specifiek gericht zijn op het verzorgen van passend vervoer voor specifieke bewoners of bedrijven. Het beschikbare aanbod kan geheel worden afgesteld op de behoeftes van de klanten. Deze hubs maken een lage parkeernorm mogelijk waarbij toch voorzien wordt in specifieke mobiliteitsbehoeftes;
- superhubs: dit zijn echte vervoersknooppunten die verschillende netwerken en modaliteiten met elkaar verbinden. Om aan alle samenkomende vervoersbehoeftes te voldoen, is het belangrijk dat hier een breed aanbod beschikbaar is van openbaar vervoer, deelvervoer, parkeerplaatsen, taxistandplaatsen etc. Daarnaast kunnen mobiliteitsbehoeftes op deze plekken ook weggenomen worden door allerlei diensten hier aan te bieden zoals kinderopvang, supermarkt en pakket ophaalpunten.

Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM)

Om het OV-netwerk fijnmaziger te maken en zo betere deur-tot-deuroplossingen te bieden zonder dure infrastructuur, grote voertuigen en dure dienstregelingsuren, is het een goed idee om te kijken naar

automatisch vervoer op de last mile. Dit kan met name in de Binckhorst een goede oplossing zijn, omdat de dichtheid van het openbaar vervoer hier laag is. Hier zal het AVLM dan aansluiten op het nieuw aan te leggen OV-systeem. Om een goede inschatting te maken van de benodigde lijnvoering, is meer inzicht nodig in projectlocaties in de Binckhorst en gebruikersprofielen van het OV-systeem.

Gedragsverandering

Om bewoners en bezoekers aan te moedigen gebruik te maken van efficiënte vormen van vervoer zoals openbaar vervoer, deelvervoer, fiets of lopen, kunnen enkele incentives worden toegepast. Spitsheffing of beloningssystemen zijn hiervan een voorbeeld, maar deze (politieke keuzes) worden in de verkenning niet onderzocht. Een te onderzoeken optie is om nieuwe bewoners, die te maken krijgen met een lage parkeernorm, tijdelijk tegen verlaagd tarief toegang te geven tot bovengenoemde MaaSdiensten en minihubs. Dit helpt om uit het paradigma van autobezit te stappen en kennis te maken met de nieuwe mobiliteitsmogelijkheden.

Slim verkeersmanagement

Toepassingen van slim verkeersmanagement kan leiden tot een vele malen efficiëntere verdeling van het verkeer over het netwerk en daarmee bijdragen aan het oplossen van knelpunten. Ook kunnen hiermee reistijden worden verminderd van weggebruikers die we willen stimuleren, zoals langzaam verkeer en OV, en voorrangsvoertuigen zoals ambulances. Het voorstel is om in de verkenning de volgende maatregelen toe te passen:

- dynamische routering door het gebied door middel van navigatiesystemen;
- iVRIs die prioriteit geven aan langzaam verkeer, OV en voorrangsvoertuigen, en die kunnen worden aangepast op basis van het weer, evenementen, calamiteiten en dergelijke.

4.4.2 Belang van dit thema en interactie met de andere thema's

Net als langzaam verkeer kunnen smart mobility maatregelen worden onderverdeeld in maatregelen die het voor-/natransport verbeteren, ofwel door winst in efficiëntie ofwel door het bieden van nieuwe modaliteiten, en maatregelen die zelfstandige vervoeropties vormen of verbeteren. MaaS en mobility hubs vallen onder deze beide categorieën. Ook hier geldt dus dat maatregelen het HOV zowel uitstekend kunnen versterken als beconcurreren.

Het effect van de smart mobility-maatregelen is in enige mate afhankelijk is van het OV-systeem. Bij een OV-systeem waar de haltes verder uit elkaar liggen, kunnen aanvullende smart mobility maatregelen voor de last mile een grotere invloed hebben dan bij een OV-optie met een dichter netwerk. Deze verschillen volgen echter niet uit het verkeersmodel en zijn bovendien nog erg onzeker, omdat ze sterk afhangen van de marktgereedheid van smart mobility. De overheid heeft daarin niet de volledige regie. Smart mobility wordt daarom in alle alternatieven even sterk mee genomen.

4.5 Ruimtegebruik

In het startdocument (préverkenning) worden 2 maatregelen genoemd bij het thema ruimtegebruik:

- parkeermaatregelen;
- Schenkverbinding.

Voor de Schenkverbinding en de parkeermaatregelen geldt dat de maatregelen in deze verkenning niet meer ter discussie staan en dat er een vast uitgangspunt voor wordt gehanteerd.

Daarnaast kunnen de volgende maatregelsoorten onder ruimtegebruik geschaard worden:

- aanpassingen aan het autonetwerk, waardoor bepaalde verbindingen minder aantrekkelijk of zelfs onmogelijk gemaakt worden ('superblocks');
- centreren van functies rondom stations en OV-assen (Transit oriented development).

Onderstaande alinea's beschrijven de belangrijkste kenmerken van dergelijke maatregelen.

4.5.1 Maatregelen

Parkeermaatregelen
Het beslag van auto's op de beschikbare ruimte in het gebied is groot. Om de impact van de auto op het ruimtegebruik te beperken wordt de parkeernorm voor nieuwbouw in het gebied verlaagd. Om de mobiliteitstransitie te bewerkstellingen is een reductie van het aantal beschikbare parkeerplaatsen eveneens een vereiste. Met enkel stimuleringsmaatregelen en het aanbieden van alternatieven wordt onvoldoende effect bereikt. Juist het beperken van het aantal parkeerplaatsen, waardoor men langer moet zoeken en langer moet lopen, zorgt voor minder automobiliteit. Rondom deze lage parkeernorm, zijn nog andere maatregelen in het gebied nodig om het gewenste effect te bereiken en toch voldoende mobiliteitsopties te kunnen bieden. De maatregelen worden hier per doelgroep besproken. De lagere parkeernorm is binnen deze verkenning als autonoom beschouwd omdat besluitvorming hierover al heeft plaats gehad.

Bewoners
De doelgroep bewoners kunnen gestuurd worden in hun autobezit. Er is altijd een deel dat de eigen auto wil behouden, maar een groot deel van de nieuwe bewoners valt daarin te sturen (zij weten waar ze aan toe zijn en op welke wijze zij de auto kunnen parkeren). Als een bewoner de auto bijvoorbeeld dagelijks voor het werk nodig heeft, zullen zij niet hier gaan wonen. Voor het oplossen van bewonersparkeren zijn daarom verschillende mogelijkheden:
- hoge fietsparkeernorm: Als gevolg van de vermindering van de automobiliteit, speelt de fiets een belangrijke rol. Om ervoor te zorgen dat voldoende fietsenstallingen beschikbaar zijn, dient te worden gewerkt met een afgestemde fietsparkeernorm. Met andere worden: een lagere norm voor autoparkeren geeft een hogere norm voor fietsparkeren;
- aanbieden van deelauto's: door het aanbieden van deelauto's kunnen bewoners wel beschikken over automobiliteit, terwijl zij geen eigen auto bezitten. Door het delen van de auto zijn minder parkeerplaatsen benodigd. Dit is verder besproken onder het thema smart mobility;
- het parkeren op afstand: door bewoners op (loop)afstand van bijvoorbeeld 400 m te laten parkeren (en niet dichterbij) zal voor veel verplaatsingen een alternatieve modaliteit dan de auto worden gekozen. In combinatie met de andere 2 mogelijkheden leidt dit tot minder parkeerplaatsen.

Werknemers
De doelgroep werknemers kan worden gestuurd in hun autogebruik. Werknemers maken de rit vaak en zijn daardoor gevoelig voor kosten en tijd. Bepalend bij het autogebruik voor werknemers is de houding van de werkgever. Werkgevers die leaseauto's aan het personeel verstrekken of de parkeerkosten vergoeden passen niet in een gebied waar wordt ingezet op reductie van het autogebruik. Voor werknemers zijn er de volgende mogelijkheden:
- inzet op alternatieven in combinatie met P+R: door voor werknemers in te zetten op gebruik van alternatieven zijn geen parkeerplaatsen in het gebied benodigd. Werknemers van buiten Den Haag die zijn aangewezen op de auto kunnen dan gebruik maken van de P+R's langs de snelwegen, en vervolgens het OV gebruiken om naar de werklocatie te reizen;
- aanbieden van deelauto's voor zakelijke ritten: wanneer werknemers voor zakelijke ritten niet afhankelijk zijn van de eigen auto, maar gebruik kunnen maken van een deelauto. Verminderd de noodzaak tot het reizen met de auto naar het gebied.

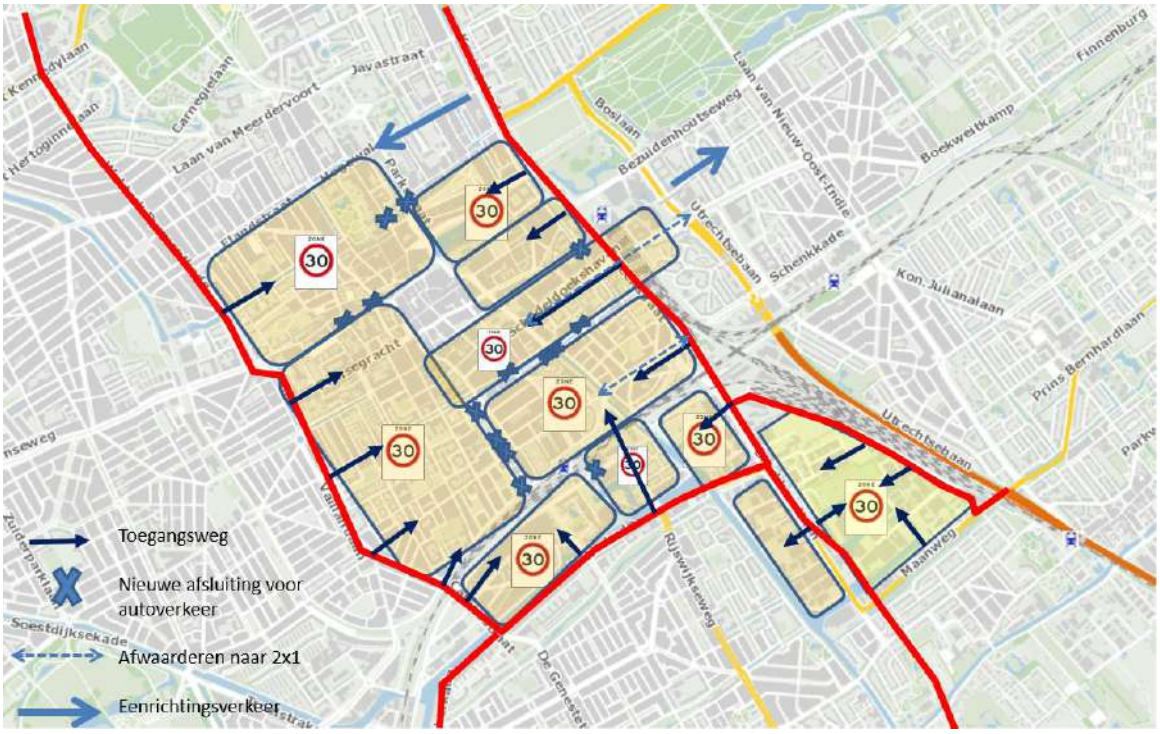
Bezoekers
Voor bezoekers is het sturen lastiger. Voor hen zijn de alternatieven (fiets en openbaar vervoer) belangrijk. Echter wanneer een bezoeker, vanwege zijn woonplaats, afhankelijk is van de auto, verwacht hij deze ook bij de bestemming te kunnen parkeren. Zo niet, dan gaat hij op zoek naar een vergelijkbare functie waar hij wel met de auto kan komen. Om het autogebruik onder bezoekers te beperken zijn de volgende mogelijkheden:
- marktwerking: door de hoogte van het parkeertarief maakt de bezoeker de afweging om met de auto te komen of niet. In de regel geldt, hoe hoger het parkeertarief hoe minder parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd zijn;

- parkeren op afstand: Bezoekers zijn bereid om, door een prettige omgeving, een bepaalde afstand te lopen. De acceptatie van loopafstand is afhankelijk van de bezoekduur. Bij bijvoorbeeld 400 m loopafstand, zal een deel van de bezoekers overwegen om toch met de fiets te komen.

Superblock concept

Goudappel Coffeng heeft recent aan een project in Amsterdam gewerkt, waar zogenaamde superblocks worden toegepast. Een concept waarmee bepaalde verbindingen worden geknipt om autogebruik voor lokaal gebruik te ontmoedigen. Superblocks kunnen met elk OV-systeem gecombineerd worden en leiden tot een verdere afname van lokaal autogebruik. Hierdoor ontstaan ook verblijfsgebieden die meer comfort en veiligheid bieden voor fietsers en voetgangers. In deze fase van de verkenning wordt een lichte vorm van superblocks toegepast: het sectorenmodel vormgegeven door de gemeente Den Haag. Dit is reeds besloten door de gemeente en wordt de komende jaren ingevoerd. Hierin zijn knips, afwaarderingen, eenrichtingsverkeer en 30 km zones voor auto's opgenomen. Al deze maatregelen ontmoedigen het autogebruik binnen de aangewezen blocks sterk. In afbeelding 4.12 is dit sectorenmodel weergegeven. Dit model wordt meegenomen in het basispakket van maatregelen.

Afbeelding 4.12 Sectorenmodel gemeente Den Haag



Transit Oriented Development

Wanneer mensen op een locatie zowel kunnen wonen, winkelen, hun kinderen naar de opvang kunnen brengen en kunnen werken in hun eigen gebied, bevordert dit het gebruik van langzaam verkeer. Tegelijk leidt de nabijheid van het HOV, tot een hoger OV-gebruik voor regionale verplaatsingen. Ook dit wordt niet direct toegepast in deze fase van de verkenning. In een later stadium kan dit principe nader uitgewerkt worden in samenspraak met gebiedsontwikkeling.

4.5.2 Belang van dit thema en samenhang met andere thema's

Voor het samenstellen van de alternatieven wordt gebruik gemaakt van een vast pakket aan maatregelen voor ruimtegebruik. Hoewel verwacht wordt dat het effect van de parkeernorm sterk samenhangt met het OV-systeem, wordt er in de scope van deze verkenning met 1 parkeernorm gerekend. Ook wordt verwacht

dat de toepassing van het sectorenmodel voor auto's in combinatie met een hoogwaardig OV systeem het OV gebruik sterk kan stimuleren. Overige maatregelen die in deze fase binnen dit thema worden uitgewerkt, worden verwacht weinig samenhang te hebben met het OV-systeem.

4.6 Logistiek

Bevoorrading en bezorgdiensten vormen een beperkt deel van het verkeer, maar door hun afmetingen en ruimtebeslag bij laden/lossen is het wel een belangrijk thema. Ook vormt bouwlogistiek een belangrijk onderwerp van discussie, omdat de verstedelijkingsopgave een groot bouwvolume met zich meebrengt. Als er niet wordt nagedacht over slimme oplossingen om de bijbehorende bouwlogistiek in goede banen te leiden, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de stad.

4.6.1 Maatregelen

Stadsdistributie
In het No Regret Pakket is een maatregel opgenomen als eerste stap richting schonere en efficiëntere stadsdistributie. Veel maatregelen richten zich op de bundeling van goederen voor een specifiek gebied om zo het aantal ritten te reduceren. Zo kan er een logistieke hub aangelegd worden aan de rand van de stad. Dit heeft impact op ruimte en vervoersbewegingen dat verder strekt dan alleen het plangebied. Bevoorrading voor huishoudens kan slim geconcentreerd worden rond mobility hubs, zodat dit gecombineerd kan worden met ritten voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer. Zo kunnen pakketpunten en supermarkten strategisch op dergelijke locaties worden geplaatst. Nadere detaillering van deze maatregelen is een punt voor de volgende fase.

Bouwlogistiek
Slimme bouwlogistiek is een andere maatregel uit het No Regret Pakket. Verbetering van bouwlogistiek kan lokaal flink bijdragen aan de bereikbaarheid en is ook positief voor verkeersveiligheid. Aangenomen mag worden dat de bouwactiviteiten in 2040 in het gebied grotendeels zijn afgerond, maar omdat dit een belangrijk politiek thema is, krijgt bouwlogistiek toch een plek in het maatregelenpakket.

In Utrecht en Amsterdam zijn recent zogenaamde bouwhubs aan de rand van de stad geopend die bijdragen aan een efficiënte logistiek rondom grote bouwopgaven. Deze hubs kunnen door verschillende aannemers worden gebruikt om materialen naar te verschepen die vervolgens gebundeld naar de locatie kunnen worden gebracht. Uit onderzoek van TNO (2018) is gebleken dat hiermee de binnenstedelijke ritten van en naar de bouwplaats met 50 tot 80 % kunnen worden gereduceerd. Het is dus zeker de moeite waard om een dergelijke hub ook aan de rand van Den Haag aan te leggen. Bouwhubs zijn ook veel gemakkelijker te organiseren dan logistieke hubs, omdat er veel minder partijen bij betrokken zijn. Nadere detaillering hiervan kan in de volgende fase uitgevoerd worden.

4.6.2 Belang van dit thema en interactie met de andere thema's

Er is geen afhankelijkheid met het OV-systeem en het effect van dit thema op bereikbaarheid is waarschijnlijk niet groot. Hoewel de impact op bereikbaarheid klein is, heeft logistiek in onze beeldvorming een grotere rol. Logistiek even 'slim' en 'duurzaam' organiseren is dus noodzakelijk voor een integraal bereikbaar en leefbaar gebied. In deze verkenning wordt logistiek daarom in alle alternatieven even sterk meegenomen.

5

ALTERNATIEVEN

Dit hoofdstuk beschrijft de alternatieven die zijn ontwikkeld als mogelijke alternatieven. Het doel van zeef 1 is om uit deze alternatieven (circa) 3 kansrijke alternatieven te selecteren, die vervolgens individueel beoordeeld worden op doelbereik, haalbaarheid, maakbaarheid en betaalbaarheid.

Een goede set alternatieven bestaat uit realistische alternatieven die in de basis wezenlijk van elkaar verschillen. Variaties binnen een alternatief kunnen in een later stadium worden onderzocht.

5.1 Variabelen

Om uit de maatregelen die voor de verschillende thema's gedefinieerd zijn alternatieven te kunnen vormen, is het nodig om te bepalen welke maatregelen vastgezet worden over de alternatieven en welke als variabel gezien worden. Bij deze keuze heeft zowel de samenhang en belang van de thema's, zoals beschreven in hoofdstuk 4, als politiek belang een rol gespeeld. Uiteindelijk zijn de volgende maatregelen als variabel tussen de alternatieven aangemerkt:

- OV-systeem:
  - soort systeem:
    - reguliere tram;
    - HOV-bus;
    - HOV-tram;
    - Lightrail;
    - ART;
  - bereik OV-lijn:
    - CS - Station Voorburg;
    - (Scheveningen -) CS - Station Voorburg - regio;
- fietsmaatregelen:
  - alleen No Regret (Velostrada en Trekvliet-tracé);
  - aanvullend pakket.

Maatregelen onder het thema stations zijn volgend aan het OV-systeem dat gekozen wordt. Dit is daarom wel een variabele, maar een die gekoppeld is aan het OV-systeem.

Maatregelen die onder de overige 3 thema's zijn genoemd in hoofdstuk 4 vallen onder het zogenaamde basispakket. Zie voor de beschrijving van het OV systeem paragraaf 4.1.1. Dit is een pakket aan maatregelen dat gelijk blijft over alle alternatieven. De effecten hiervan worden wel getest, maar het advies is om deze maatregelen hoe dan ook uit te voeren. Hier gaat het dan ofwel om No Regret maatregelen, ofwel om maatregelen die naast het No Regret Pakket ook als kansrijk zijn beoordeeld.

5.2 Overzicht alternatieven

Op basis van bovenstaande overwegingen is gekozen voor de 10 alternatieven die in tabel 5.1 weergegeven staan. De alternatieven zijn zo samengesteld dat deze realistisch zijn en het doelbereik van specifieke maatregelen vastgesteld kan worden. Richting de volgende fase kan de samenstelling nog gewijzigd worden.

Een kansrijk alternatief kan bijvoorbeeld ook een combinatie van delen van de hier beschreven alternatieven zijn. Voor de OV-systemen is zoveel mogelijk gezocht naar volledigheid in combinaties van het soort systeem en het bereik van de lijn. Echter werd de reguliere tram met een regionaal bereik niet realistisch geacht.

In deze tabel is ook aangegeven welke alternatieven in de verkenning worden doorgerekend met het verkeersmodel. In deze fase van de verkenning is een aantal alternatieven geselecteerd op onderling onderscheidend vermogen om door te rekenen. Over de uitkomsten voor andere alternatieven kan op basis van deze alternatieven uitspraak worden gedaan aan de hand van expert judgement.

In de volgende paragrafen is per alternatief een toelichting gegeven van de inhoud en het doel.

Tabel 5.1 Overzicht alternatieven

#	Naam	Basispakket	Aanvullend fiets	Bereik OV lijn	Doorrekenen verkeersmodel
0	Referentiesituatie	nee	nee	n.v.t.	ja
1	Fiets maximaal	ja	ja	n.v.t.	ja
2	Reguliere tram	ja	nee	CS - Station Voorburg + Delft	nee
3	HOV-bus lokaal	ja	nee	CS - Station Voorburg	nee
4	HOV-bus regionaal	ja	nee	(Scheveningen -)CS - Station Voorburg - Zoetermeer (+ overstap lijn E)	nee
5	HOV-tram lokaal	ja	nee	CS - Station Voorburg + Delft	ja
6	HOV-tram regionaal	ja	nee	(Scheveningen -)CS - Station Voorburg - Zoetermeer + Delft (+ overstap lijn E)	nee
7	Lightrail lokaal	ja	nee	CS - Station Voorburg + Delft	nee
8	Lightrail regionaal	ja	nee	(Scheveningen -)CS - Station Voorburg - Zoetermeer + Delft (+ overstap lijn E)	ja
9	ART lokaal	ja	nee	CS - Station Voorburg	nee
10	ART regionaal	ja	nee	(Scheveningen -)CS - Station Voorburg - Zoetermeer (+ overstap lijn E)	nee

De alternatieven betekenen het volgende voor station Voorburg:
- in fiets maximaal verandert er niets aan de huidige situatie. Station Voorburg wordt bediend door bus 26 en 28;
- in geval van de reguliere tram wordt station Voorburg bediend met een tram vanuit de Binckhorst door de Prinses Mariannelaan;
- in de andere alternatieven wordt station Voorburg bediend door HOV lijnen Bus, Tram, Lightrail of ART op +1, op het niveau zoals nu het spoor en de A12 ligt. In de lokale alternatieven is station Voorburg eindpunt, in de regionale alternatieven gaat de lijn na Voorburg door naar Zoetermeer.

5.3 Alternatieven

5.3.1 Referentie

Het doelbereik van elk alternatief wordt vastgesteld door deze te vergelijken met de referentiesituatie, ofwel het nulalternatief. In dit geval is de referentiesituatie gedefinieerd als de autonome situatie in 2040 bij groeiscenario 2040HOOG waarbij het bouwprogramma is uitgevoerd. Echter is geen van de

mobiliteitsmaatregelen uitgevoerd en gaat de referentiesituatie ervan uit dat de projectontwikkeling volgens huidige standaarden is gedaan. Dat betekent dat de parkeernorm gelijk is aan de huidige parkeernorm evenals de stallingscapaciteit voor fietsen. De referentie wordt doorgerekend met het verkeersmodel.

5.3.2 Basispakket

Het basispakket is opgenomen in alle alternatieven en bestaat grofweg uit maatregelen uit het no-regret pakket waarvan binnen deze verkenning het effect kan worden bepaald, en maatregelen die volgen uit staand beleid van de gemeente Den Haag. Per thema zijn deze maatregelen weergegeven in tabel 5.2. Ook staat hierin aangegeven of de maatregel is opgenomen in het verkeersmodel en in welke hoedanigheid.

Tabel 5.2 Maatregelen basispakket per thema

Thema	Maatregel
HOV	haltes met voldoende fietsenstallingscapaciteit en aanpassen viaducten
langzaam verkeer	schakels in Velostrada en Trekvliet tracé uit het no-regret pakket
	veilige voetgangersinfrastructuur in stationsgebieden, rondom haltes van de HOV-lijn, en in het centrum (ontvlechten voetgangers en fietsers)
ruimtegebruik	verkeercirculatieplan waardoor doorgaand verkeer niet meer door gebieden in het onderliggend wegennet heen kan en zoveel mogelijk naar de centrumring en andere hoofdwegen wordt geleid
	herprofilering van wegen naar aanleiding van aanleg HOV-lijn ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit.
smart mobility	mini hubs met verschillende vormen van deelvervoer bij de nieuwe woningen
	mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bijvoorbeeld station Voorburg of metro Nootdorp)
	algehele bevordering deel- en MaaSconcepten
	slim verkeersmanagement: dynamische routering en iVRIs door het gehele gebied
logistiek	logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld
	bouwhub aan de rand van het gebied waar vandaan bouwlogistiek tijdens de ontwikkeling van het gebied efficiënt kan worden geregeld

financieel belang

5.3.3 Fiets maximaal

Dit alternatief kan ook wel het nul plus alternatief genoemd worden. Hierbij wordt geen OV-lijn aangelegd, maar wordt getracht de mobiliteitsvraag op te lossen met maatregelen uit het basispakket die betrekking hebben op de overige thema's. Daarbij wordt het aanvullende pakket voor de fiets uitgevoerd. Het doel van dit alternatief is om te kijken of de mobiliteitsvraag opgelost kan worden en een transitie naar de fiets teweeg gebracht kan worden als er geen OV-lijn wordt aangelegd en er sterk ingezet wordt op fiets. Mocht het aanvullende fietspakket een hoge waarde blijken te hebben op basis van dit alternatief, dan kan deze in de volgende fase ook worden toegevoegd aan een alternatief met OV-systeem. Dit alternatief wordt doorgerekend met het verkeersmodel.

5.3.4 OV-alternatieven lokaal

Het doel van de lokale OV-alternatieven is om te kijken welke OV-systemen in combinatie met een basispakket aan overige maatregelen voldoet om te kunnen voorzien in de lokale mobiliteitsvraag. Bij de railalternatieven wordt lijn 1 omgelegd naar de Binckhorst om vervolgens na de Haagweg aan te sluiten op de bestaande lijn 1 richting Delft. Voor de bus en ART blijft lijn 1 rijden volgens de huidige lijnvoering. Er is dan geen directe verbinding vanuit de Binckhorst met Delft. Van deze alternatieven wordt alleen de HOV-tram doorgerekend met het verkeersmodel. Vervoerswaarde en potentie in reizigersaantallen voor de overige systemen kunnen van deze resultaten worden afgeleid. Conclusies over het doelbereik kunnen dan op basis van expert judgement getrokken worden.

5.3.5 OV-alternatieven regionaal

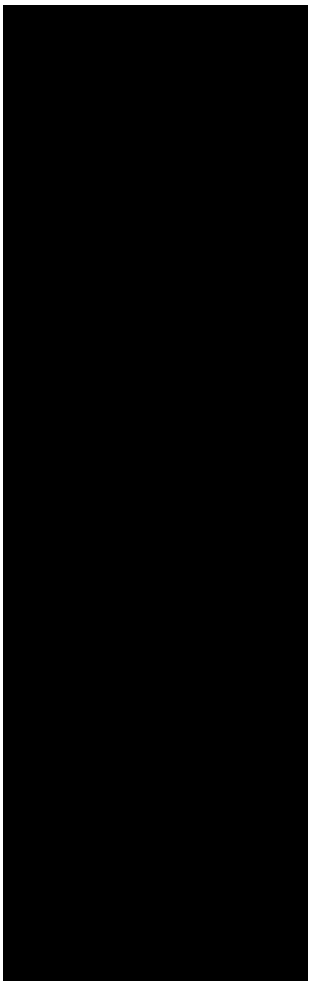
Omdat op den duur gekeken wordt naar het regionaal doortrekken van de in de Binckhorst aangelegde OV-lijn, is het van belang om te kijken hoeveel extra vervoerswaarde hiermee per systeem gecreëerd kan worden en hoeveel extra reizigers hiermee gehaald kunnen worden. Het betreft hierbij met name de lijn naar Zoetermeer met een overstap op RandstadRail na Nootdorp. Bij de railalternatieven wordt de lijn door de Binckhorst aan gesloten op de bestaande lijn 1 naar Delft. De regionale alternatieven zijn dan ook bedoeld om het doelbereik van de verschillende regionale systemen, weer in combinatie met een basispakket van overige maatregelen, vast te stellen. Van deze alternatieven wordt de lightrail met het verkeersmodel doorgerekend. Doelbereik van overige alternatieven zal op basis van expert judgement van deze resultaten worden afgeleid.

Bijlage(n)

BIJLAGE: OPMERKINGEN WERKSESSIE 25 JUNI 2019

Aanwezigen

Witteveen + Bos
Witteveen + Bos
Witteveen + Bos
Twynstra Gudde
Keypoint
Goudappel Coffeng
Vinu
Vinu
Gemeente Den Haag
MRDH
Ministerie van I&W
Gemeente Leidschendam-Voorburg
Ministerie van BZK
Gemeente Den Haag
Gemeente Den Haag
Gemeente Den Haag
Gemeente Den Haag
Gemeente Den Haag
Gemeente Den Haag
HTM
ProRail
NS
Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat
MoVe/Ministerie van IenW
MoVe/Ministerie IenW
Vinu
Ministerie van IenW



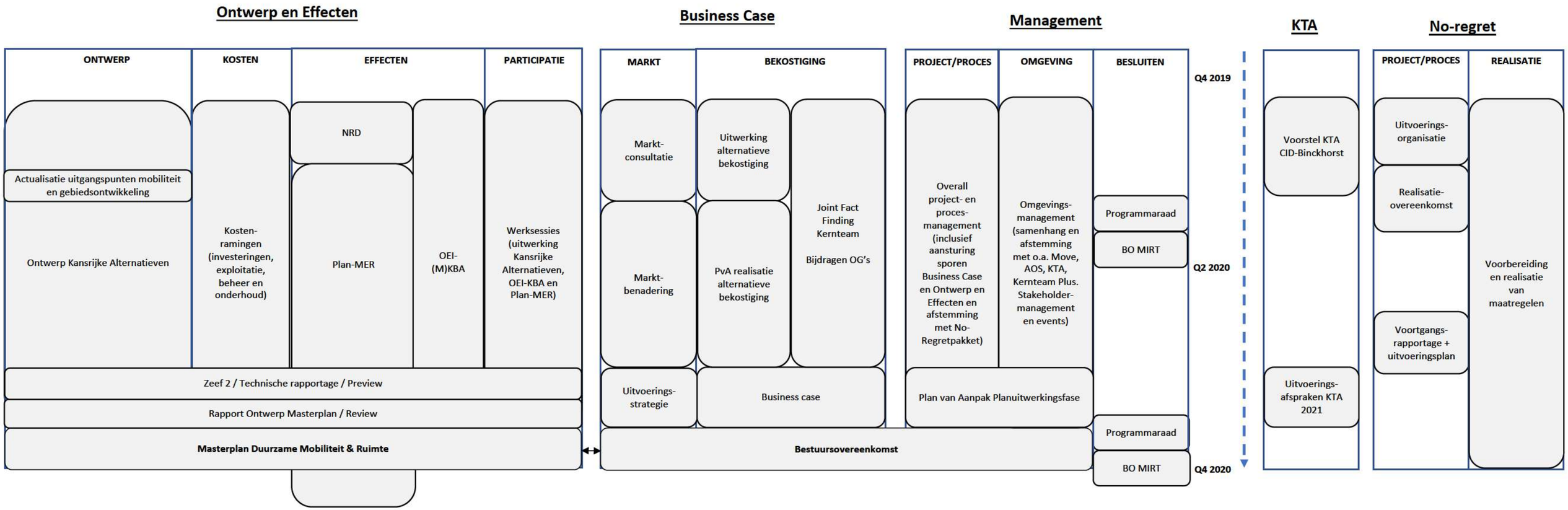
Tabel I.1 Opmerkingen alternatieven

Opmerking #	Betreffend (kapstok/indeling thema's/maatregel)	Opmerking	Wat doen we ermee
1	HOV	waarom Binckhorst aansluiten op CS en niet op HS of NOI? Dit is een logischere keuze als reizigers naar de Oude Lijn willen	conform de rapportage Schaalsprong OV en startdocument is hier de hoogste vervoersvraag
2	HOV	voor de aansluiting van het HOV op HS is in de preverkenning ooit autonoom last mile vervoer bedacht, maar het enthousiasme hiervoor is nog niet erg groot	vanwege de onzekerheid in technologische ontwikkelingen rond autonoom rijden, nemen we dit nu niet mee als maatregel in deze verkenning. Tevens is het een mogelijke aanvulling die niet onmogelijk wordt gemaakt door de 4 alternatieven die nu voorliggen
3	HOV	wordt ook rekening gehouden met autonome metro's?	deze mogelijkheid sluiten we niet uit. We nemen autonoom OV mee in de vorm van ART, met als voorbeeld een proef in China. Autonoom rijdende tram op rubberbanden. Voor de andere HOV opties kan later nog worden gekeken naar de mogelijkheid om autonoom te rijden
4	HOV	alle HOV opties raken 3 kunstwerken van ProRail. Wordt dit meegenomen in de kosten en haalbaarheid?	het aanpassen van de kunstwerken is onderdeel van het No Regret Pakket
5	Langzaam verkeer	Maatregelen meenemen om voetgangers- en fietsersstromen te ontvlechten. Prominente rol voor fietsers in de stad werpt anders nieuwe barrières op voor voetgangers	onder langzaam verkeer houden we expliciet rekening met voetgangers en micromobiliteit. Detaillering van deze opgave in volgende fasen. Nu kijken we naar haalbaarheid en betaalbaarheid
6	Hubs	Wat is de definitie van een hub?	er kunnen veel verschillende dingen verstaan worden onder hubs. Wij definiëren dit nader in het rapport uitwerken alternatieven
7	Algemeen	Mobiliteitsmanagement graag meenemen als maatregel	meenemen als constante maatregel (in elk alternatief evenveel). In deze fase is het effect overigens nog niet kwantificeerbaar
8	Maatregel	In welke mate wordt rekening gehouden met conflicten tussen voetgangers en fietsverkeer	detaillering van deze opgave in volgende fasen. Nu kijken we naar haalbaarheid en betaalbaarheid
9	Thema Logistiek	Welke maatregelen kun je treffen om het logistieke verkeer te reguleren?	er komt in de rapportage een beschouwing over logistieke concepten en of het invloed heeft op de alternatieven
10	HOV-systemen	diverse opmerkingen over snelheden, capaciteiten, kosten van de HOV-systemen	wordt nog kritisch naar gekeken
11	Thema Logistiek	consensus binnen de groep dat je voor het Thema Logistiek sowieso ambitieus moet zijn, vanwege de impact op doorstroming, veiligheid en straatbeeld	er komt in de rapportage een beschouwing over logistieke concepten en of het invloed heeft op de alternatieven
12	Parkeren	parkeernormen voor bezoekers en fietsparkeren missen	op knooppunten wordt een check gedaan op capaciteit fietsparkeren.

Opmerking #	Betreffend (kapstok/indeling thema's/maatregel)	Opmerking	Wat doen we ermee
13	HOV-systemen	in alternatieven ook het effect van de regionale doorkoppeling inzichtelijk maken, omdat je anders mogelijk een systeem aan legt, gebaseerd op reizigers uit de regio die er wellicht nooit komen	de basis is de HOV tot Voorburg. Het effect van doorkoppelen de regio in wordt inzichtelijk gemaakt om te toetsen of het systeem de mogelijke toekomstige vraag kan faciliteren
14	ruimtegebruik	goede/attractieve openbare ruimte en nabijheid die een veilig netwerk vormen	de ruimtelijke kwaliteit voor de first/last mile is geen knop maar eigenlijk een voorwaarde. Dit wordt toegelicht met een schatting van de invloed die ruimtelijke kwaliteit heeft. Is niet onderscheidend tussen alternatieven. Kan of moet bij elke variant worden gedaan
15	logistiek	voorbeeld Gotenburg stadsleveranties	er wordt wel een beschouwing over logistieke concepten en afschatting van invloed opgenomen
16	hubs	koppeling OV punten toevoegen	gedaan
17	langzaam verkeer	niet alleen fiets maar ook scooters, steps enzovoort	wordt tekstueel meegenomen
18	langzaam verkeer	verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers	wordt meegenomen dat dit belangrijk is bij latere uitwerking. Verkeersveiligheid in het algemeen is meegenomen in het afweegkader onder leefbaarheidsknelpunten
19	HOV-systemen	waar gaat de tram vanaf CS naar toe? Heeft invloed op aantal reizigers	bij de alternatieven waar regionale doorkoppeling wordt meegenomen, wordt deze vanaf CS doorgekoppeld naar Scheveningen
20	HOV-systemen	hoe zit het regionaal doortrekken in de systemen, is onderdeel van of alleen niet onmogelijk maken	zit niet in de vraag maar regionaal doortrekken wordt wel inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn of het systeem dat aan kan
21	HOV-systemen/ Lightrail	mogelijk dubbel grondgebruik en daardoor minder grond aankoop, mogelijk kostenneutraal?	uitgangspunten voor het schatten van de kosten moeten nog bepaald worden
22	HOV-systemen/ART	hoe zit het met de samenhang met de rest van het netwerk en acceptatie van tram zonder chauffeur?	tekstueel beschouwen

Beoordelingsfase Verkenning CID-Binckhorst

KTA & No-regret



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



Verkenning CID-Binckhorst

Rapport Uitwerking Alternatieven

5 augustus 2019

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

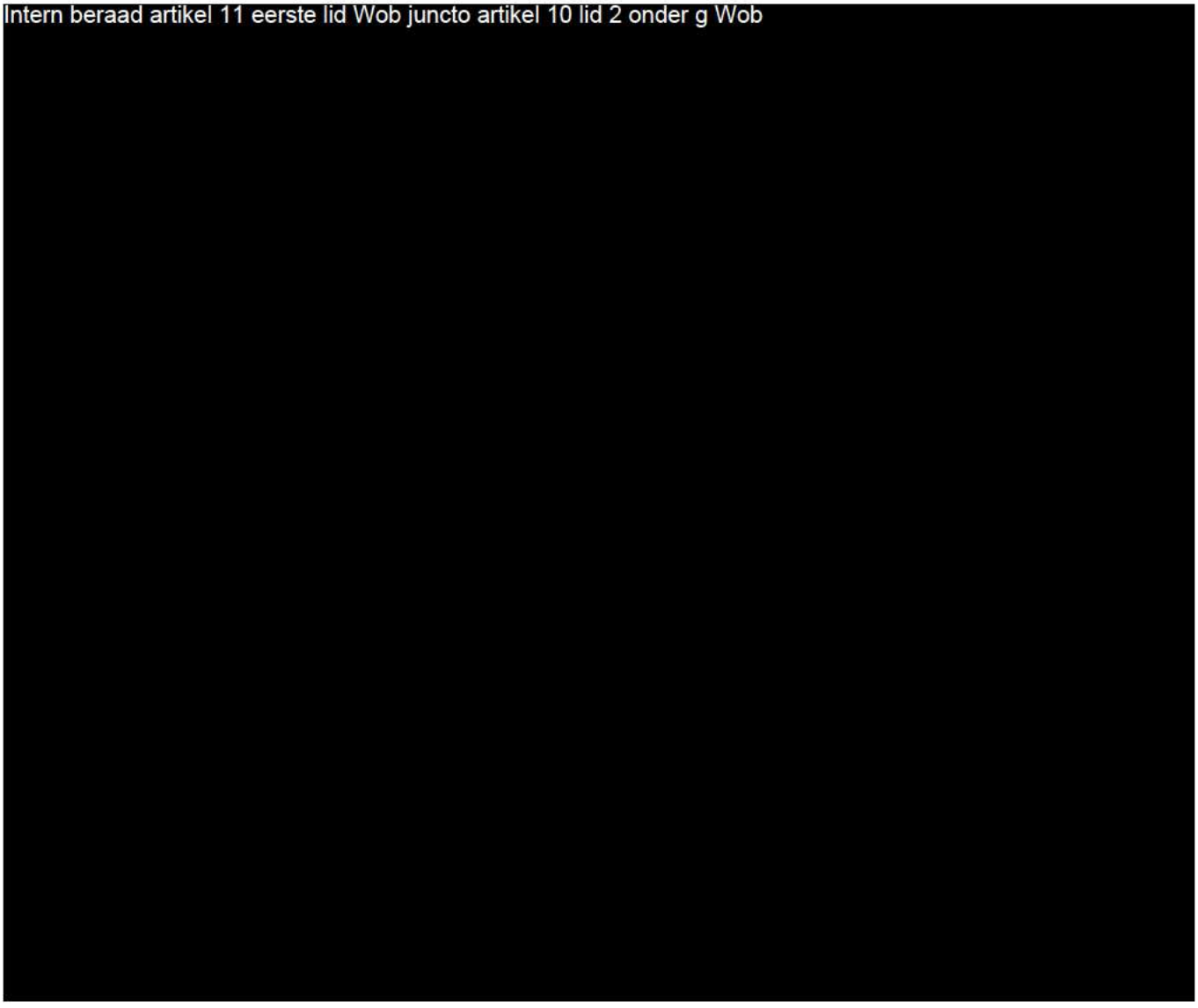
provincie ZUID HOLLAND

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Project	Verkenning CID-Binckhorst
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag Gemeente Leidschendam-Voorburg Metropoolregio Rotterdam-Den Haag Provincie Zuid-Holland Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Document	Rapport Uitwerking Alternatieven
Status	Concept 01
Datum	5 augustus 2019
Referentie	114179/19-012.783

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

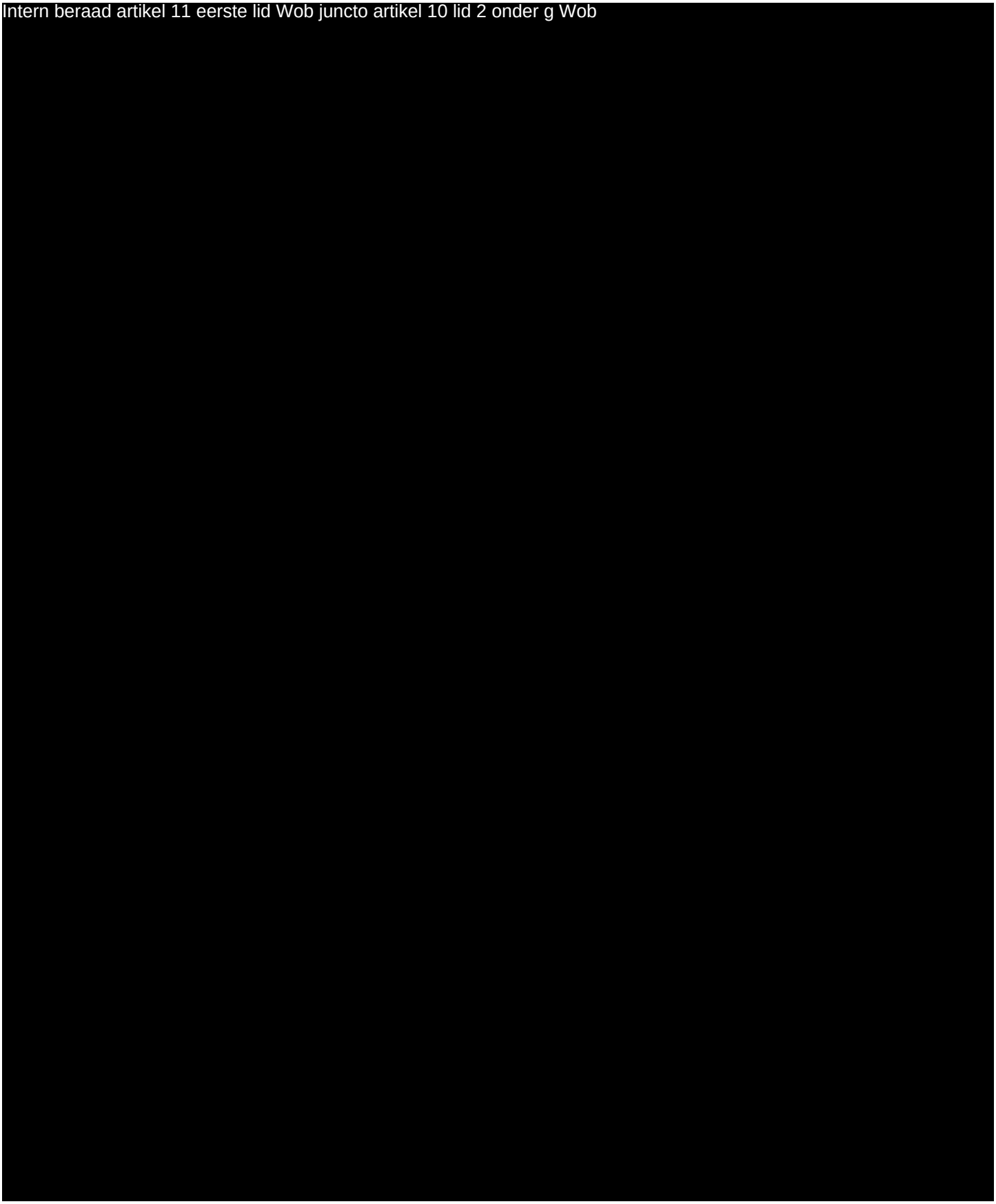


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

1


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

[redacted]

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

[redacted]

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]

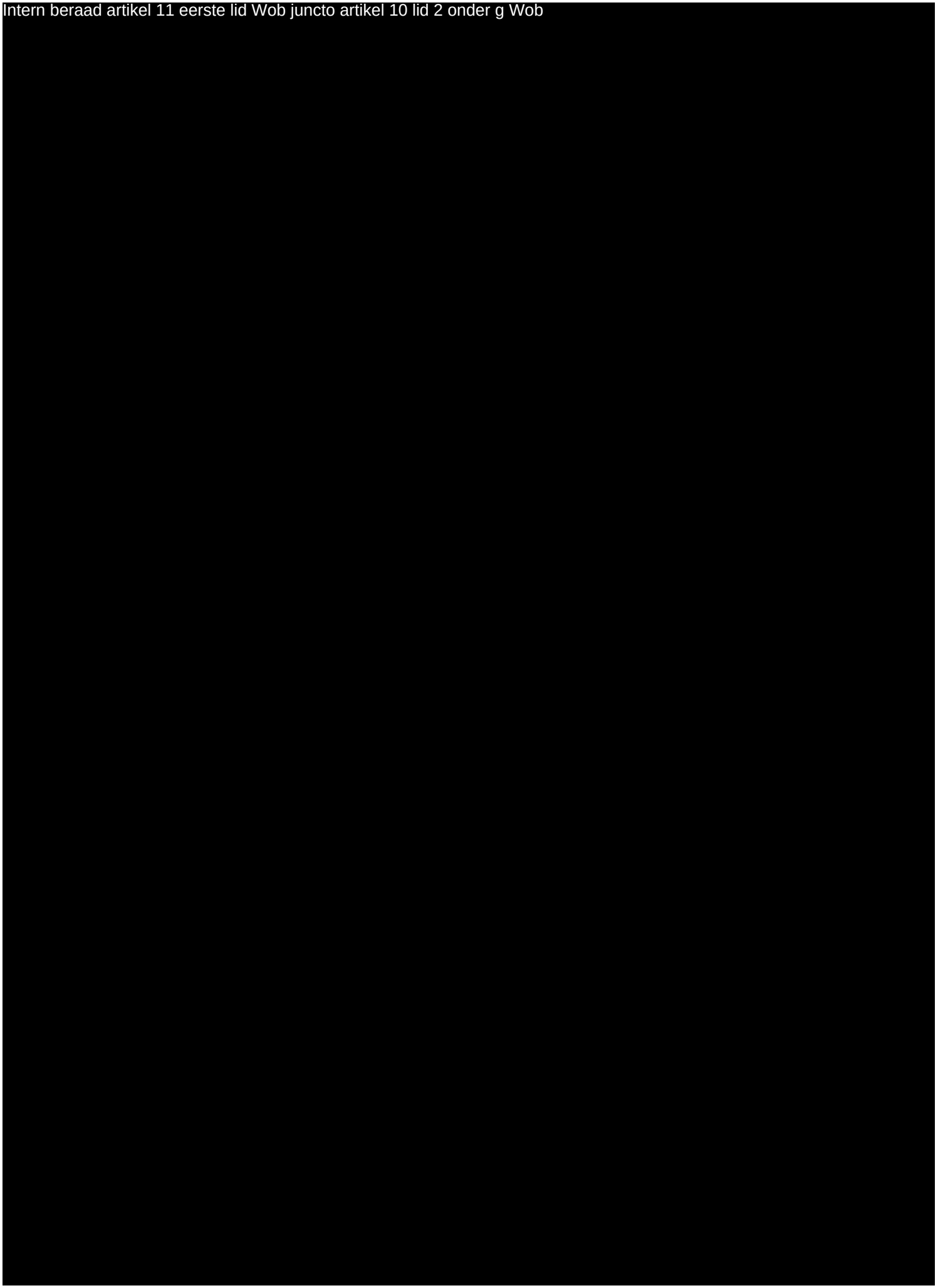
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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]

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]

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

[redacted]

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

[redacted]

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]

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

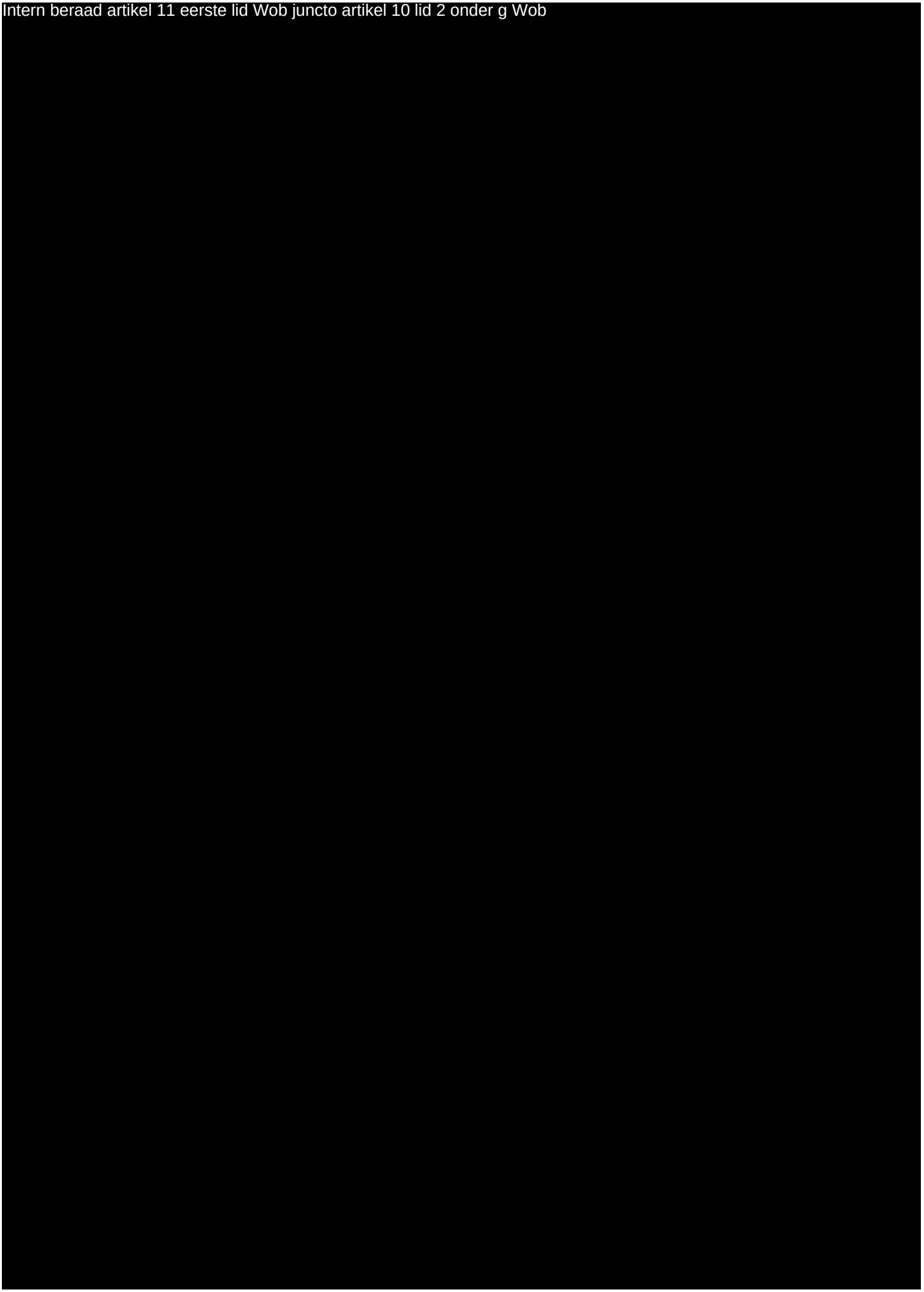
[redacted]

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

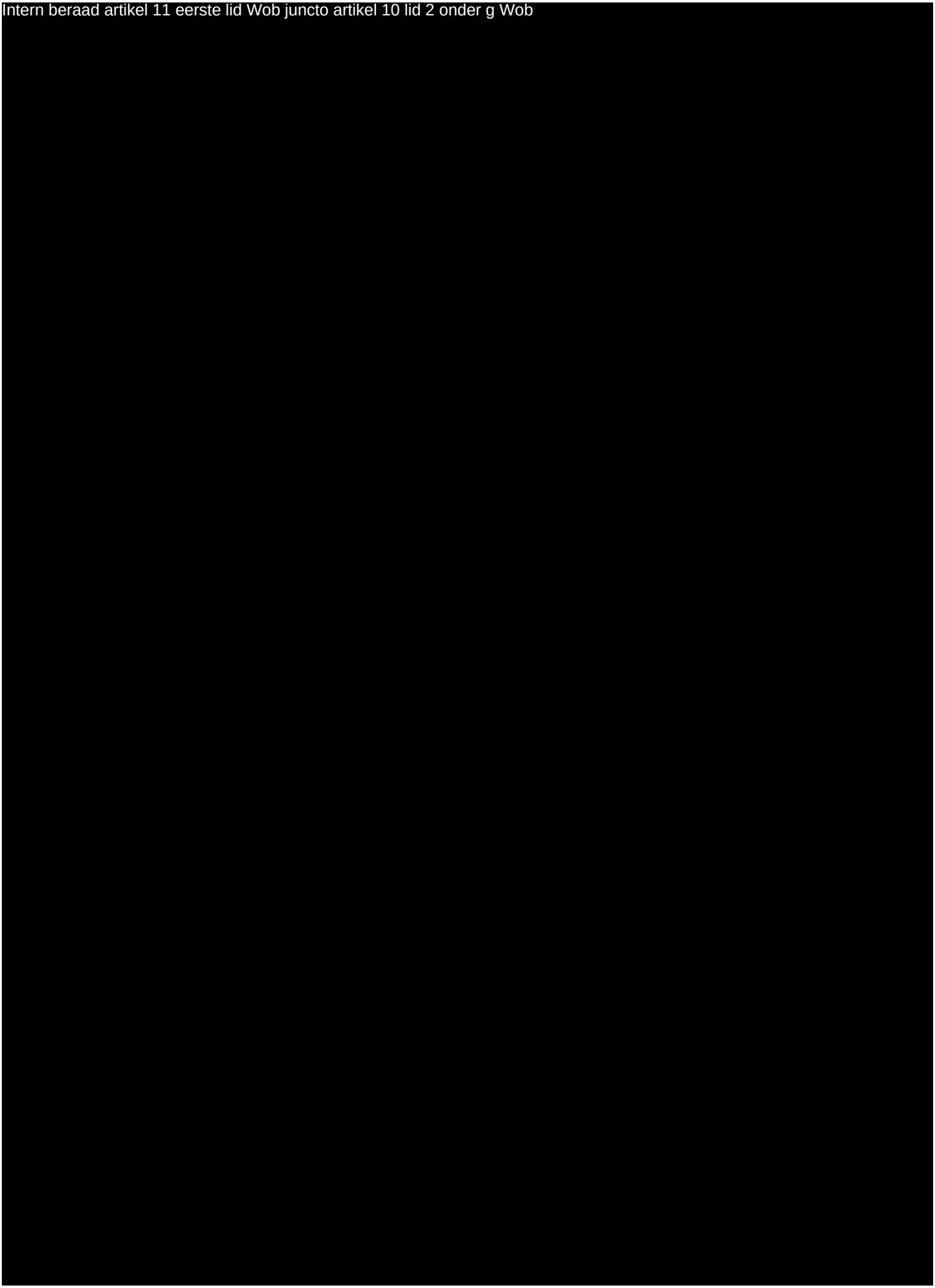
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

[redacted]


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



Verkenning CID-Binckhorst

Effectenstudies en kansrijke alternatieven

13 september 2019

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

provincie ZUID HOLLAND

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Project	Verkenning CID-Binckhorst
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag Gemeente Leidschendam-Voorburg Metropoolregio Rotterdam-Den Haag Provincie Zuid-Holland Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Document	Effectenstudies en kansrijke alternatieven
Status	Concept 02
Datum	13 september 2019

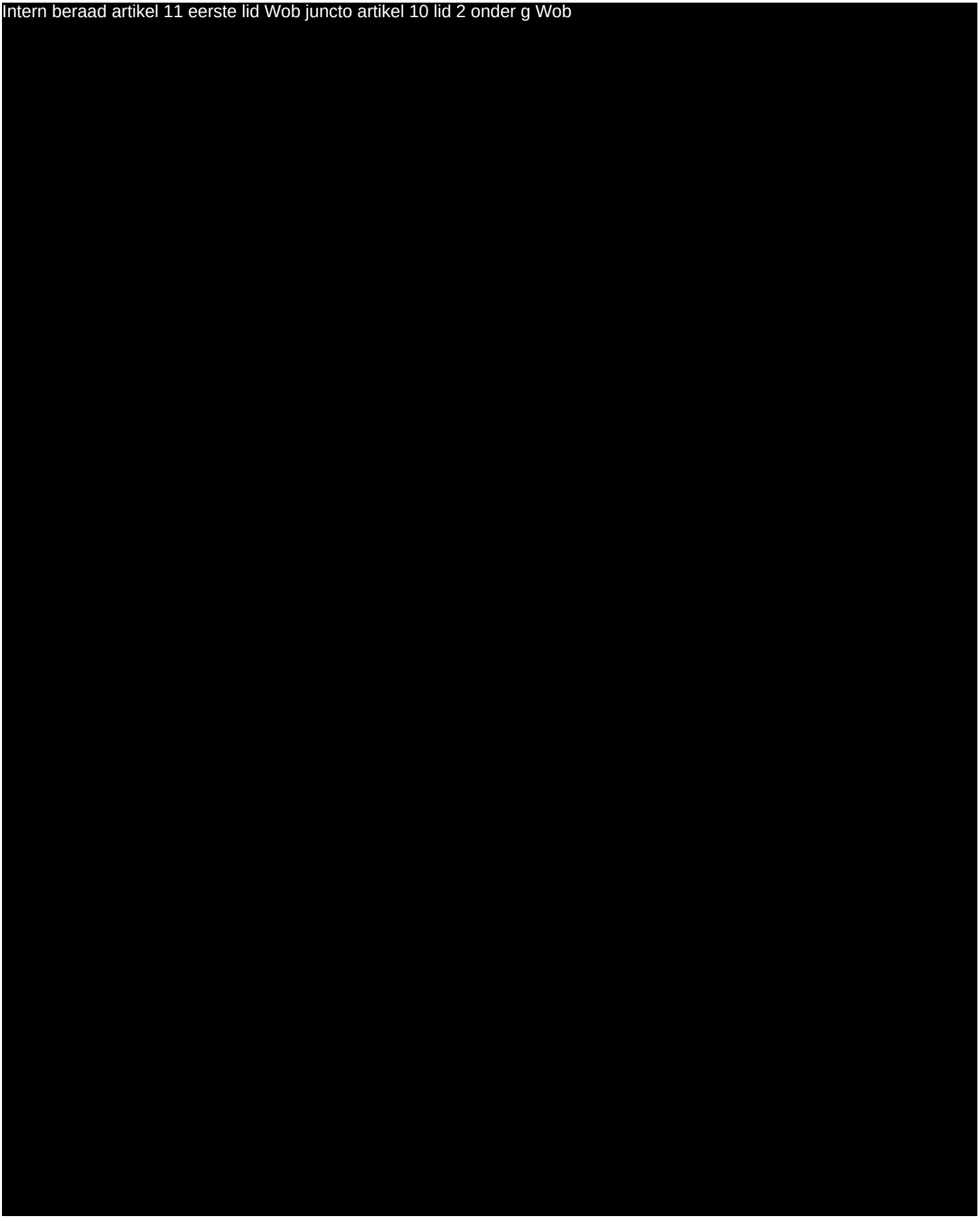
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob jo. artikel 10 lid 2 onder 9 Wob



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.
© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

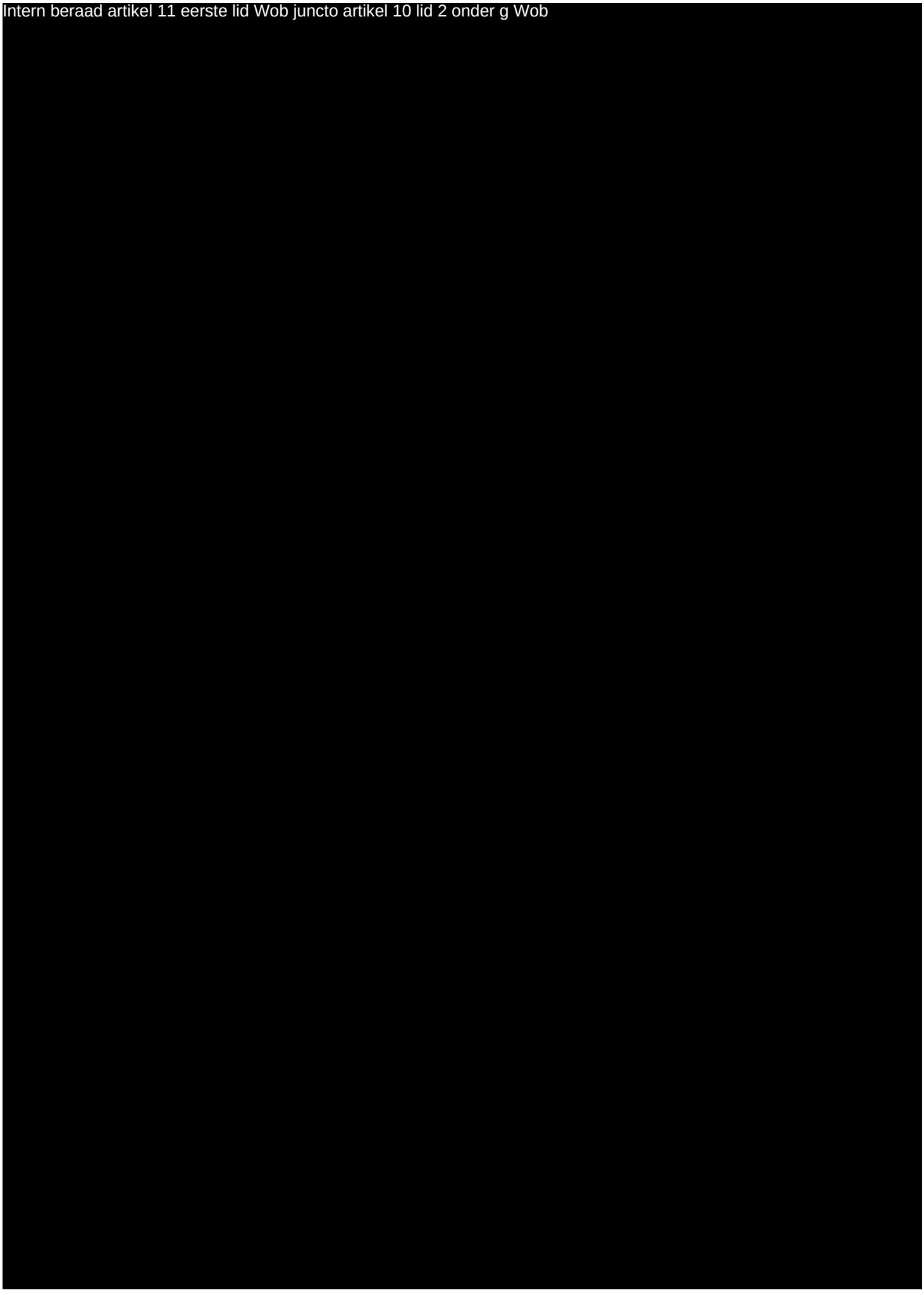
INHOUDSOPGAVE



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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

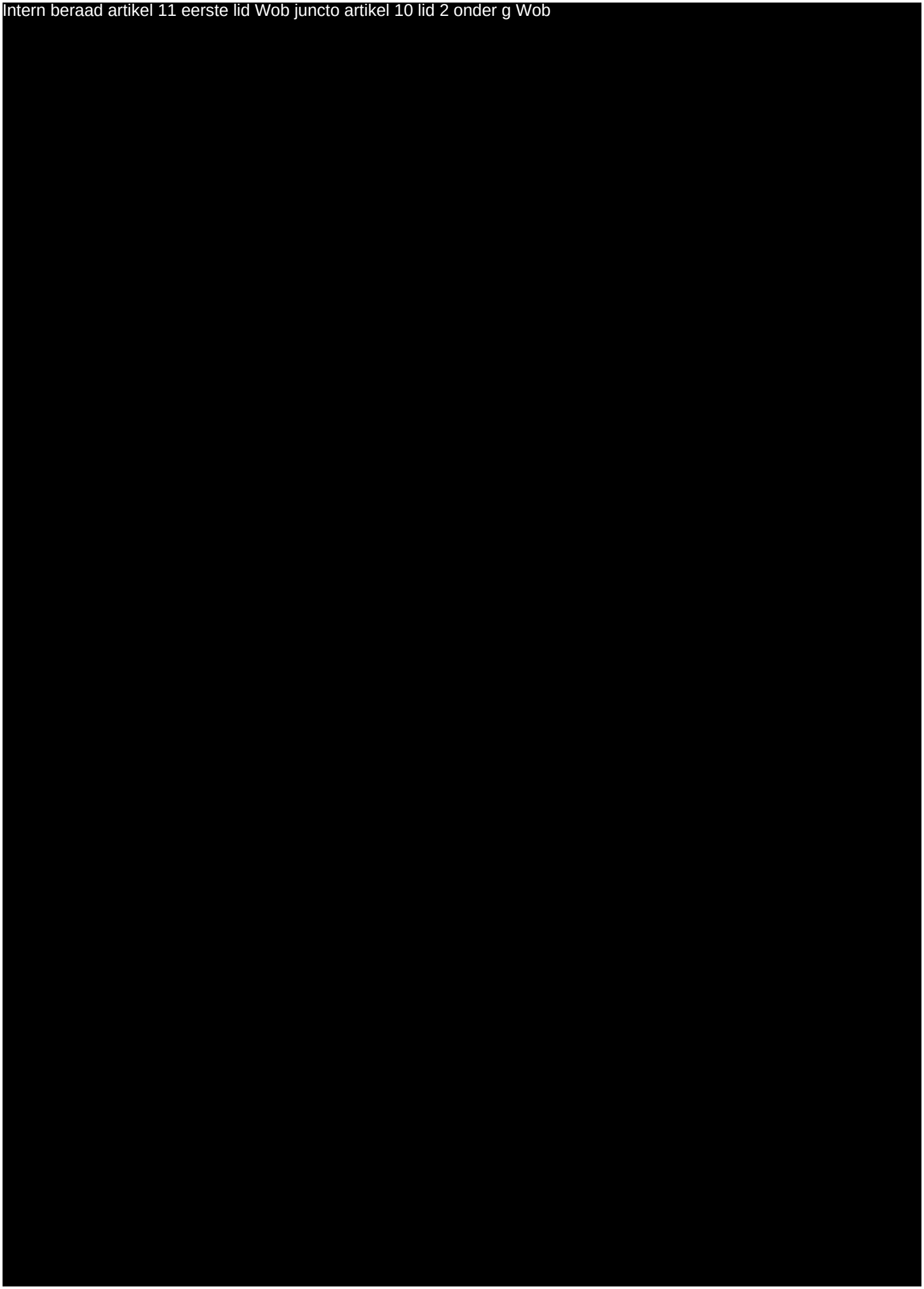
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

[redacted]

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]

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

[redacted]

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

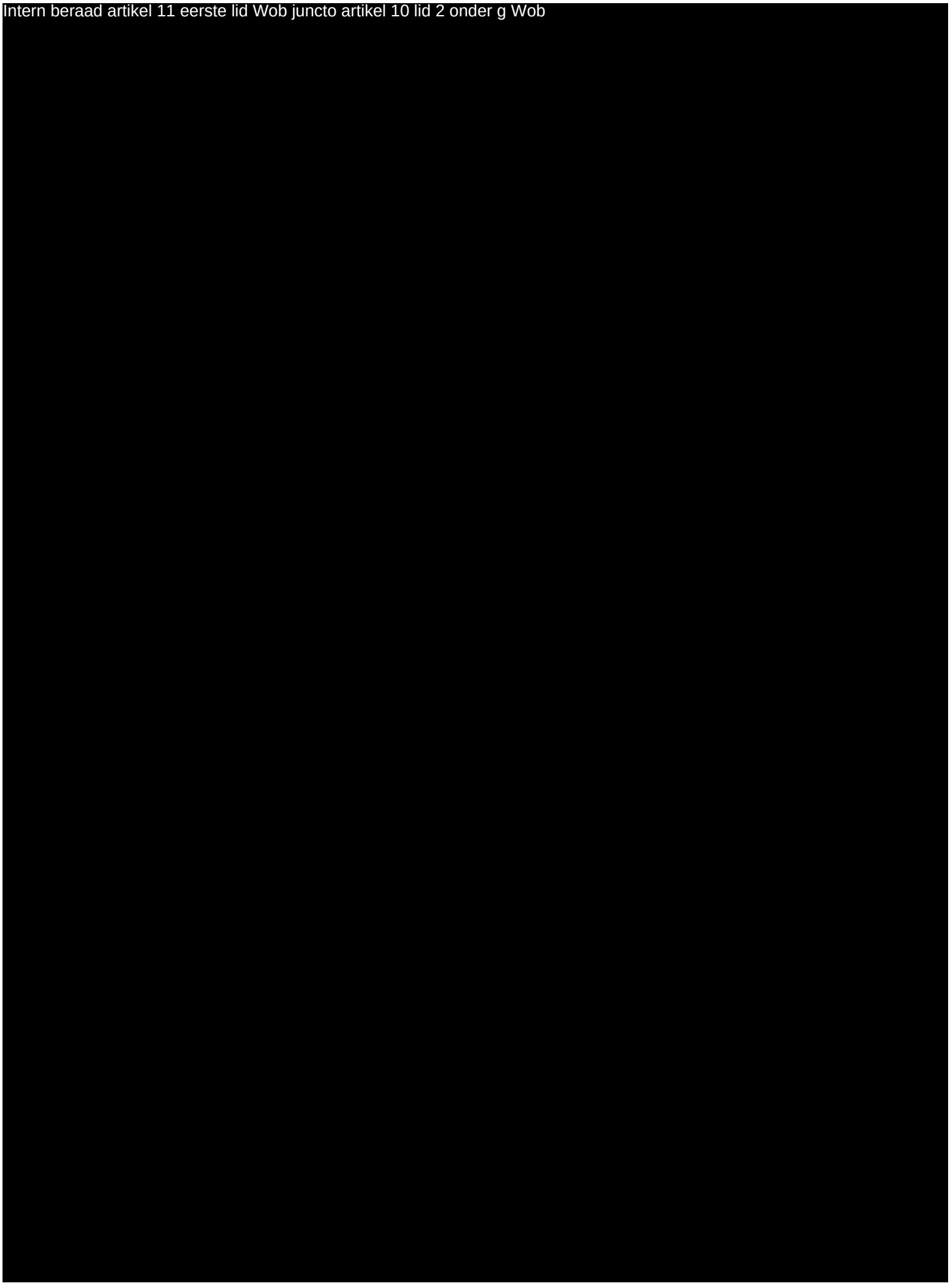
[redacted]

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]

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

[redacted]

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

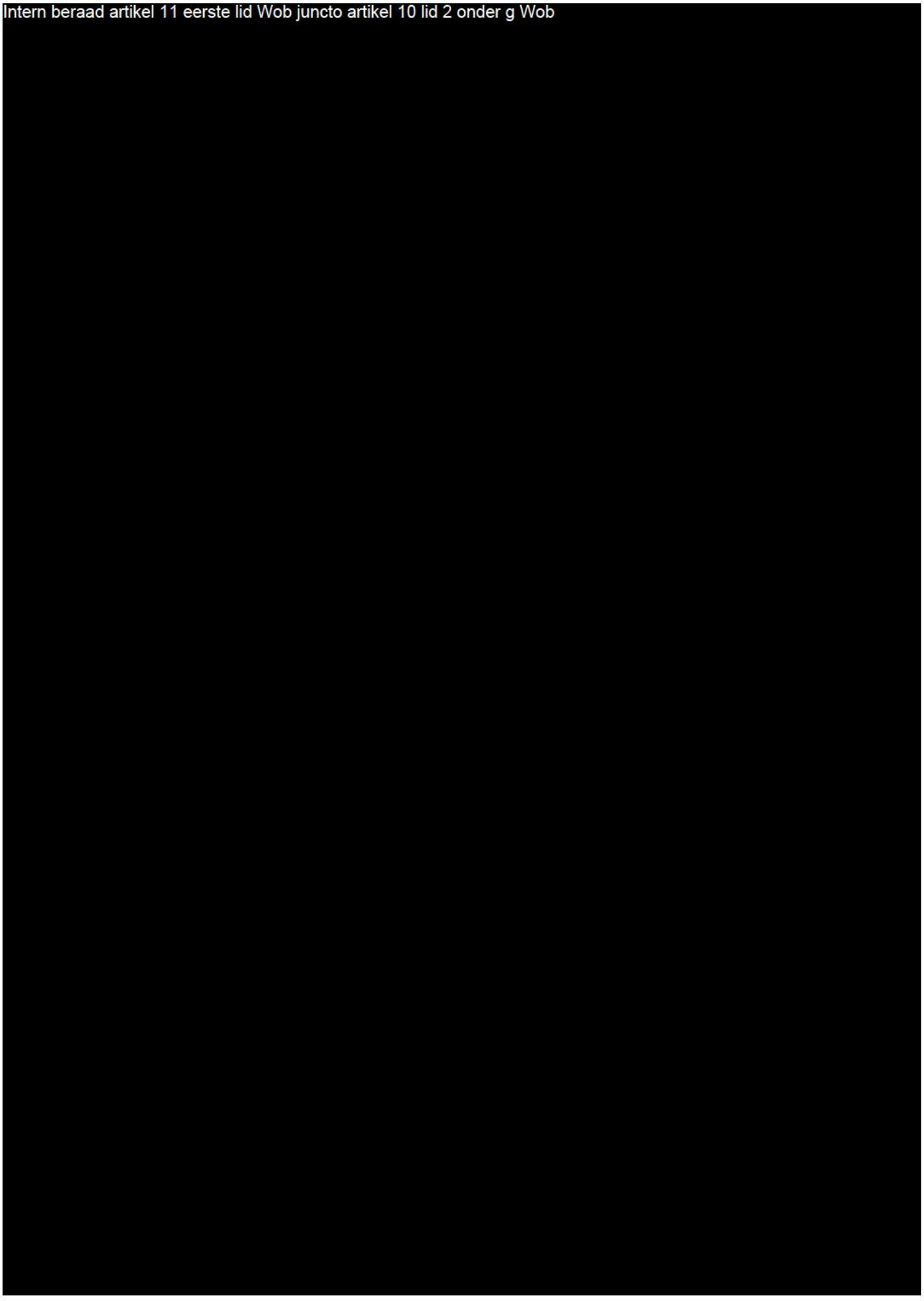
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

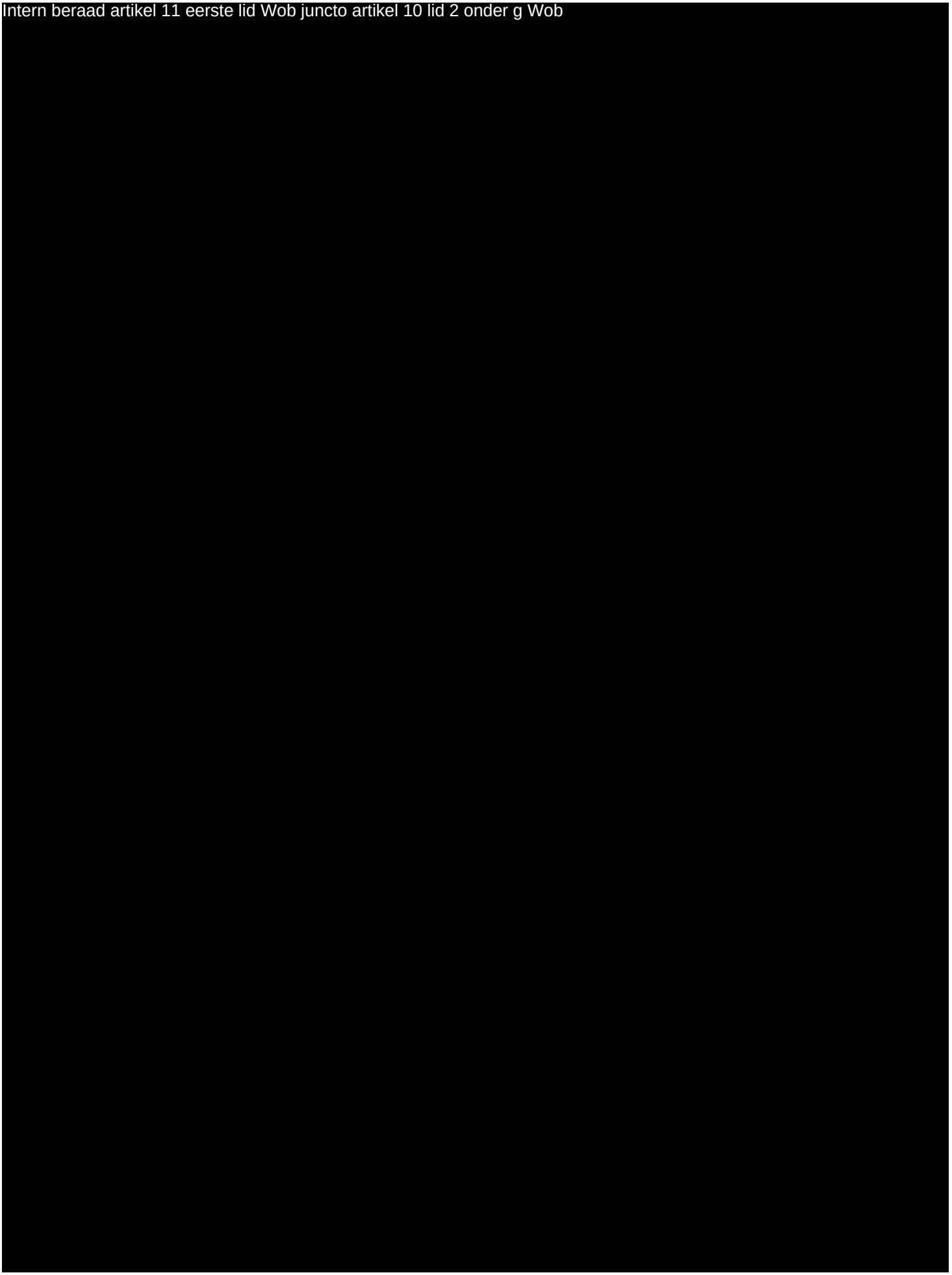
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

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

[redacted]

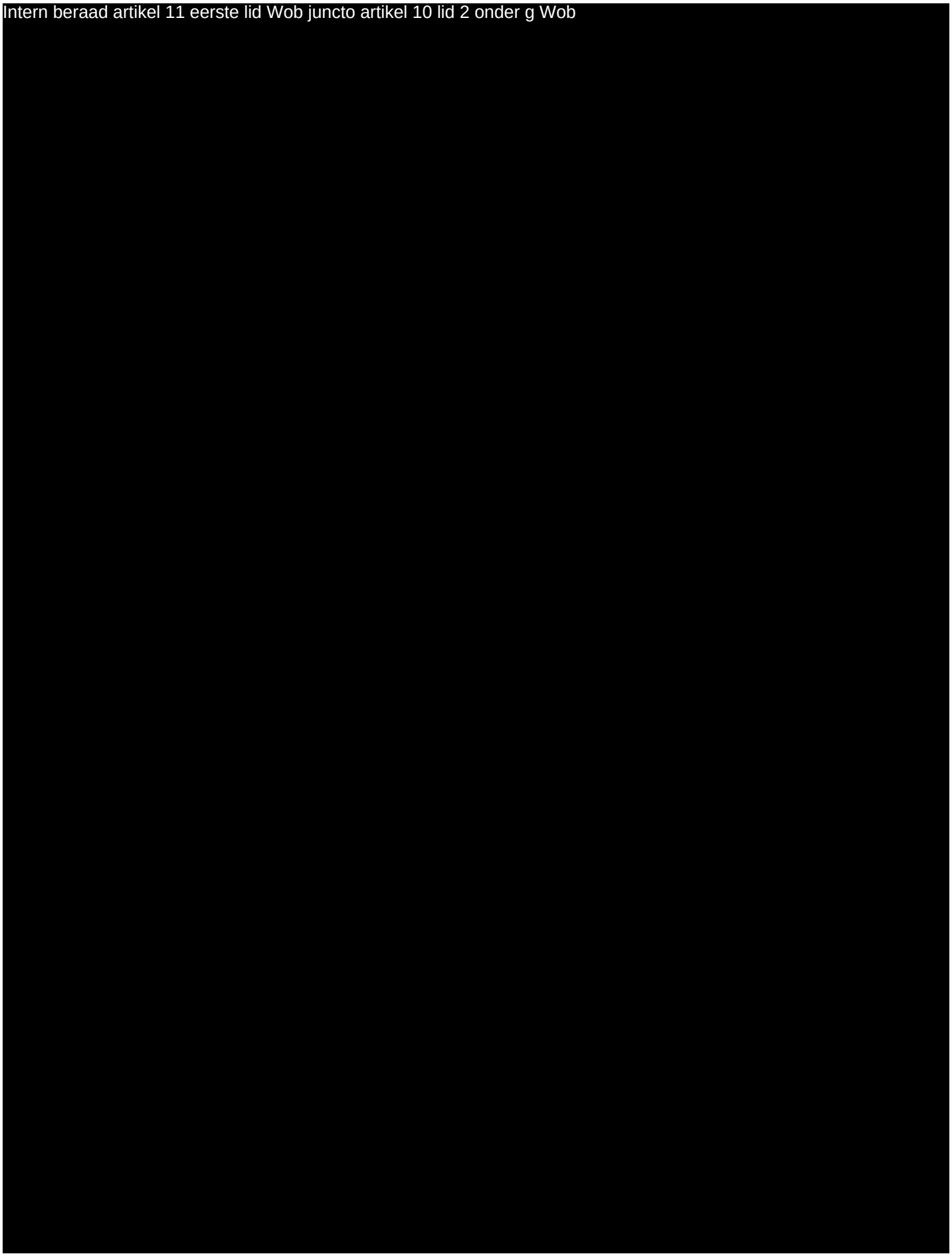
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

[redacted]

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

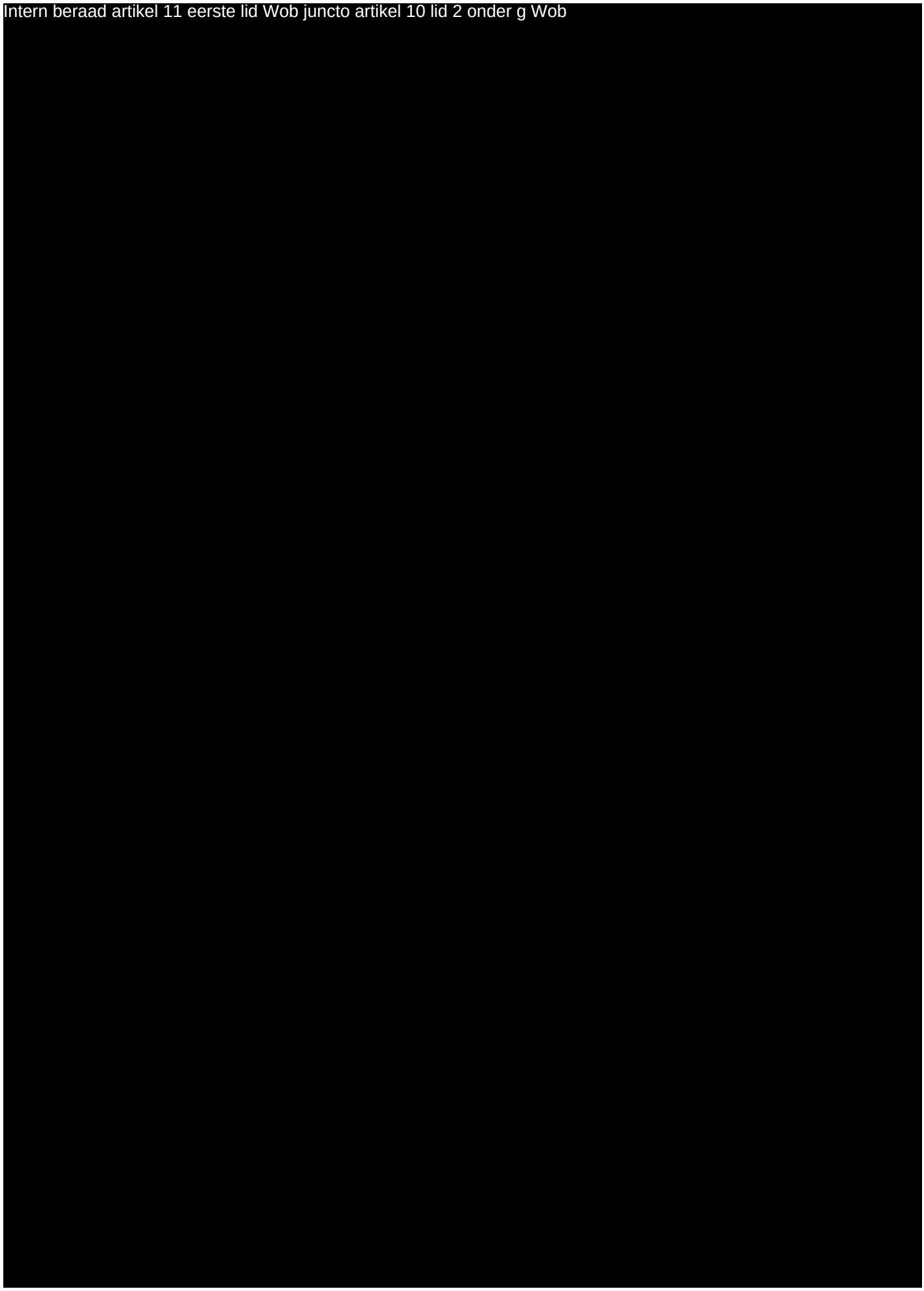


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

[redacted]

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



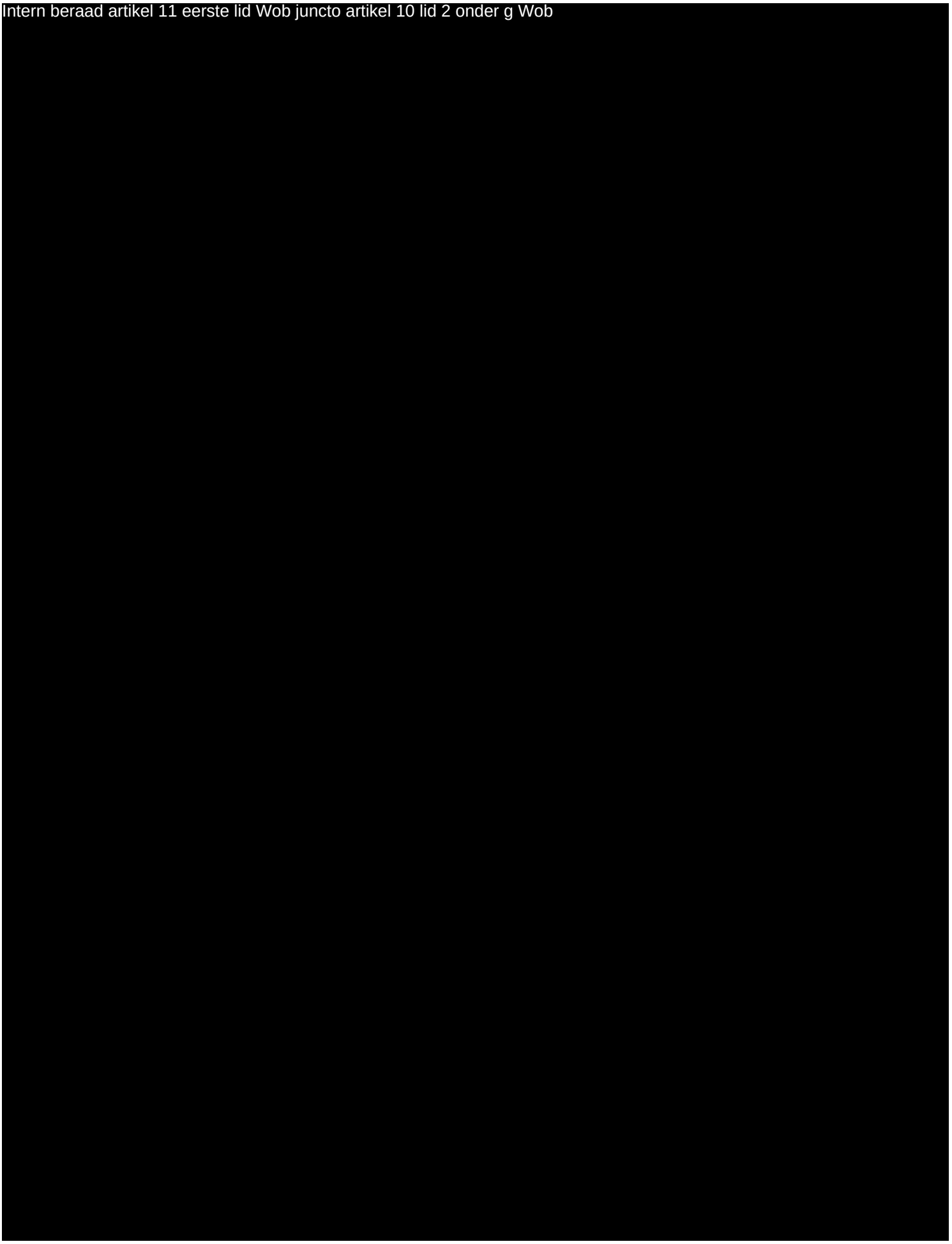
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

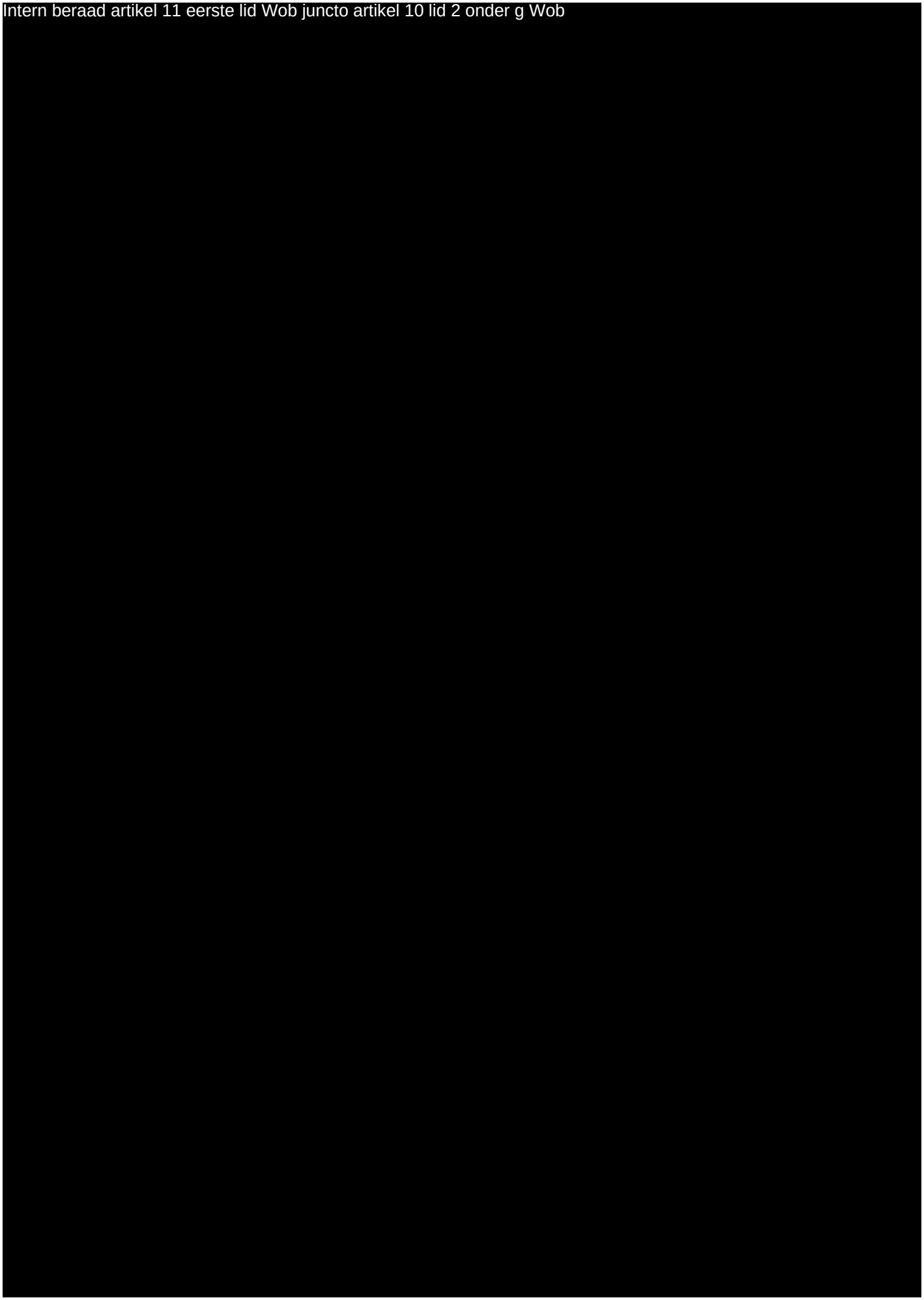
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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



1. Uitgangspunten



1. Uitgangspunten



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



1. Uitgangspunten

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



2. Resultaten

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

2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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

2. Resultaten



2. Resultaten



2. Resultaten

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



2. Resultaten



2. Resultaten

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

[redacted]

2. Resultaten

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

[redacted]

2. Resultaten

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



2. Resultaten

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

[redacted]

2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten



2. Resultaten

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



2. Resultaten



2. Resultaten

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

2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



2. Resultaten

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]

2. Resultaten

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

[redacted]

2. Resultaten

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]

2. Resultaten

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



2. Resultaten

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



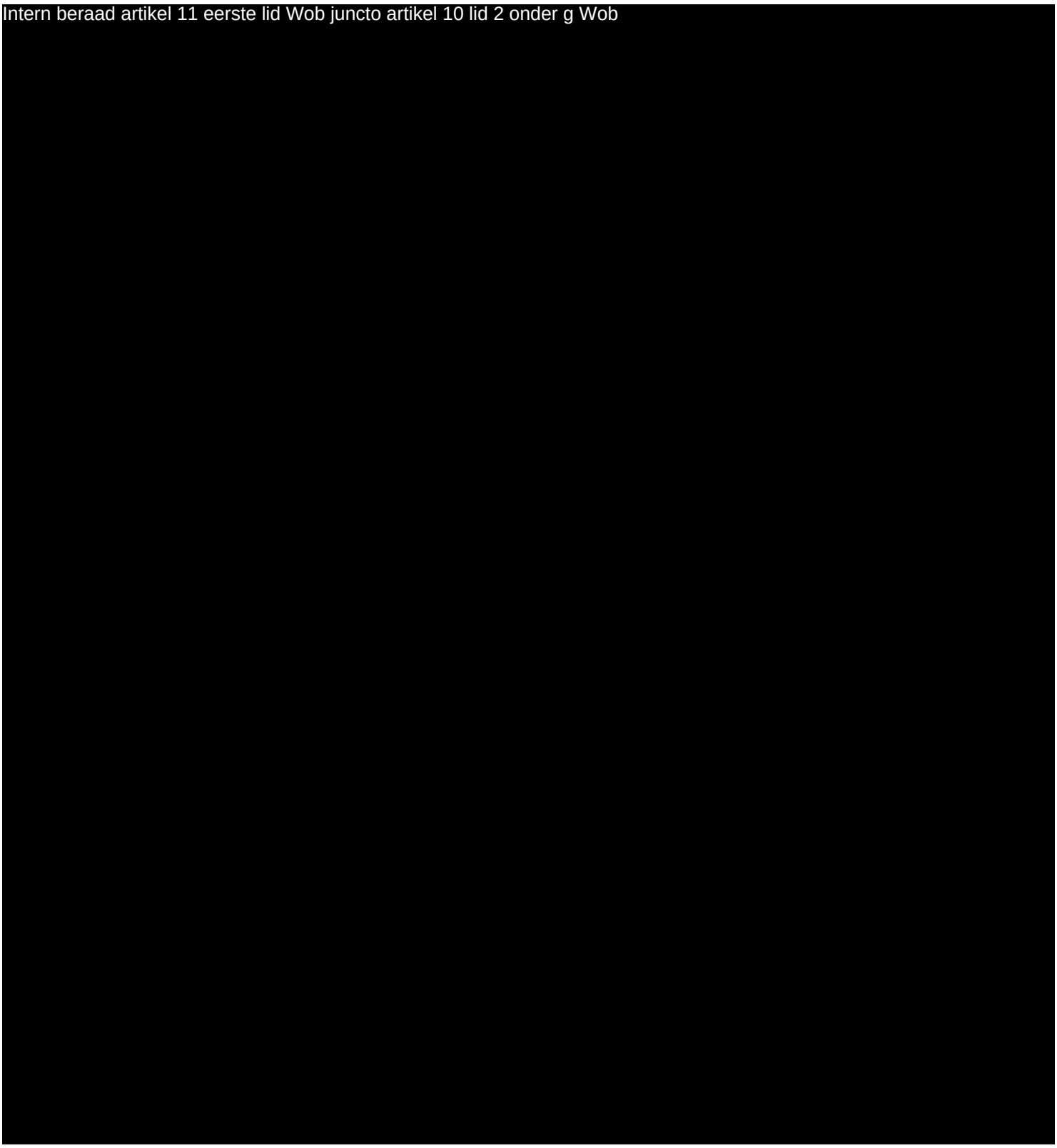
Een paar highlights

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

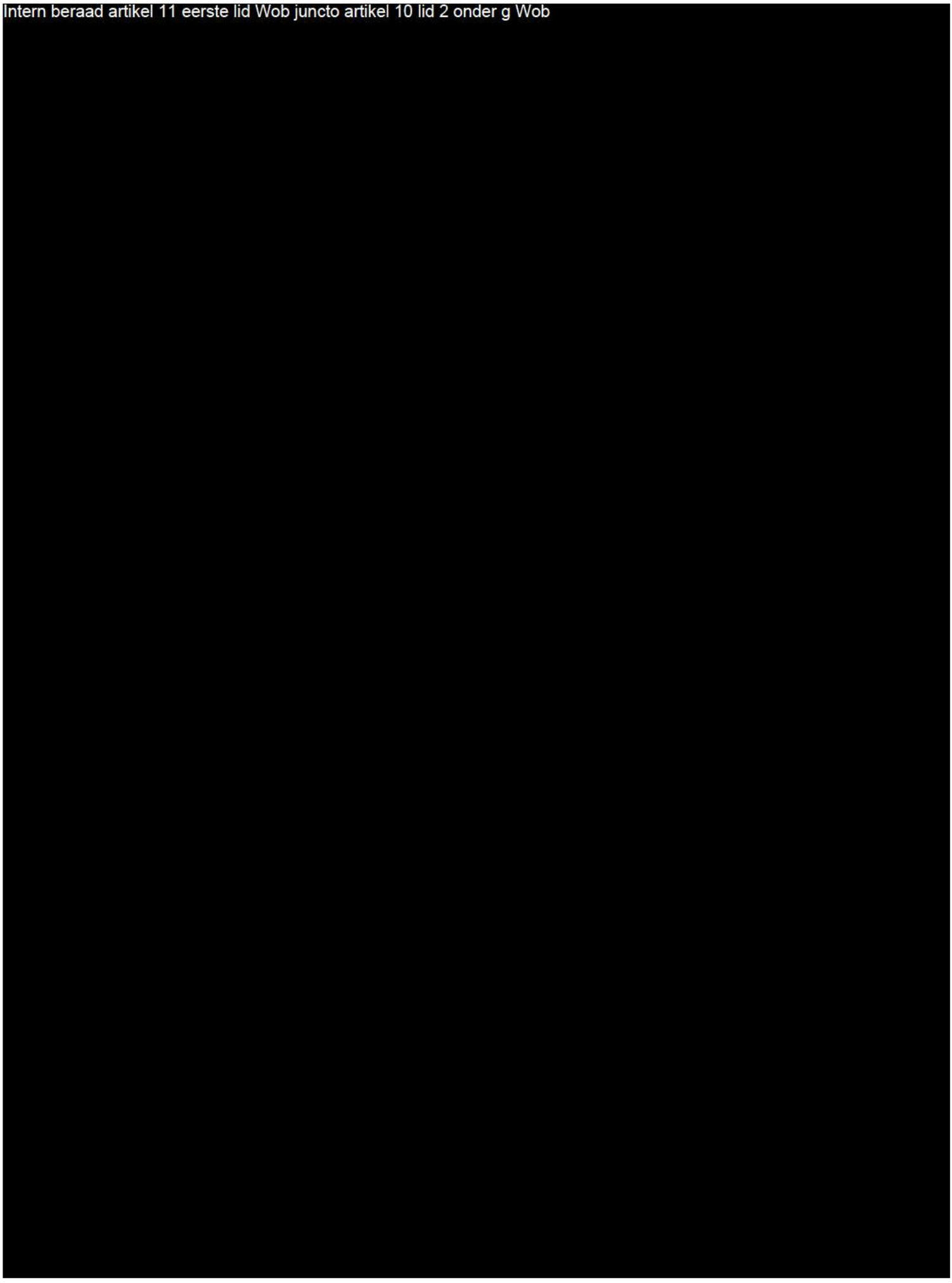


II

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

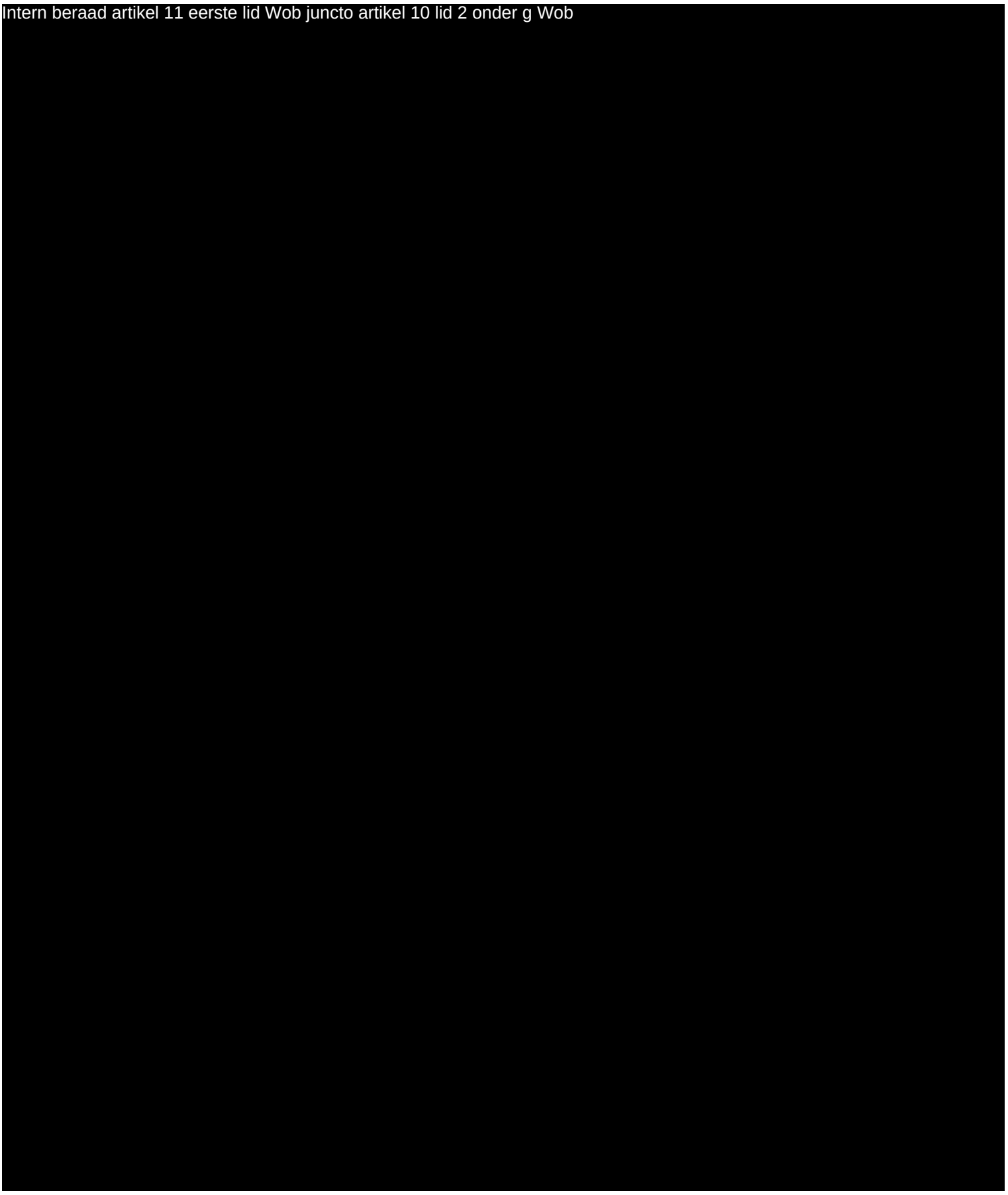


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



III

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



[redacted]

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

[redacted]

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]

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

[redacted]

Witteveen + Bos

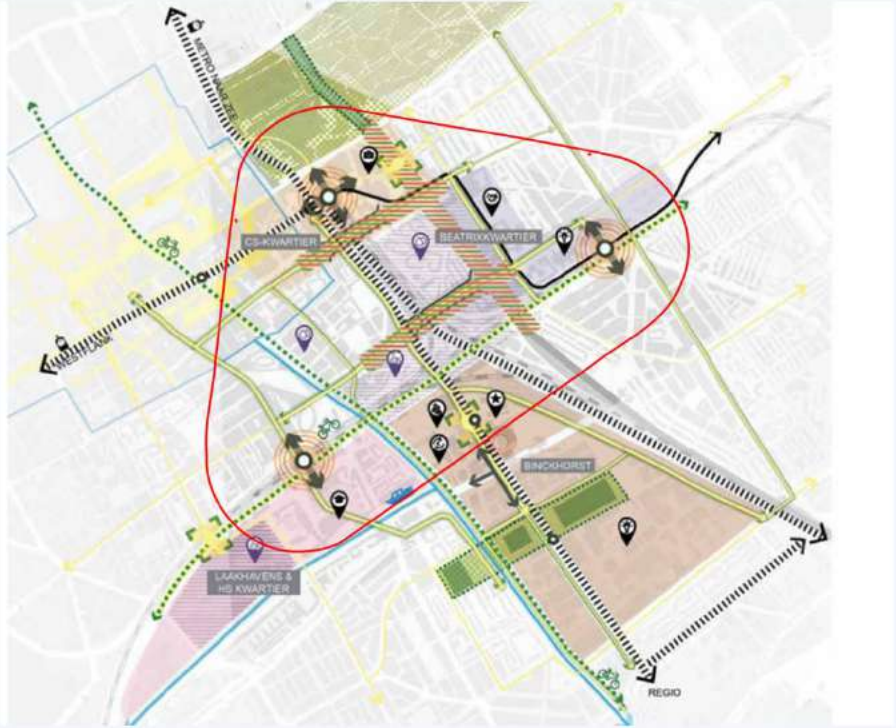
afbeelding

afbeelding

Alternatieven

Verkenning CID-Binckhorst

11 juli 2019


CS-KWARTIER
BEATRIXKWARTIER
BINCKHORST
LAKHAVENS &
HS KWARTIER
REGIO

Opgave

- met bereikbaarheidsmaatregelen bijdragen aan de verstedelijkingsopgave;
- het beperken/wegnemen van NMCA knelpunten in de zuidelijke randstad;
- het bijdragen aan ambities op het gebied van fiets en OV.



"Centrum Den Haag maakt sprong over het spoor"

Doel van verkenning zeef 1

- heeft het alternatief voldoende doelbereik?
- is er sprake van no go's, onoverkomelijke belemmeringen en/of zwaarwegende effecten, die kunnen leiden tot onvergunbaarheid of onacceptabele oplossingen?
- is het alternatief realiseerbaar, maakbaar en betaalbaar?

Uitgangspunten voor verkenning

De volgende aspecten zijn uitgangspunt (een gegeven) en worden niet gevarieerd, mede om het aantal variabelen te beperken en aan te sluiten bij wat leeft:

- Het bouwprogramma: woningbouw en werkgelegenheid
- Parkeernorm: halvering van bestaande normen conform MER CID
- Schenkviaduct: afwaardering van 2x2 naar 2x1, aansluiting op Rijswijkseplein blijft, dus geen Schenkverbinding (tunnel met aansluiting op binnenring Den Haag)

Te onderzoeken variabelen

- OV systeem
  - Soort systeem: Reguliere tram, HOV bus, HOV tram, Lightrail, ART
  - Bereik: CS-Station Voorburg / (Scheveningen)-CS-StationVoorburg-regio
- Fiets

OV systemen

"Graz" stadstram
CS-Voorburg



"Strassbourg" HOV tram
CS-Voorburg-regio



"Shenzen" HOV bus
CS-Voorburg-regio



"Düsseldorf" light rail +/- 1
CS-Voorburg-regio



ART
CS-Voorburg-regio



Reguliere tram (Graz)

- Stadstram
- Deels meerijdend met verkeer
- Lagere snelheid
- Lagere frequentie
- Halte afstanden ongeveer 500-750 m



HOV Bus (Shenzen)

- Hoogwaardige busverbinding
- Waar kan op een vrije baan
- De regio in waar kan via bestaande infrastructuur bv A12
- Hoge frequentie
- Halte afstanden ongeveer 750-1000 m



HOV tram (Strassbourg)

- Hoogwaardige tramverbinding
- Waar kan op een vrije baan
- De regio in via eigen infrastructuur
- Hoge frequentie
- Halte afstanden ongeveer 750-1000 m
- Hogere gemiddelde snelheid



Lightrail (Düsseldorf)

- Hoogwaardige tramverbinding
- Op vrije baan op +1 of -1
- De regio in via eigen infrastructuur
- Hoge frequentie
- Halte afstanden ongeveer 1000-2000 m
- Hogere gemiddelde snelheid

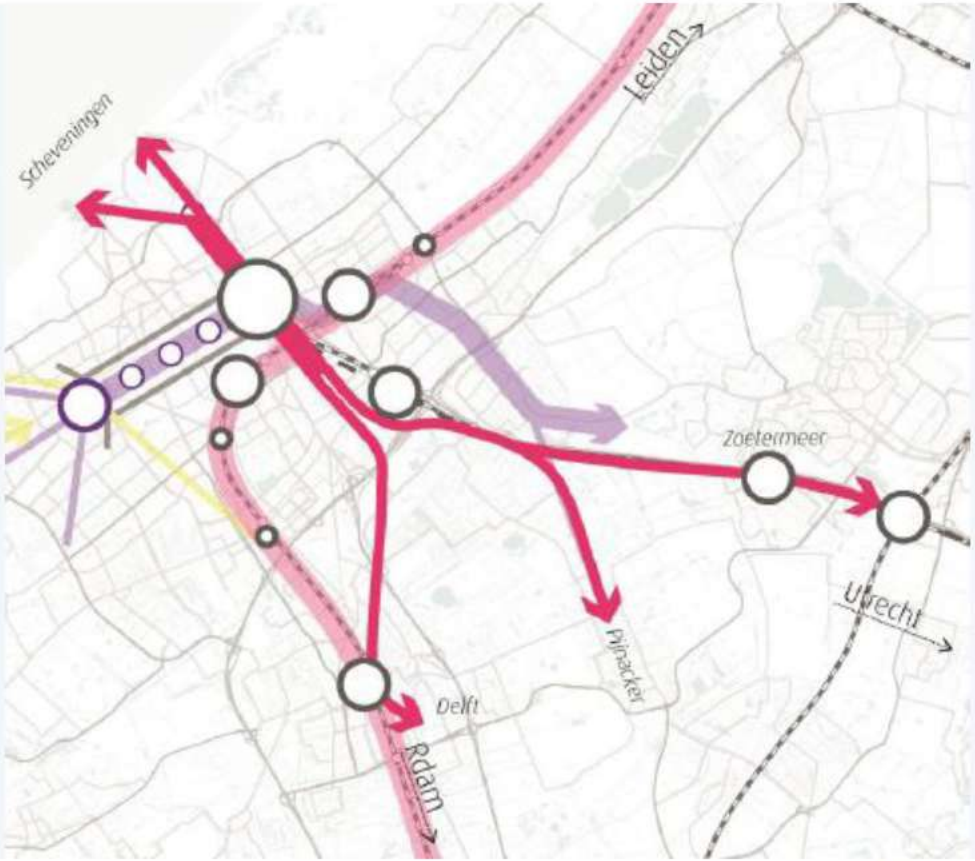


ART

- Autonomous Rapid Transit
- Wordt hier toegepast vergelijkbaar met HOV tram
- Dus waar kan op een vrije baan
- De regio in via eigen infrastructuur
- Hoge frequentie
- Halte afstanden ongeveer 500-750 m
- Hogere gemiddelde snelheid
- Kosten anders door geen investering in rail en bovenleiding



Regionaal doortrekken



Fiets: basispakket (no regret)



Enkele schakels in:

- Velostrada
- Trekvliet tracé

Fiets: aanvullend pakket lokaal



No-regret pakket plus:

- Maatregelen MER CID
- Voorstel KTA (zie volgende slide voor regionale schakels)
- Fietsverbinding op Schenkviaduct

Fiets: aanvullend pakket regionale schakels



Alternatieven

#	Naam	Basis pakket	Aanvullend fiets	Bereik OV lijn	Doorrekenen verkeersmodel
0	Referentie (autonoom + bouw)	Nee	Nee	n.v.t.	Ja
1	Referentie met basis en fiets	Ja	Ja	n.v.t.	Ja
2	Reguliere tram	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Nee
3	HOV bus lokaal	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Nee
4	HOV bus regionaal	Ja	Nee	(Scheveningen-) CS - Station Voorburg - regio	Nee
5	HOV tram lokaal	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Ja
6	HOV tram regionaal	Ja	Nee	(Scheveningen-) CS - Station Voorburg - regio	Nee
7	Lightrail lokaal	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Nee
8	Lightrail regionaal	Ja	Nee	(Scheveningen-) CS - Station Voorburg - regio	Ja
9	ART lokaal	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Nee
10	ART regionaal	Ja	Nee	(Scheveningen-) CS - Station Voorburg - regio	nee

Alternatief 0: Referentie (autonoom + bouw)

Doel:

- Aantonen dat met de verstedelijkingsopgave voor CID en Binckhorst het doel wordt bereikt

- Als niet het doel wordt bereikt is dit een rechtvaardiging van het project

Alternatief 1: basis pakket met extra fiets zonder OV-as

Doel:

- Laten zien of doel wordt bereikt met basispakket en zwaar inzetten op fiets zonder aanleg van de OV as CS-Voorburg

- Basispakket bestaat uit de no-regret maatregelen incl smart maatregelen, hubs, fiets
- Aanvullend pakket bestaat uit extra maatregelen fiets in gebied en er buiten (KTA)

Alternatief 2: Reguliere tram

Doel:

- Aantonen dat de stadstram het doel bereikt

- Stadstram loopt van CS tot Voorburg, aansluiting op lijn 1 naar Delft die wordt omgelegd door de Binckhorst
- Fietsmaatregelen conform no-regret pakket
- Niet doortrekken in de regio

Alternatief 3: HOV bus lokaal

Doel:

- Aantonen dat een HOV bus het doel bereikt als deze als lokale bus rijdt van CS naar Voorburg station

- No-regret fietspaden, geen aanvullende fietspaden
- Niet de regio in

Alternatief 4: HOV bus regionaal

- Doel:
- Aantonen dat een HOV bus het doel bereikt als deze als regionale bus rijdt

- In dit alternatief rijdt bus door voorbij Voorburg naar Zoetermeer meest over bestaande wegen waar kan op eigen baan
- Doorkoppeling richting Delft en Pijnacker/Rotterdam via overstap op lijn 1 en RandstadRail
- No-regret fietspaden, geen aanvullende fietspaden

Alternatief 5: HOV tram lokaal

Doel:

- Aantonen dat een HOV tram het doel bereikt als deze als lokale tram rijdt van CS naar Voorburg station

- No-regret fietspaden, geen aanvullende fietspaden
- Niet de regio in

Alternatief 6: HOV tram regionaal

Doel:

- Aantonen dat een HOV tram het doel bereikt als deze als regionale tram rijdt

- In dit alternatief rijdt de tram door voorbij Voorburg naar Zoetermeer op eigen infrastructuur
- Richting Delft sluit tram aan op infrastructuur lijn 1
- Richting Pijnacker/Rotterdam wordt overstap RandstadRail gerealiseerd thv Nootdorp
- No-regret fietspaden, geen aanvullende fietspaden

Alternatief 7: lightrail lokaal

Doel:

- Aantonen dat een lightrail het doel bereikt, extra reizigers versus extra kosten als lijn tot Voorburg station

- Geheel ongelijkvloers op +1 of -1

Alternatief 8: lightrail regionaal

Doel:

- Aantonen dat een lightrail het doel bereikt, extra reizigers versus extra kosten

- Geheel ongelijkvloers op +1 of -1
- Doortrekken voorbij Voorburg naar Zoetermeer
- Richting Delft sluit lightrail als HOV tram aan op infrastructuur lijn 1
- Richting Pijnacker/Rotterdam wordt overstap RandstadRail gerealiseerd thv Nootdorp

Art lokaal

Doel:

- Aantonen dat een ART het doel bereikt als deze als lokale tram rijdt van CS naar Voorburg station

- No-regret fietspaden, geen aanvullende fietspaden
- Niet de regio in

Alternatief 9: ART regionaal

Doel:

- Aantonen dat een ART het doel bereikt als deze als regionale tram rijdt

- Deze is gelijkwaardig aan HOV tram, echter de aanlegkosten zijn lager
- Vervoerswaarde zijn gelijkwaardig
- Met name ook inpassing van een ander systeem in bestaand systeem
- Richting Zoetermeer nieuwe infra, richting Delft en Pijnacker overstap op bestaand systeem

Doorrekenen

- Referentie 2040 (autonoom + bouwprogramma)
- Referentie met basispakket en aanvullend fietspakket
- De volgende OV systemen: HOV tram en lightrail
- HOV bus niet doorrekenen, die kan afgeleid worden van HOV tram als lokaal systeem lightrail regionaal systeem (-/- railbonus), kosten verschil wordt wel inzichtelijk gemaakt
- Idem voor de reguliere tram
- ART niet doorrekenen want vervoerswaarde gelijkwaardig aan HOV tram, kosten verschil wordt wel inzichtelijk gemaakt

Alternatieven

#	Naam	Basis pakket	Aanvullend fiets	Bereik OV lijn	Doorrekenen verkeersmodel
0	Referentie (autonoom + bouw)	Nee	Nee	n.v.t.	Ja
1	Referentie met basis en fiets	Ja	Ja	n.v.t.	Ja
2	Reguliere tram	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Nee
3	HOV bus lokaal	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Nee
4	HOV bus regionaal	Ja	Nee	(Scheveningen-) CS - Station Voorburg - regio	Nee
5	HOV tram lokaal	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Ja
6	HOV tram regionaal	Ja	Nee	(Scheveningen-) CS - Station Voorburg - regio	Nee
7	Lightrail lokaal	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Nee
8	Lightrail regionaal	Ja	Nee	(Scheveningen-) CS - Station Voorburg - regio	Ja
9	ART lokaal	Ja	Nee	CS-Station Voorburg	Nee
10	ART regionaal	Ja	Nee	(Scheveningen-) CS - Station Voorburg - regio	nee

Witteveen + Bos



www.witteveenbos.com

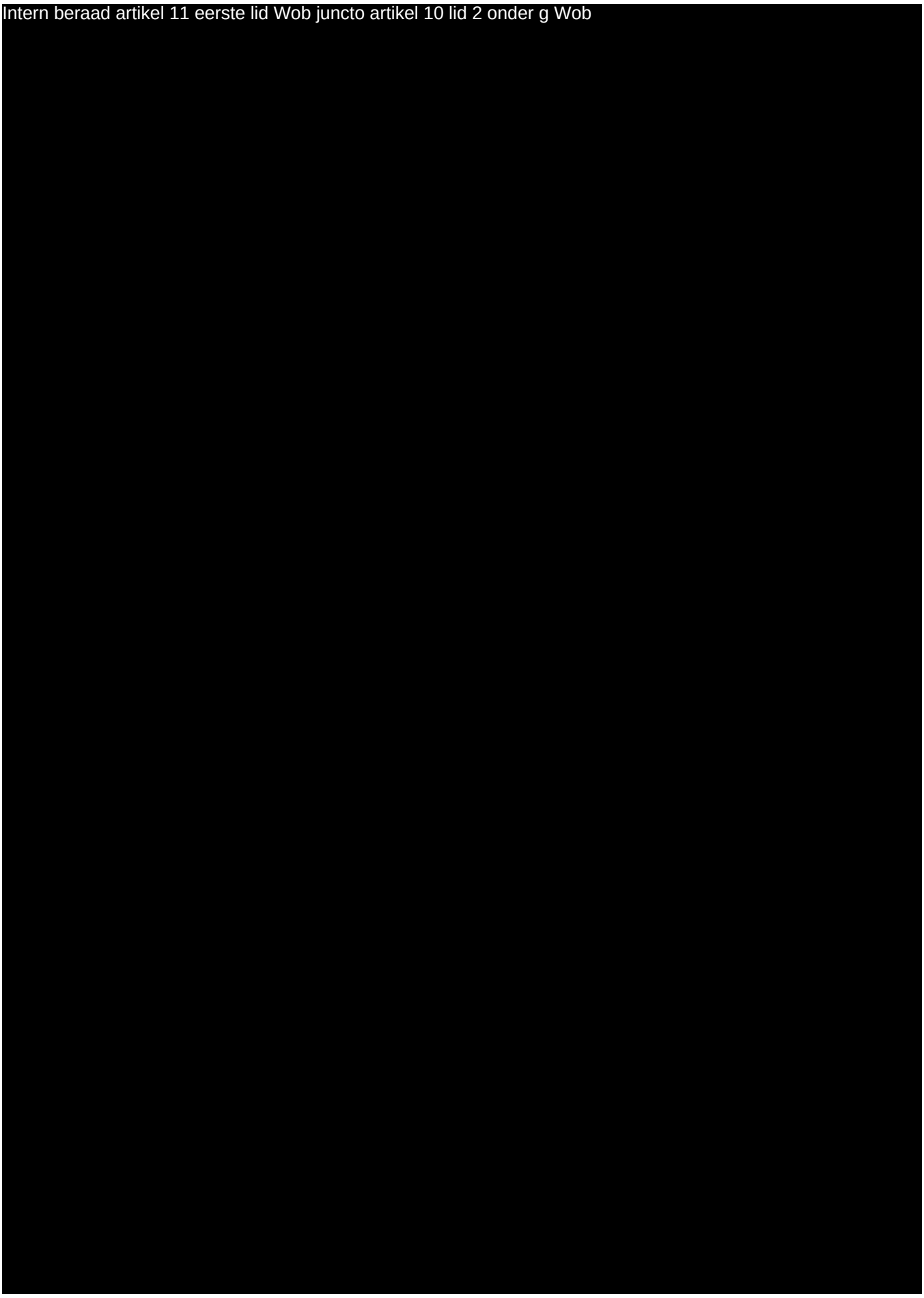
NOTITIE

Onderwerp	Adviesrapport Marktscan CID Binckhorst
Project	Marktscan CID Binckhorst
Opdrachtgever	VINU
Projectcode	116431
Status	Concept 03
Datum	23 september 2019
Referentie	116431/19-015.348
Auteur(s)	[redacted]
Gecontroleerd door	-
Goedgekeurd door	-
Paraaf	

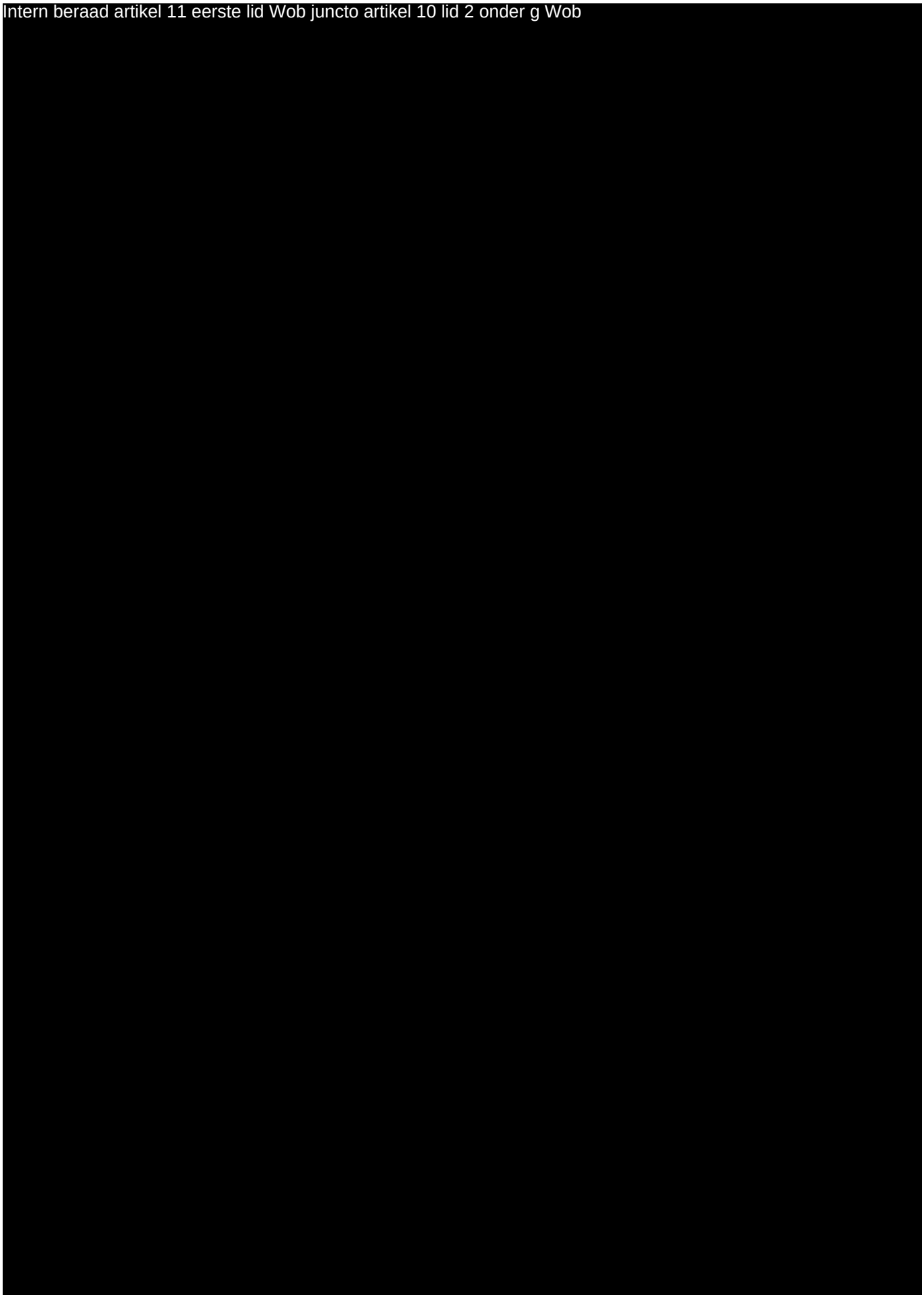
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

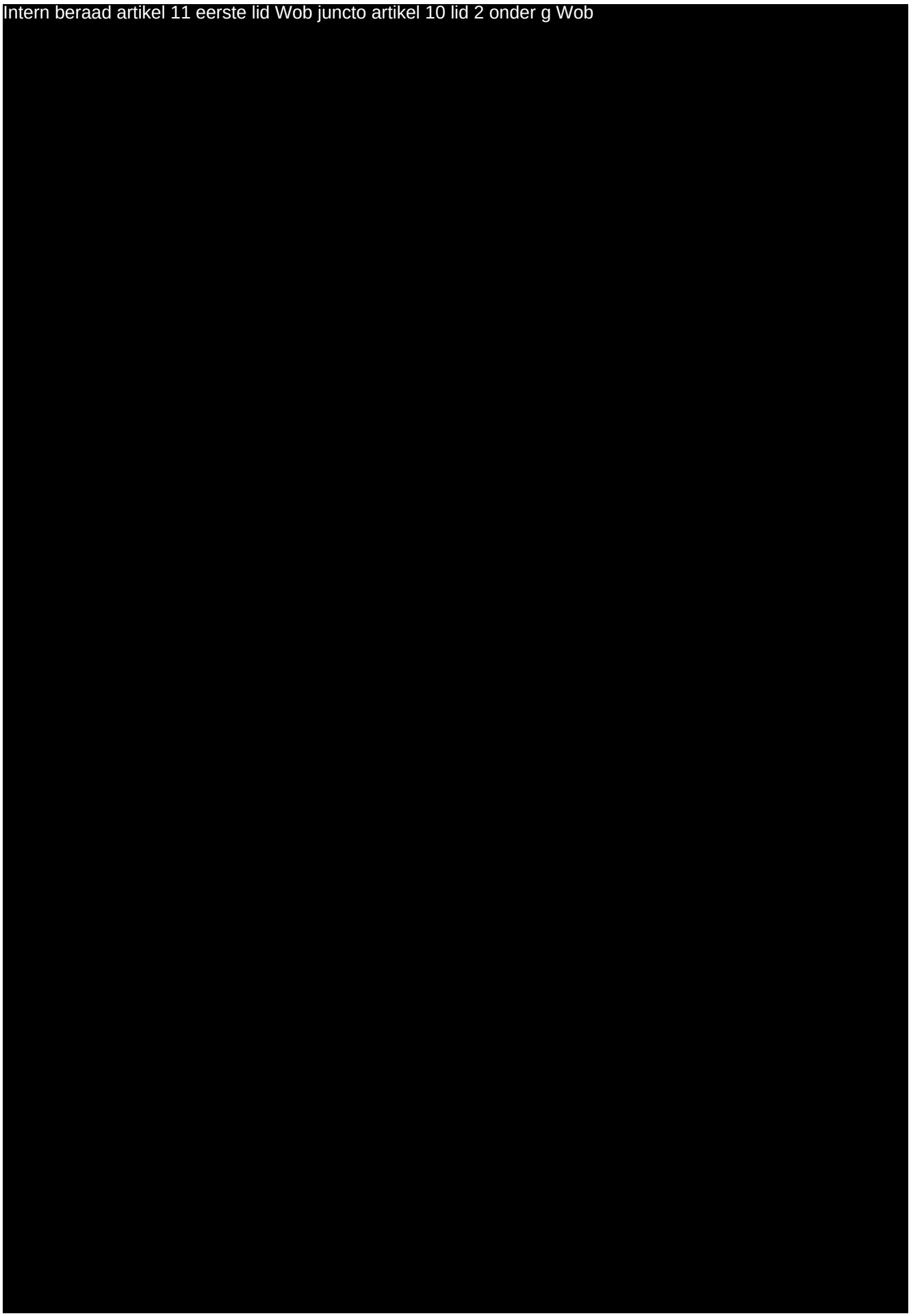
[redacted]

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

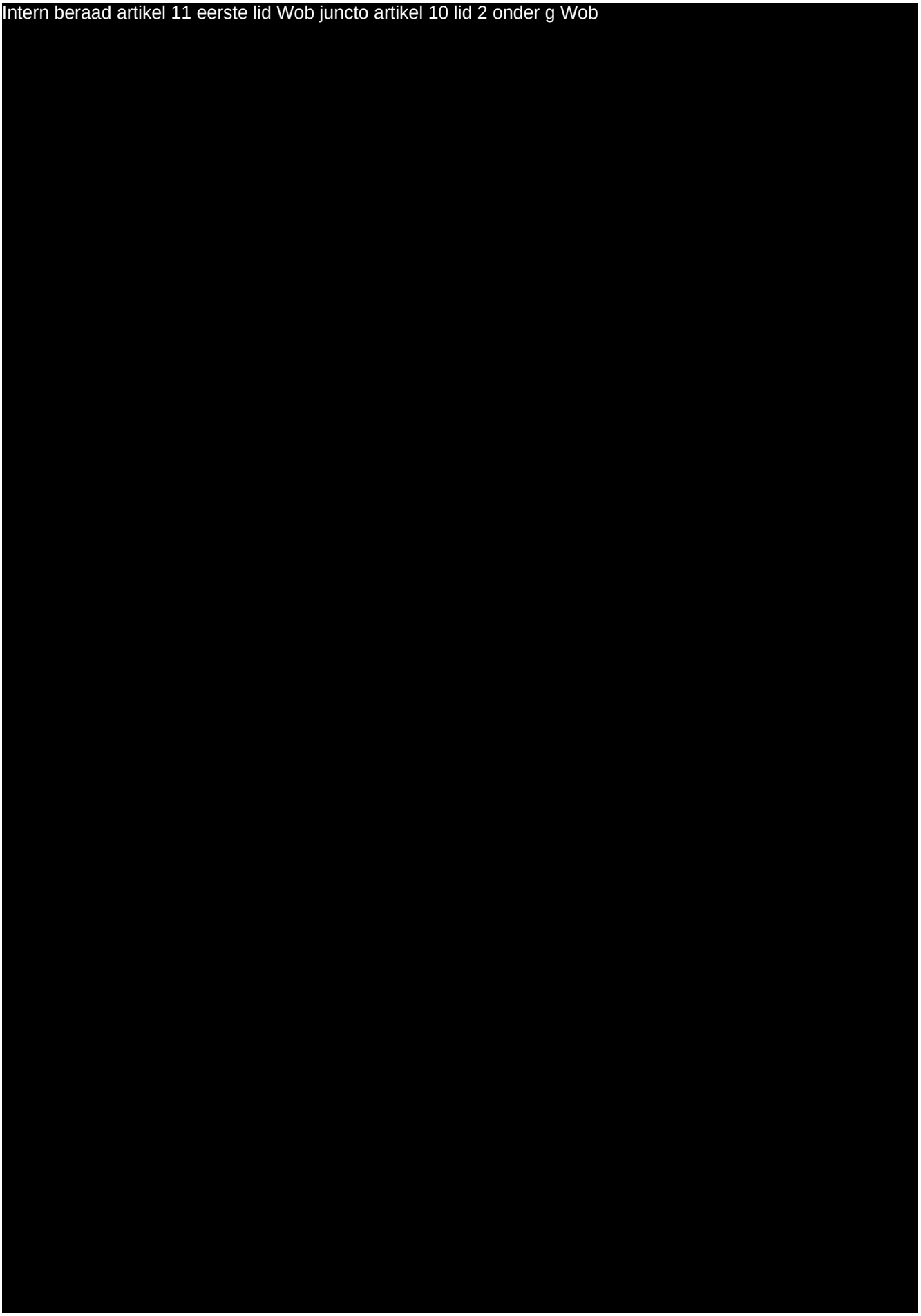
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

[redacted]


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

[redacted]

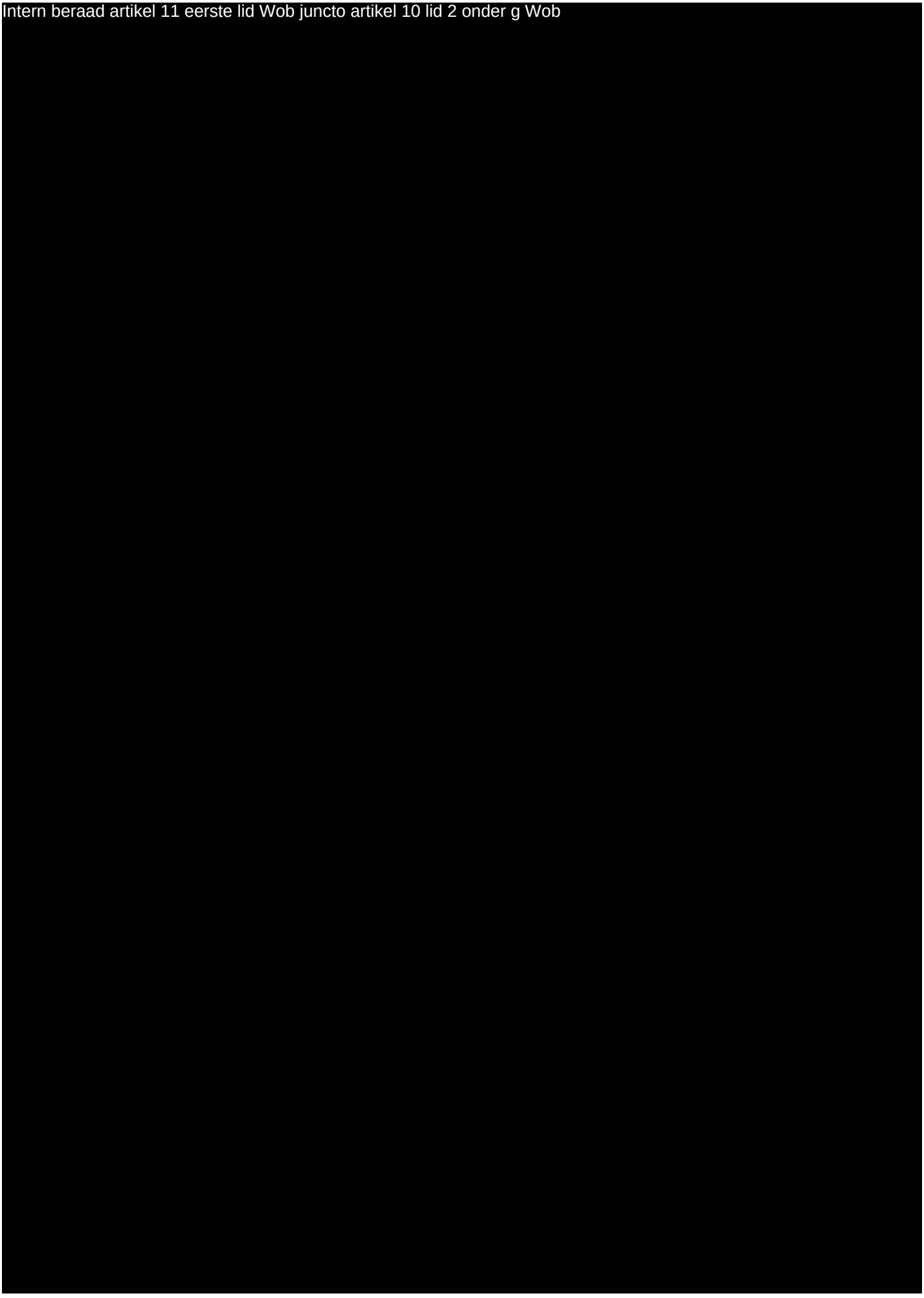
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

VINU.
van idee naar uitvoering

MEMO

Betreft	Omgevingsmanagement Q3-Q4 2019
Aan	Leden Kernteam
Van	[redacted]
Plaats/Datum	Den Haag, 9 augustus 2019

Aanleiding

Afgelopen februari is het kernteam via een memo meegenomen in de participatieacties voor Q1 en Q2 van 2019. Er is in de eerste helft van 2019 een overleg met buurgemeenten geweest en mobiliteitspartijen zijn betrokken via het Kernteam Plus. Ook is de omgeving betrokken via sessies van W+B.

Met de besluiten in de afgelopen programmaraad is de volgende fase van de verkenning gestart. Dit betekent ook een nieuwe fase wat betreft het omgevingsmanagement. Deze memo gaat over de participatieacties van de Verkenning CID-Binckhorst die zijn gericht op het informeren en raadplegen van de direct betrokkenen en belanghebbenden van het project, voor de tweede helft van 2019



Het is belangrijk om het omgevingsmanagement voor de aankomende periode goed uit te denken en in lijn te brengen met het projectplan voor de verkenning. Hier in staat dat we het omgevingsmanagement (1) doen volgens de de inspraak- en participatieverordening van de gemeente Den Haag en de inspraakverordening Leidschendam-Voorburg), (2) in lijn brengen met de communicatie en participatieplannen van gerelateerde projecten zoals de structuurvisie CID en (3) de gangbare participatiekaders spelregels MIRT en volgens de participatiecode Rijk volgen. Hier zal constant aandacht voor zijn in het uitwerken van de participatie en communicatie acties. Bij het omgevingsmanagement zijn de elementen samenspraak, samenhang en samenspel de basis en we gebruiken de participatieladder om de rol van doelgroepen en stakeholders te bepalen.

Doel: Het Kernteam wordt gevraagd dit memo vast te stellen als kader voor de invulling van het Omgevingsmanagement in Q3 en Q4 2019. Voor specifieke uitvragen of benodigde investeringen wordt aan het kernteam separaat akkoord gevraagd.

Opbouw: Deze memo gaat eerst kort in op de te onderscheiden doelgroepen. Daarna volgen de beoogde participatie en communicatie acties voor de komende maanden, inclusief doel.

[redacted]

VINU.

1. **Doelgroepen**
   - De te onderscheiden doelgroepen zijn:
   - Omliggende gemeenten: Delft, Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer
   - De mobiliteitspartijen, kernteam plus: HTM, NS, ProRail en Rijkswaterstaat
   - Bestaande ondernemers, bewoners en gebruikers van CID-Binckhorst
   - Ontwikkelaars en marktpartijen, die initiatieven willen nemen in het gebied
   - Belangenorganisaties: Rover, Fietsersbond, bureau Binnenstad/stichting Binnenstad, IM Binck, ondernemersverenigingen, culturele instellingen, bewonersverenigingen, Den Haag Nieuw Centrum, TLN etc.
   - Overige belanghebbenden en belangstellenden
   - Opdrachtgevende organisaties - ambtelijk
   - Opdrachtgevende organisaties - politiek: Raads- en Statenleden, leden Tweede Kamer

De laatste twee doelgroepen vallen onder “intern omgevingsmanagement”. Het is belangrijk om de interne achterban en politiek goed mee te nemen en draagvlak binnen de verschillende afdelingen, raakvlakprojecten van de opdracht gevende organisaties te organiseren. Dit wordt geborgd door continue afstemming van de Kernteamleden met de eigen organisaties.

Voor iedere doelgroep is een passende aanpak opgesteld, waarbij andere activiteiten horen.

2. Omgevingsmanagement acties Q3 en Q4 2019

Datum/ periode 2019	Wat?	Voor wie?	Welk doel?	Betrokkenen/ organisatie
20 augustus – 1 oktober	Uitlegvideo’s laten maken	Alle betrokkenen	Basisinformatie over de verkenning, het proces en het no-regretpakket aanbieden. Vulling voor de website van programma MoVe	Omgevings-manager, Cooler Media, Communicatie medewerkers, Kernteam
28-aug	Werksessie Alternatieven en Effecten	Kernteam Plus (HTM, RWS, ProRail, NS)	Meedenken over inhoud alternatieven en effectenscores. (adviseren/raadplegen)	Kernteam W+B
10-sep	Informatiemarkt gemeente Den Haag structuurvisie CID. Marktkraam ‘mobiliteit’ met verkenning.	Bewoners/ ondernemers/ belangenorganisaties/bel angstellenden	Informeren over proces, verkenning, inhoud no-regretpakket	W+B, Omgevings-manager (vervanger), Gemeente den haag, Programmamanager no-regretpakket

Periode sept - okt	Losse stakeholdergesprekken	Omliggende gemeenten	Informeren over proces verkennins, inhoud no-regretpakket en besluit BO-MIRT, ophalen (adviseren/raadplegen)	Omgevings-manager
Week van 21-25 okt	Kernteam plus	RWS, HTM, ProRail, NS	Informeren over drie varianten voor besluitvorming BO MIRT, informeren over proces. Behoefte peilen over betrokkenheid vervolgproces.	Omgevings-manager
Week 11-15 nov	Raadsbijeenkomst opdrachtgevende organisaties	Raadsleden LV en Den Haag, wethouders LV en Den haag (desgewenst statenleden	Informeren over processtappen, inhoud verkenning & no-regret pakket en voorbereiden op besluitvorming BO MIRT	Gemeenten Den Haag, L'dam Voorburg, Omgevings-manager (evt PZH)
Periode okt – nov	Communicatie-strategie en communicatieka-lender uitwerken, in eerste instantie gericht op communicatie na BO MIRT najaar 2019 en proces richting voorkeurs-alternatief voorjaar 2020.	Primair: Bestaande ondernemers, bewoners en gebru kers, ontwikkelaars en marktpartijen, belangstellenden. Secundair: professionals uit het werkveld	Informeren en goede informatie over besluitvorming naar buiten brengen. Samen optrekken met communicatie programma MoVe	Communicatie adviseurs en woordvoerders & omgevings-manager & programma MoVe
Eerste week van dec	Groot participatie evenement (vervolg diner pensant)	Omliggende gemeenten, ondernemers, bewoners en gebru kers, ontwikkelaars en marktpartijen, Belangenorganisaties, opdrachtgevende organisaties (genodigden diner pensant)	Informeren over inhoud no-regretpakket, besluit BO MIRT en voortgang verkenning, samenhang met gebiedsontw kkeling, drie kansr jke oplossingsrichtingen. Daarnaast wensen/zorgen/belemmerin gen/kansen voor uitwerking en vervolgfase richting voorkeursalternatief ophalen.(raadplegen)	Omgevings-manager, Externe partij (Piraat), Kernteam, Raakvlakprojecten
Tweede week van dec	Kick-off sessie start vervolgfase	Omliggende gemeenten en kernteam plus. Desgewenst: één centrale sessie voor medewerkers van opdrachtgevende organisaties	Informeren over proces tot nu toe en besluit BO MIRT, samenwerkafspraken maken, betrokkenheid te creëren en zorgen/ wensen/kansen/belemmeri ngen vervolgfase richting voorkeursalternatief ophalen (adviseren).	Omgevings-manager, externe partij die vervolgfase trekt

Tabel 1: Overzicht activiteiten omgevingsmanagement

Groot participatie-event in december

In het voorgaande schema staat een groot evenement gepland in december. Dit event is de opvolger van het diner pensant van 2018. In een eerdere planning was het idee om in mei de follow up te organiseren. Bij nader inzien lijkt het zinniger om na het besluit in het BO MIRT in het najaar van 2019 dit evenement te organiseren.

Onderwerpen voor dit evenement:

- Uitkomsten BO-MIRT en proces van de verkenning.
- Kansrijke oplossingen en hoe we hier toe zijn gekomen.
- Informatie ophalen voor de vervolgstap, de uitwerking van 3 naar 1 alternatief
- No Regret Pakket: maatregelen en planning
- Samenhang met gebiedsontwikkelingen/structuurvisies Binckhorst en CID (samen met gemeente Den Haag)

Het evenement zal voor een brede doelgroep zijn (ondernemers, bewoners, gebruikers, belangenorganisaties, marktpartijen en belanghebbenden) en een meer informerend karakter hebben dan het diner pensant. Bureau Piraat zal worden gevraagd bij te dragen aan de opzet en organisatie van het evenement. Het Kernteam zal nader worden geïnformeerd over de invulling van de opzet en kosten. Ook zal de inzet van Piraat aan het Kernteam worden voorgelegd.

Communicatie- en participatie no-regretpakket door Den Haag

De invulling van de communicatie en participatie aanpak rondom het No-Regretpakket ligt primair bij de programmamanagers van de gemeente Den Haag, in afstemming met het project verkenning CID-Binckhorst. In gesprekken met omliggende gemeenten die worden georganiseerd vanuit de Verkenning zal het no-regret pakket ook worden besproken.

Participatie

Vanaf het najaar (na besluit in BO MIRT) werken we verder aan de uitwerking van de alternatieven. Mogelijk ontstaat in het voorjaar van 2020 zicht op (de contouren van) het voorkeursalternatief. Om tot gedragen keuzes te komen is het belangrijk om de belangrijkste stakeholders bij deze uitwerking te (blijven) betrekken. Voor de participatie In Q3 en Q4 van 2019 werken we hiervoor de strategie uit om vanaf begin 2020 uit te voeren.

Gemeente Den Haag
Gemeente Leidschendam-Voorburg
Provincie Zuid-Holland
Metropoolregio Rotterdam Den Haag
ministeries van IenW en BZK

Uitgangspunten modelberekeningen verkenning regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Den Haag
Gemeente Leidschendam-Voorburg
Provincie Zuid-Holland
Metropoolregio Rotterdam Den Haag
ministeries van IenW en BZK

Uitgangspunten model-berekeningen verkenning regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst

Datum 26 juli 2019
Kenmerk 004481.20190722.R1.01
Auteur [redacted]

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Den Haag, Gemeente Leidschendam-Voorburg, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ministeries van IenW en BZK.
Titel rapport	Uitgangspunten modelberekeningen verkenning regionale bereikbaarheid CID/Binckhorst
Kenmerk	004481.20190722.R1.01
Datum publicatie	26 juli 2019

Inhoud Pagina

1	**Inleiding**	1
2	**Verkeersmodel**	2
3	**Plangebied**	3
4	**Uitgangspunten referentiesituaties**	5
4.1	Bouwprogramma	5
4.2	Netwerken autonoom	6
4.2.1	Buitengebied	7
4.2.2	Aanpassingen plangebied	7
5	**Uitgangspunten alternatieven**	8
5.1	Basispakket aan uitgangspunten door te rekenen alternatieven	9
5.2	Beschrijving alternatieven	10
5.2.1	Alternatief 1 (Referentie met basispakket en fiets)	10
5.2.2	Alternatief 5 (HOV tram lokaal) 'Strassbourg'	10
5.2.3	Alternatief 8 (Lightrail regionaal) 'Dusseldorf'	11
5.2.4	Overzicht aanpassingen OV-systeem	12
5.3	Modellering per modaliteit	13
5.3.1	OV-halten (voldoende fietsenstallingsruimte)	14
5.3.2	OV rijden	14
5.3.3	Auto parkeren (parkeernormering)	14
5.3.4	Auto parkeren (centrale parkeervoorzieningen)	16
5.3.5	Auto parkeren (hogere parkeertarieven)	16
5.3.6	Auto rijden	17
5.3.7	Fiets parkeren (voldoende inpandige capaciteit)	17
5.3.8	Fiets rijden (netwerkmaatregelen kortere reistijden)	18
6	**Modeluitvoer**	19

Bijlagen

1	Kaart zonenummers omgeving plangebied
2	Ruimtelijke ontwikkelingen
3	Projectenlijst infrastructuur
4	Intensiteitspunten
5	Nummering en gebieden matrixcompressie en voertuigprestatie
6	Modellering netwerk plangebied in de alternatieven (basispakket)

1

Inleiding

Voor het 'central innovation district' (CID) en de Binckhorst wordt een verkenningsstudie uitgevoerd. De opgave is om met bereikbaarheidsmaatregelen bij te dragen aan de verstedelijkingsopgave, het beperken/wegnemen van NCMA-knelpunten en het bijdragen van ambities op het gebied van fiets en OV. Voor het maken van de hiervoor benodigde modelscenario's en de daaruit volgende intensiteiten en reistijden wordt het verkeersmodel V-MRDH van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gebruikt. In dit rapport behandelen we de uitgangspunten voor de modelberekeningen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een korte uitleg gegeven over het verkeersmodel. In hoofdstuk 3 is de afkadering van het plangebied concreet weergegeven. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de uitgangspunten voor de referentiesituatie voor de modelberekeningen opgenomen. Hoofdstuk 5 gaat in op de modellering van de planalternatieven. De uitgangspunten voor het bouwprogramma en de te hanteren strategieën zijn hierin zo concreet mogelijk gemaakt. Ten slotte is in hoofdstuk 6 de modeluitvoer uiteengezet.

2

Verkeersmodel

De metropoolregio maakt voor ruimtelijk en milieukundig beleid gebruik van het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ofwel het 'V-MRDH'. Dit is een strategisch multimodaal verkeersmodel voor alle gemeenten binnen de metropoolregio. Het te gebruiken model voor deze studie bevat de meest recente zichtjaren voor 2030 en 2040.

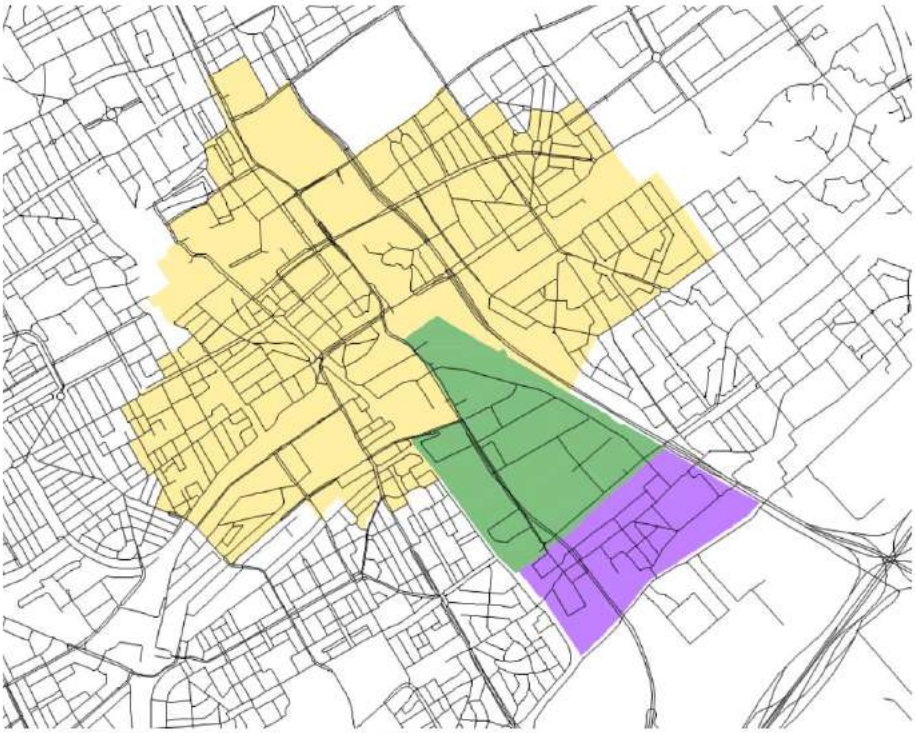
Het verkeersmodel rekent de mobiliteitssituatie door voor het auto- en vrachtverkeer, het openbaar vervoer en de fiets. Hierbij wordt rekening gehouden met gewijzigde infrastructuur, ruimtelijke ontwikkelingen en verwachte sociaaleconomische parameters. Het model is als een verklarend modelsysteem bij uitstek geschikt om verkeersprognoses te maken. Daarnaast is het model voor de verplaatsingen buiten het plangebied goed afgestemd op het NRM West.

De ontwikkelaar van het verkeersmodel is Goudappel Coffeng BV. Het verkeersmodel is eigendom van de MRDH.
Meer informatie is te vinden op de website https://mrdh.nl/project/verkeersmodel.
Voor een gedetailleerde beschouwing van het modelsysteem is hier onder meer de technische rapportage in te zien.

3

Plangebied

Het plangebied waarbinnen de wijzigingen in het kader van de modellering worden uitgevoerd, is weergegeven in figuur 3.1. Het gebied bestaat uit het gedeelte dat als plangebied is beschouwd voor de modelberekeningen in het kader van de MER CID (het gele gebied CID+kop Binckhorst) en aangevuld met de rest van de Binckhorst (groen). De term 'plangebied' in dit document heeft betrekking op het groen/geel gekleurde gebied in figuur 3.1. Het paarse gebied behoort tot het analysegebied maar in dit gebied worden binnen het verkeersmodel geen aanpassingen gedaan.



Figuur 3.1: Plangebied modellering CID/Binckhorst

- Er worden buiten het plangebied geen wijzigingen binnen de SEG van het V-MRDH doorgevoerd.
- Voor het plangebied worden naast de stadsdelen van Den Haag apart cijfers gerapporteerd (op matrix- en netwerkniveau).

4

Uitgangspunten referentiesituaties

De volgende modelscenario's vormen de basis voor de modelberekeningen:
- Huidige situatie (2019).
- 2040 Hoog referentie (autonoom + maximaal bouwprogramma).

Het modeljaar 2019 is standaard opgenomen in het V-MRDH en wordt onaangepast gebruikt als huidige situatie. Voor de referentiesituatie 2040 wordt het prognosejaar 2040 van het V-MRDH 2.4 aangepast. Concreet wordt voor het plangebied het bouw-programma opnieuw ingevoerd. Een gedeelte hiervan is autonoom en juridisch mogelijk. Daarbovenop is het maximaal extra mogelijke bouwprogramma toegevoegd.

De volgende uitgangspunten zijn autonoom en gelden voor alle door te rekenen alternatieven:
- Het maximale bouwprogramma.
- Een parkeernorm van 0.3 voor het CID-gebied en van 0.4 voor Binckhorst-Zuid.
- Een woningbezetting van 1.8 voor het CID-gebied en van 1.4 voor Binckhorst-Zuid.
- Schenkviaduct wordt afgewaardeerd van 2x2 naar 2x1 (t.o.v. de 0-referentie). De aansluiting op het Rijswijkseplein blijft, dus geen Schenkverbinding (tunnel met aansluiting op binnenring Den Haag).
- Voldoende inpandige fietsparkeercapaciteit.
- Hogere parkeertarieven op straat;
- Centrale parkeervoorzieningen.

4.1 Bouwprogramma

In de tabellen 4.1, 4.2, 4.3. zijn de opgegeven ontwikkelingen voor het plangebied CID/Binckhorst en de totale ruimtelijke vulling (huidige + bouwprogramma) uiteengezet.

2019	woningen	inwoners	arbeidsplaatsen
CID + kop Binckhorst	Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob		
Binckhorst - rest			
CID/Binckhorst totaal			

Tabel 4.1: Ruimtelijke vulling 2019 (gegeven)

2040 totaal bouwprogramma	woningen	inwoners	arbeidsplaatsen
CID + kop Binckhorst	Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob		
Binckhorst - rest			
CID/Binckhorst totaal			

Tabel 4.2: Ontwikkelingen tussen 2019 en 2040 (inclusief juridisch mogelijke autonome ontwikkeling)

2040 totaal	woningen	inwoners	arbeidsplaatsen
CID + kop Binckhorst	Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob		
Binckhorst - rest			
CID/Binckhorst totaal			

Tabel 4.3: Ruimtelijke vulling 2040 totaal

Bijlage 2 bevat een tabel met een totaaloverzicht van de inwoners en arbeidsplaatsen per deelplan voor de 2040-situatie.

4.2 Netwerken autonoom

De modelnetwerken van het V-MRDH2.4 zijn op detailniveau door de 23 opgenomen gemeenten gecontroleerd. Naast de grote plannen gaat dit bijvoorbeeld om de afwaardering van de buurt- naar woonstraten, nieuwe randwegen om kernen en nieuwe ontsluitingen van woonwijken. Bijlage 2 bevat een tabel met een totaaloverzicht hiervan. Per prognosejaar is aangegeven of de ontwikkeling (auto, OV of fiets) al dan niet in het model is opgenomen. Hierna zijn per modaliteit de belangrijkste netwerkontwikkelingen weergegeven voor de MRDH. Deze zijn allemaal opgenomen in de 2040-netwerken.

Auto

- realisatie A16 Rotterdam (eerder genoemd A13/A16);
- realisatie A24 Blankenburgverbinding;

[1] Hiervan zijn Intern beraad woningen nu al juridisch mogelijk

- realisatie A4 Passage en Poorten & Inprikkers;
- realisatie RijnlandRoute (Leiden);
- realisatie Rotterdamsebaan (Den Haag);
- realisatie Verlengde Veilingroute (Westland);
- realisatie Oostelijke Randweg (Pijnacker);
- versmalling Coolsingel (Rotterdam);
- afwaardering Internationale Ring (Den Haag);
- reconstructie N213 (Naaldwijk).

Fiets

- fietsbrug over de Trekvaart (Den Haag);
- fietsbrug over de A4 (Rijswijk);
- fietsverbinding Hoogseweg Pijnacker;
- fietsverbinding Kleihoogt Berkel en Rodenrijs;
- fietsverbinding Pieter Bregmanlaan Berkel en Rodenrijs;
- Viaductweg (Blikken Tunneltje) Den Haag;
- Hildebrandplein Den Haag;
- fietspad aan de noordzijde van de Brielselaan en de Doklaan in Rotterdam;
- fietspad ten zuiden van het spoor in Vlaardingen tussen het Sluisplein;
- brug over de sluis in Spijkenisse;
- fietspad Westfrankelandsedijk Schiedam.

Openbaar vervoer

- realisatie station Bleizo (Sprinter-station);
- RandstadRail lijn 4 doortrekken naar station Bleizo;
- frequentieverhoging RandstadRail van Pijnacker-Zuid naar Rotterdam CS;
- Hoekse Lijn ombouw naar metro en koppeling aan de C-lijn naar Nesselande;
- aanpassing busnetwerk Westland naar aanleiding van de ombouw Hoekse Lijn (conform het Vervoerplan 2018, Connexxion 21 november 2016);
- spoordienstregeling conform PHS eindbeeld (status eind 2016 bron).

4.2.1 Buitengebied

Buiten het plangebied worden de V-MRDH netwerken onaangepast gebruikt. Dit geldt ook voor het buitengebied (alles buiten de MRDH-regio). Het netwerk bevat alle vastgestelde plannen en de grote MIRT-projecten uit het NRM-West.

4.2.2 Aanpassingen plangebied

Voor het plangebied CID zijn de netwerken voor 2040 van het V-MRDH gecontroleerd. Er worden voor de referentiesituatie geen aanpassingen uitgevoerd.

5

Uitgangspunten alternatieven

Nadat de referentiesituatie 2040 (0) is opgesteld worden de alternatieven 1, 5 en 8 uit tabel 5.1 met het V-MRDH doorgerekend. De alternatieven zijn opgehangen aan een nieuw OV-systeem (tram, HOV-bus, HOV tram, lightrail, ART) die al dan niet met extra fietsmaatregelen regionaal doorgetrokken kunnen worden.

#	Naam	Basispakket	Aanvullend fiets	Bereik OV lijn	Doorrekenen verkeersmodel
0	Referentie (autonoom + bouw)	nee	nee	n.v.t.	ja
1	Referentie met basis en fiets	ja	ja	n.v.t.	ja
2	Reguliere tram	ja	nee	CS - Station Voorburg	nee
3	HOV-bus lokaal	ja	nee	CS - Station Voorburg	nee
4	HOV-bus regionaal	ja	nee	(Scheveningen -)CS - Station Voorburg - regio	nee
5	HOV-tram lokaal	ja	nee	CS - Station Voorburg	ja
6	HOV-tram regionaal	ja	nee	(Scheveningen -)CS - Station Voorburg - regio	nee
7	Lightrail lokaal	ja	nee	CS - Station Voorburg	nee
8	Lightrail regionaal	ja	nee	(Scheveningen -)CS - Station Voorburg - regio	ja
9	ART lokaal	ja	nee	CS - Station Voorburg	nee
10	ART regionaal	ja	nee	(Scheveningen -)CS - Station Voorburg - regio	nee

Tabel 5.1: Alternatieven

In de volgende paragrafen worden de uitgangspunten van de alternatieven nader toegelicht.

Samenvattende overzichten:

- In tabel 5.3 zijn de aanpassingen aan de bestaande OV-lijnen in het model en de eigenschappen van de nieuwe te modelleren OV-lijnen uiteengezet.
  In tabel 5.4 zijn de alternatieven en bijbehorende maatregelpakketten per modaliteit naast elkaar weergegeven uiteengezet per alternatief.

5.1 Basispakket aan uitgangspunten door te rekenen alternatieven

Aanvullend op de maatregelen die als autonoom worden verondersteld zijn de volgende een gegeven binnen de alternatieven 1, 5 en 8:

- halten met voldoende fietsenstallingsruimte;
- het sectorenmodel binnen de stadsring;
- no-regretpakket fiets in de vorm van het Trekvliettracé en de Velostrada (tabel 5.2).

nr.	categorie	omschrijving	modellering
5	Langzaam verkeer	Realisatie Velostrada Delft - Leiden	Fietsverbinding van Binckhorstlaan ter plaatse van Binck36 naar achterzijde. Station Laan van NOI (Van Alphenstraat)
6	Langzaam verkeer	Realisatie Trekvlietfietstracé Den Haag - Ypenburg/ Leidschendam	Betere fietsoversteek Rijswijkseplein Ongelijkvloerse kruising onder de Mercuriusstraat-brug Nieuwe comfortabele fietsbrug over de Vliet in het verlengde van de Hoekweg, sluit aan op fietspad dat naar fietsviaduct A4 Ypenburg voert

Tabel 5.2: Te modelleren no-regret-netwerkmaatregelen

5.2 Beschrijving alternatieven

5.2.1 Alternatief 1 (Referentie met basispakket en fiets)

In alternatief 1 rijden de bussen door de Binckhorst conform de huidige situatie. Dit alternatief onderscheidt zich van de 0-referentie door toevoeging van het basispakket aan uitgangspunten en de volgende aanvullende fietsmaatregelen (zie ook bijlage 6):

Aanvullend fietspakket:

- een fiets/voetverbinding in verlengde Koningsstraat naar Laakhaven;
- een fiets/voetverbinding over de Trekvliet in het verlengde van de Noordpolderstraat;
- een fiets/voetverbinding over het spoor/Utrechtsebaan naar Voorburg in verlengde Mercuriusweg;
- een fiets/voetverbinding in hey verlengde van de Heeswijkstraat naar de Melkweg-straat;
- fietsvoorzieningen Maanweg en Zonweg;
- een onderdoorgang voor autoverkeer ter hoogte van het Hildebrandplein;
- een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de Mercuriusweg;
- het ontvlechten van voetgangers/fietsers/OV ter hoogte van de Lijnbaan;
- fietsviaduct over de Maanweg (onderdeel MF-route);
- KTA: kruising Velostrada met de Schipholboog;
- KTA: vebeteren positie fietser op de Spoorlaan;
- KTA: schakel Trekvliettracé in Pijnacker-Nootdorp;
- KTA: beter inrichten aantal straten richting Moerdijk.

Aangenomen wordt verder dat het mede door het doorvoeren van hiervoor genoemde maatregelen in dit alternatief een versnelling van 20% van de fietsreistijd op de Metropolitane fietsroutes in Den Haag mogelijk is.

5.2.2 Alternatief 5 (HOV tram lokaal) 'Strassbourg'

In alternatief 5 rijdt er aanvullend op het basispakket een hoogwaardige HOV-tram tussen Den-Haag CS en Voorburg (lijn 10 in de afbeelding in bijlage 6).
Dit alternatief onderscheidt zich van alternatief 1, doordat de bussen door de Binckhorst worden vervangen door een HOV-tram. Belangrijk ander verschil is dat het pakket aan vullende fietsmaatregelen, zoals beschreven in paragraaf 5.2 niet wordt meegenomen.

Concrete aanpassingen OV-lijnvoering ten opzichte van alternatief 1 (zie ook afbeelding bijlage 6):

- geen bussen door de Binckhorst;
- verlegging huidige tramlijn 9 over route lijn 1 (via World Forum, Mauritskade en Centrum);
- verlegging huidige tramlijn 1 over route lijn 9 (via Madurodam en Malieveld), dan via Binckhorst en Geestbrugweg naar huidige route (aansluiting op halte Herenstraat) lijn 1 naar Delft;
- huidige lijn 16 wordt op Centraal station gesplitst:
  1. zuidelijke deel van Dorpskade naar Centraal Station (v.v.) blijft intact,
  2. noordelijke deel van Statenkwartier naar Centraal Station (v.v.) doorgetrokken naar Voorburg via de Binckhorst.

5.2.3 Alternatief 8 (Lightrail regionaal) 'Dusseldorf'

In alternatief 8 rijdt er hoogwaardige lightrail tussen Den-Haag CS en Voorburg (lijn 10 in de afbeelding in bijlage 6).
Dit alternatief onderscheidt zich van alternatief 1, doordat de bussen door de Binckhorst worden vervangen door een HOV-lightrail. De tak richting Voorburg wordt in dit alternatief verder doorgetrokken naar Zoetermeer. Belangrijk ander verschil is dat het pakket aanvullende fietsmaatregelen, zoals beschreven in paragraaf 5.2 niet wordt meegenomen.

Concrete aanpassingen OV-lijnvoering ten opzichte van alternatief 1 (zie ook afbeelding bijlage 6):

- geen bussen door de Binckhorst;
- verlegging huidige tramlijn 9 over route lijn 1 (via World Forum, Mauritskade en Centrum);
- verlegging huidige tramlijn 1 over route lijn 9 (via Madurodam en Malieveld), dan via Binckhorst en Geestbrugweg naar huidige route (aansluiting op halte Herenstraat) lijn 1 naar Delft;
- huidige lijn 16 blijft intact conform huidige situatie;
- toevoegen lightrail Düsseldorf tussen Zoetermeer-Lansingerland, Ypenburg, ADO, Voorburg, Binkchorst en via autonome baan (net als lijn 1) via Madurodam en World Forum naar Statenkwartier.

5.2.4 Overzicht aanpassingen OV-systeem

alternatief	alternatief 1 'Referentie+basis+fiets' bussen conform huidig	alternatief 5 'Strassbourg' HOV-tram lokaal CS-Voorburg	alternatief 8 'Dusseldorf' Lightrail regionaal
Algemene informatie	■ Huidig: Bussen 26, 28 en 46	■ Hoogwaardige tramverbinding ■ Halteafstanden van 800 m ■ Snelheid van 25 km/h door de Binckhorst ■ Frequentie: 14x p/u op traject CS-Binckhorst ■ Bussen 26, 28 en 46 worden opgeheven ■ Verlegging huidige tramlijn 9 over route lijn 1 ■ Verlegging huidige tramlijn 1 over route lijn 9 ■ Huidige tramlijn 16 wordt gesplitst	■ Hoogwaardige tramverbinding met metrokwaliteit ■ Halteafstanden van 800 m ■ Snelheid van 30 km/h door de Binckhorst en 60 km/h waar het kan ■ Frequentie: 14x p/u op traject CS-Binckhorst ■ Bussen 26, 28 en 46 worden opgeheven ■ Verlegging huidige tramlijn 9 over route lijn 1 ■ Verlegging huidige tramlijn 1 over route lijn 9
Haltes/routering	Huidig	■ CS ■ Schenkviaduct ■ Mercuriusweg ■ Zonweg ■ Paradijsstraat Vb Tak 1 • Fonteynenburglaan • Sonnenburghlaan • Voorburg NS Tak 2 • Bilderdijklaan • Herenstraat • Verder lijn 1	■ CS ■ Schenkviaduct ■ Mercuriusweg ■ Zonweg ■ Vlietzone Tak 1 • 'ADO' aan zuidzijde A12 Via nieuw spoor naar: • Ypenburg • Kruisstation met E-lijn • Zoetermeer Tak 2 • Bilderdijklaan • Herenstraat • Verder lijn 1
Regionale doorkoppeling	n.v.t.	■ Niet naar Zoetermeer LSL. Op Voorburg NS wel een snelle overstap op de sprinter ■ Delft via Haagweg en Hoornbrug	■ Tot Zoetermeer Lansingerland (Sprinter naar Lansingerland/ Zoetermeer wordt vervangen) ■ Delft via Haagweg en Hoornbrug

Tabel 5.3: Aanpassingen OV-systeem

5.3 Modellering per modaliteit

In deze paragraaf lichten we per modaliteit toe hoe we de bedachte maatregelen voor rijden en parkeren binnen het toekomstige CID/Binckhorst gaan modelleren. In tabel 5.4 zijn deze maatregelen uiteengezet en worden de alternatieven onderling vergeleken. Hoofdlijn is dat het basispakket voor elk alternatief geldt en dat er alleen gevarieerd wordt in het toevoegen van een extra pakket aan fietsmaatregelen of een hoogwaardige OV-verbinding door de Binckhorst.

	0-referentie 2040 (autonoom + bouw) bussen conform huidig	basispakket alternatieven (1,5,8)	alternatief 1 'Referentie+Basis+Fiets' bussen conform huidig	alternatief 5 'Strassbourg' HOV-tram lokaal CS-Voorburg	alternatief 8 'Dusseldorf' Lightrail regionaal
OV rijden+ halten	Bussen 26, 28 en 48	Halten met voldoende fietsenstallingsruimte	Bussen 26, 28 en 48	■ Hoogwaardige tramverbinding Halteafstanden van 800 m, snelheid van 25 km/h door de Binckhorst	■ Hoogwaardige tramverbinding met metrokwaliteit ■ Halteafstanden van 800 m, snelheid van 30 km/h door de Binckhorst en 60 km/h waar het kan
Auto parkeren	■ Lagere parkeernorm (0.3), bijbehorende lagere verkeersproductie, deels deelauto's. ■ Centrale parkeervoor-zieningen ■ Hogere parkeertarieven op straat				
Auto rijden	■ Netwerk conform V-MRDH 2.4. 2040. Hierin zitten wel de knips in de Schilderswijk opgenomen ■ Enige aanpassing: Schenkviaduct 2x1	Sectorenmodel: ■ 30 km/h m.u.v. Centrumring ■ knips in Centrum en CID ■ Waldorpstraat geknipt ■ Enkele wegen afwaarderen naar 2x1 ■ Voor meer info: zie Samenhangend pakket Autoluw in bijlage 6			
Fiets parkeren	Voldoende inpandige capaciteit				
Fiets rijden	■ Netwerk conform V-MRDH 2.4	■ No-regretpakket (zie tabel 5.4).	■ Ongehinderde rechtstreekse routes naar stations en omliggende gebieden ■ Ongehinderde routes vanuit de regio ■ Extra bruggen en tunnels om de barrières te doorbreken ■ Voorrangsroutes ■ KTA-fietsmaatregelen	■ -	■ -

Tabel 5.4 Overzicht parkeer- en netwerkmaatregelen alternatieven per modaliteit

5.3.1 OV-halten (voldoende fietsenstallingsruimte)

De OV-halten in het basismodel zijn in vier categorieën ingedeeld:

1. Bus-, tram- en metro-halten zonder fietsparkeren.
2. Bus-, tram- en metro-halten-halten met fietsparkeren (minimaal 150 parkeerplaatsen).
3. Sprinter-/metrostations met fietsparkeren.
4. IC-stations.

Door haltetype 1 door haltetype 2 te vervangen, kunnen fietsritten naar het betreffende station worden gemodelleerd. Op het aantal ritten valt niet te sturen. Dat wordt door het model bepaald.

Modellering alternatieven in plangebied

- Haltetype 1 voor tram vervangen door haltetype 2

Deze maatregel geldt voor alle tramhaltes binnen het plangebied.

5.3.2 OV rijden

Deze maatregelen zijn beschreven in paragraaf 5.2.

5.3.3 Auto parkeren (parkeernormering)

De bedoeling is dat de parkeernorm voor de nieuwe ontwikkelingen van 0.8 naar 0.3 in het CID-gebied gaat (conform uitgangspunten MER en 0.4 in Binckhorst-Zuid). Doel van deze maatregel is een accentverschuiving van auto richting openbaar vervoer, fiets en lopen voor de nieuwe ontwikkelingen. De overige parkeermaatregelen staan in feite in dienst van het simuleren van de effecten van deze maatregel.

Modellering

Om het aandeel reductie in autogebruik te simuleren dat puur wordt veroorzaakt door het verlagen van de parkeernorm, passen we voor deze maatregel het autobezit evenredig met de aanpassing van de parkeernormering.

Deze maatregel geldt voor zowel de *nieuwe bewoners* als de *nieuwe bezoekers* binnen het plangebied en geldt dus niet voor bestaande bouw en de referentie 2040-planopgave.

Verantwoording

Parkeernormen zijn geen invoervariabele voor het verkeersmodel. Daarom is eerst uitgezocht wat de effecten van een lagere parkeernormering op de ritproductie van het autoverkeer is. Er is een literatuuronderzoek uitgevoerd en er is een globale rekensom

gemaakt van een parkeerstrategietool. Deze tool houdt echter behalve een aangepaste parkeernorm ook rekening met de aanpalende maatregelen als:

- parkeren op afstand (zie paragraaf 5.3.2);
- reductie voor bezoekersparkeren door middel van hogere tarieven (zie paragraaf 5.3.3);
- effect fietsparkeermaatregelen (zie paragraaf 5.3.5).

Op basis van het literatuuronderzoek en de genoemde parkeerstrategietool kan gesteld worden dat er geen lineair verband te verwachten is tussen het aanpassen van de parkeernormering en de afname van autoritten. Dit komt onder meer door dubbelgebruik van deelauto's en de bereidheid van mensen om te parkeren op afstand. Tabel 5.5 toont dat het aanpassen van de parkeernorm van 0.8 naar 0.3 inclusief de aanpalende maatregelen grofweg leidt tot een halvering van het aantal ritten. Het pure effect van alleen het aanpassen van de parkeernormering is dus *niet* geïsoleerd beschikbaar.

parkeernorm	0,8	0,3	0,1
afname parkeernorm	-	63%	88%
afname autoritten	-	52%	69%

Tabel 5.5: Verband afname parkeernorm + aanpalende maatregelen en afname autoritten (bron: parkeerstrategietool Goudappel Coffeng)

Omdat het model geen 'knop' heeft voor het doorrekenen van de effecten van een lagere parkeernorm, hebben we op basis van de in de paragrafen 5.3.2, 5.3.3 en 5.3.5 opgenomen aannames eerst getest in hoeverre de overige parkeermaatregelen bijdragen aan het reductiecijfer van 50%. Het testen van deze parkeermaatregelen wijst uit dat de helft van de in tabel 5.5 genoemde reductie voor de parkeernorm van 0.3 wordt bereikt op basis van deze maatregelen. De overige helft modelleren we door het aanpassen van het autobezit.

Op basis van de resultaten van het literatuuronderzoek en de kwantitatieve onderbouwing, definiëren we de volgende doelen:

- We streven naar een gemiddelde afname van **50%** van het aantal autoritten voor de nieuwe ontwikkelingen op basis van het totale parkeerbeleid.

5.3.4 Auto parkeren (centrale parkeervoorzieningen)

De alternatieven voorzien grote zelfstandige parkeergarages op afstand van de voorzieningen. De tijd om van en naar de auto te lopen neemt dus toe ten opzichte van de uitgangssituatie. Om dit te simuleren zijn de volgende aannames gedaan.

Modellering alternatieven

- De extra reistijd voor het autoverkeer neemt toe met ***3 minuten***.

Deze maatregel geldt voor zowel de *nieuwe bewoners* als de *nieuwe bezoekers* binnen het plangebied en geldt dus niet voor bestaande bouw en de referentie 2040-planopgave.

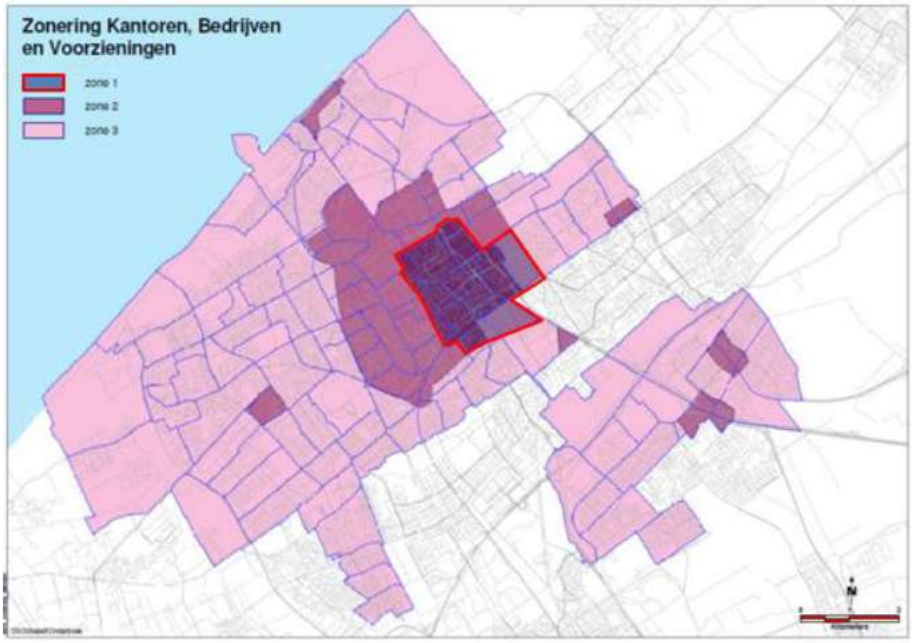
5.3.5 Auto parkeren (hogere parkeertarieven)

Hogere parkeertarieven binnen moeten het autogebruik van de nieuwe ontwikkelzones in het plangebied dempen. De parkeertarieven in het model zijn fictieve tarieven, die op basis van ervaring in de toepassing van simultane zwaartekrachtmodellen tot stand zijn gekomen. Het lage tarief is gedefinieerd als de helft van het hoge tarief. De genoemde tarieven worden toegevoegd aan de gegeneraliseerde weerstand van een verplaatsing naar een gebied waarin parkeertarieven van toepassing zijn, en worden per verplaatsingsmotief toegepast (aankomst- en vertrekzijde). Het zorgt ervoor dat autoritten in een gebied met parkeertarieven modelmatig worden gedrukt ten gunstige van OV- en fietsverplaatsingen.

Modellering alternatieven

- De hoge tarieven in zone 1 uit figuur 5.2 worden met 100% verhoogd ten opzichte van 'de 0-referentie.

Deze maatregel geldt alleen voor de *nieuwe bezoekers* binnen het plangebied en geldt dus niet voor bestaande bouw en de referentie 2040-planopgave.



Figuur 5.1: Zones met betaald parkeren

5.3.6 Auto rijden

Deze maatregelen betreffen aanpassingen op het netwerk met als doel langere rijtijden met de auto op de kortere afstanden te creëren. De maatregelen worden ingevoerd conform het in tabel 5.4 genoemde sectorenmodel en de in bijlage 6 getoonde kaarten.

Belangrijkste aanpassingen:

- In de 0-referentie behoudt de Waldorpstraat-hoog de verkeersfunctie (dus cf huidige situatie), in de alternatieven niet.

5.3.7 Fiets parkeren (voldoende inpandige capaciteit)

Deze maatregel is er op gericht dat bewoners gemiddeld sneller bij hun geparkeerde fietsen terecht kunnen. Het model kent echter geen capaciteitsrestrictie voor fietsers. Daarom is een aanname gedaan voor een vermindering van de reistijd fiets.

Modellering alternatieven

- De reistijd voor het fietsverkeer neemt af met *1* ***minuut***.

Deze maatregel geldt voor zowel de *bestaande bewoners en bezoekers als de nieuwe bewoners en bezoekers* binnen het plangebied.

5.3.8 Fiets rijden (netwerkmaatregelen kortere reistijden)

Deze maatregelen betreffen aanpassingen op het netwerk met als doel kortere reistijden met de fiets.

Modellering alleen in alternatief 1

- De in tabel 5.1 genoemde maatregelen worden gemodelleerd op basis van de in bijlage 6 getoonde kaarten.
- Op de stukken van de donkergroene pijlen van de kaart met maatregelen voor fietser zijn fietsers 20% sneller geldt voor de referentiesituatie

6

Modeluitvoer

De hiernavolgende modeluitvoer wordt gegenereerd.

A: Intensiteitenplots gemiddelde werkdag

1. motorvoertuigen, OV en fiets voor de 2-uursochtendspits/-avondspits en de etmaalperiode.
2. I/C-waarden op wegvakniveau voor de 2-uursspitsperioden.
3. Verschilplots motorvoertuigen, OV en fiets, waarin de wegvakken van de alternatieven absoluut en relatief worden vergeleken met de referentievarianten.
4. Indien van toepassing plots met OV- en fietsintensiteiten.

B: Intensiteitentabel

Een duidelijk overzicht in Excel met de intensiteiten per alternatief voor relevante meetpunten voor de motorvoertuigen- en fiets-etmaalperiode.
De kaarten met de opgegeven locaties van de intensiteitspunten zijn opgenomen in bijlage 4.

C: Verrijkte verkeersgegevens

Voor het lucht- en/of geluidsonderzoek zijn verrijkte verkeerscijfers benodigd. De intensiteiten uit het verkeersmodel worden hierbij omgezet naar intensiteiten benodigd voor milieuonderzoek. De shapes die in GeoMilieu- of PROMIL-formaat kunnen worden uitgeleverd, bevatten de volgende kenmerken:

1. Intensiteiten weekdag (het verkeersmodel berekent de intensiteiten werkdag).
2. Intensiteiten dag, avond en nacht.
3. Vracht opgesplitst in middelzwaar en zwaar vrachtverkeer conform standaardfactoren.

Voor het V-MRDH is in opdracht van de MRDH een speciale milieumodule opgesteld. Aanvullend ten opzichte van de standaard export worden de wegen rondom publiekstrekkers, die in het weekend relatief veel verkeer genereren, beter verrijkt. Wij leveren cijfers voor het gemotoriseerde verkeer exclusief bussen en trams. Omdat de modaliteiten op een ander netwerk zijn gemodelleerd, zijn deze niet opgenomen in de shapes.

D: Gecomprimeerde matrices

Voor elk alternatief worden gecomprimeerde matrices geleverd met HB's in de vorm van de standaard 72x72 indeling van het V-MRDH. Het plangebied is daaraan toegevoegd, opgesplitst in het bestemmingsplangebied CID, CID-overig (+kop Binckhorst) en Binckhorst Zuid. en overig-gebied (zie voor deze gebieden figuur 3.1). Een omschrijving van de gekozen gebieden is opgenomen in bijlage 5.

E: Aandeel autoverplaatsingen en modal split

Voor elk alternatief wordt bepaald wat het percentage autoverplaatsingen is ten opzichte van het totale aantal verplaatsingen (waaronder ook fiets- en OV-verplaatsingen).
De absolute waarden worden ook gegeven. Zowel het plangebied als de stad Den Haag wordt beschouwd.

F: Voertuigkilometers en verliesuren autoverkeer

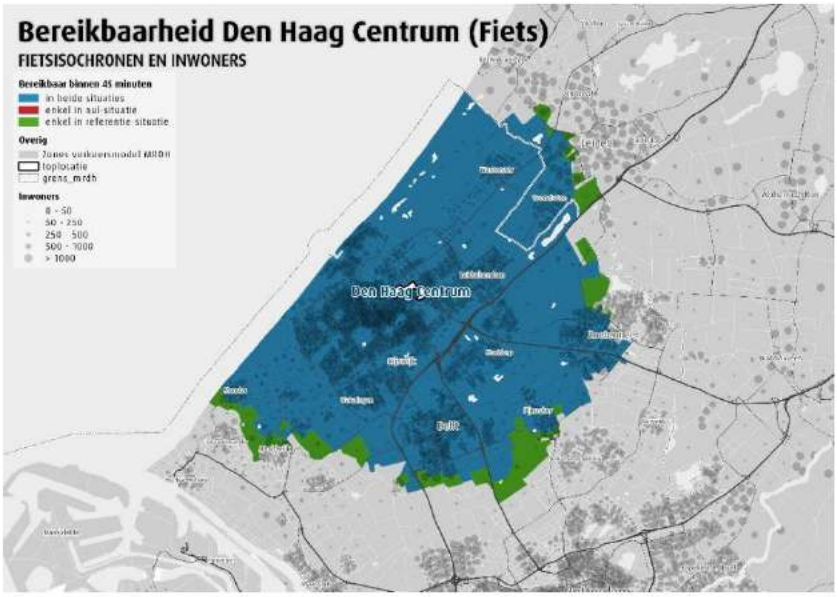
De verliestijden voor het autoverkeer worden weergegeven in voertuigverliesuren (vvu's) uitgesplitst naar gebieden. Een omschrijving en een kaart van de gebieden is opgenomen in bijlage 5.

F: Reistijden vanuit drie locaties binnen CID/Binckhorst in de ochtend- en de avondspits

- reistijd tot TU Delft en Universiteit Leiden;
- indicator: reistijd tot REOS toplocaties;
- indicator: reistijd luchthavens en grote stations;
- indicator: reistijd tot duinen.

H: Bereikbaarheid

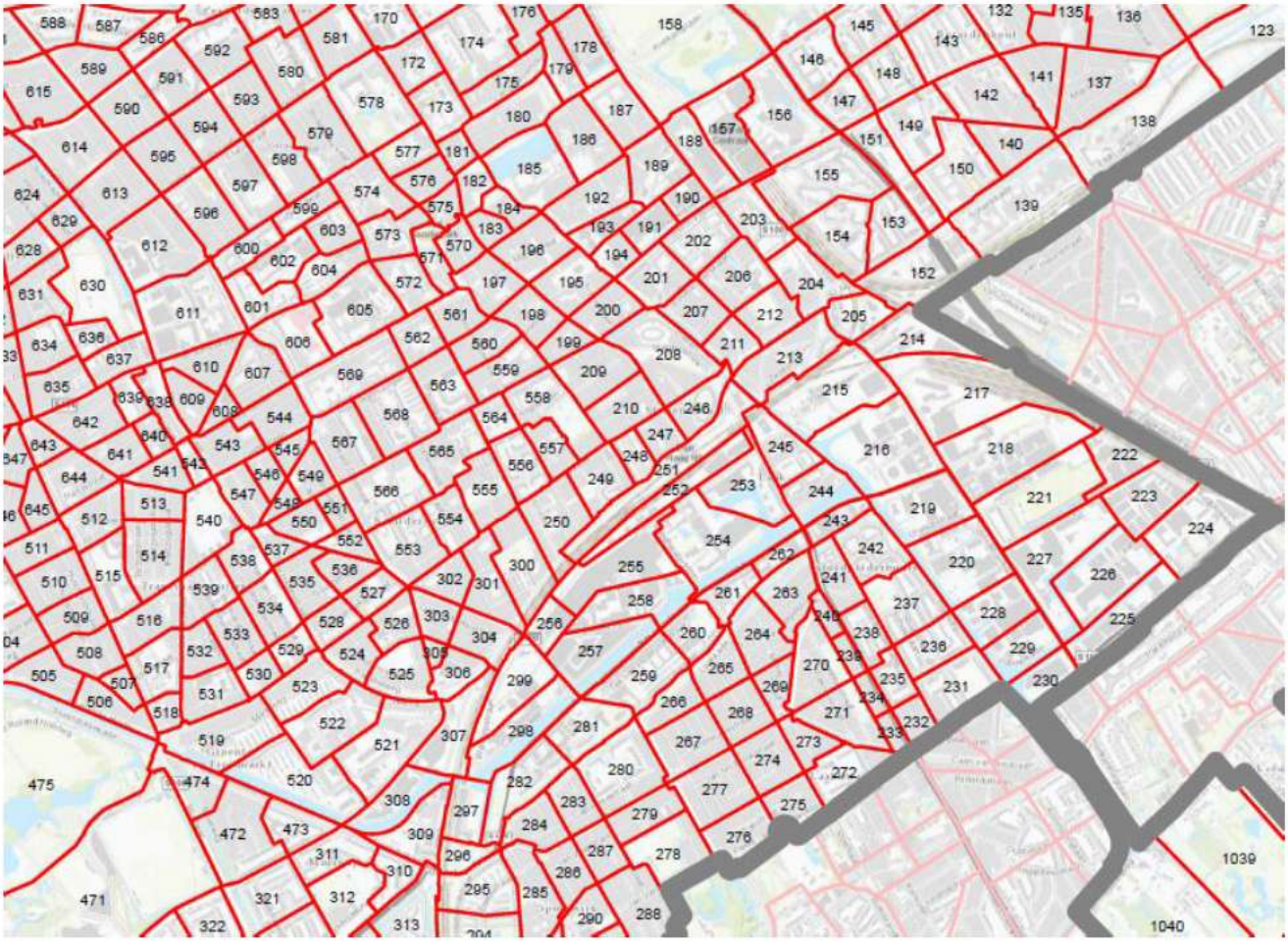
Tabellen met het aantal arbeidsplaatsen die vanuit het CID/Binckhorst bereikt kunnen worden en het aantal inwoners die het CID/Binckhorst kunnen bereiken binnen 15/30/45 minuten. Dit gaat in totaal om 18 berekeningen. Als uitgangspunt nemen we de ochtendspits. Naast een cijfermatige onderbouwing in de tabellen zijn bereikbaarheidskaarten met isochronen zeer geschikt om de effecten visueel te maken. Wij maken van de hiervoor genoemde berekeningen daarom tevens isochronenkaarten, die laten zien welke gebieden binnen 30 minuten bereikbaar zijn. Figuur 6.1 laat een voorbeeld zien, waarbij reistijden uit twee scenario's met elkaar vergeleken zijn.



Figuur 6.1: Bereikbaarheid vanuit Den Haag-centrum

Bijlage 1

Kaart zonenummers omgeving plangebied



Bijlage 2

Ruimtelijke ontwikkelingen

Programma autonoom CID + Kop Binckhorst 2040 (extra vulling bovenop vulling 2019)

modelzone projectmodel	projectnaam	woningen	inwoners	arbeidspl_totaal
191	Gebiedsontwikkeling Spuikwartier - OCC	Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob		
254	Laakhaven/HS, Leeghwaterplein/Leemansplein fase 1			
199	1e Van der Kunstraat 18-20			
157	Den Haag Nieuw Centraal, KJ-plein (fietsenstalling)			
147	Beatrixkwartier, NW-kwadrant (Monarch, fase 3)			
256	Waldorpstraat (Waldorp Four)			
191	Gebiedsontwikkeling Spuikwartier (Toren B)			
191	Gebiedsontwikkeling Spuikwartier (Toren A)			
219	Neherkade 1K/ Gemaalstraat			
148	Juliana van Stolberglaan 148			
252	Leeghwaterplein 1			
254	Laakhaven/HS, Leeghwaterplein/Leemansplein fase 2			
254	Laakhaven/HS, Leeghwaterplein/Leemansplein fase 3			
157	Den Haag Nieuw Centraal, KJ-plein (nwb)			
194	Gebiedsontwikkeling Spuikwartier (Toren C)			
156	Grotiusplaats (Grotiustoren 1)			
156	Grotiusplaats (Grotiustoren 2)			
195	Gedempte Gracht Hoek Spui			
139	Anna van Hannoverstraat - fietsenstalling			
216	Binckhorstlaan 95/Meteoorstraat (De Bincker)			
218	Eenheidsbureau Politie, Binckhorst			
215	Trekvlietplein			
	totaal			

Maximaal extra bouwprogramma 2040 (bovenop autonoom programma) voor CID + Kop Binckhorst

Totaal 2040 maximaal (=2030+2040)		WONEN		WERKEN
		Aant won.	Aantal inw.	Arbeidsplaatsen
College Campus HS/Laakhavens Hollands Spoor		Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob		
ICT-Security Campus/Laan van NOI				
Policy Campus Centraal/Overkluizing A12-CS Oost				
Rivierenbuurt				
Binckhorst-Noordwest				
Bezuidenhout-West				
Overig Laakhavens				
Totaal				

Opgave Binckhorst-rest
6.000 woningen waarvan 5.000 autonoom
Een totaal van 15.000 arbeidsplaatsen na Transformatie

Bijlage 3

Projectenlijst infrastructuur

auto-/vrachtnetwerken	wegbeheerder	2019	2023	2030
Realisatie Infra bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard	Gemeente	Ja	Ja	Ja
A4 Delft-Schiedam	RWS	Ja	Ja	Ja
Mijnbouwstraat Delft (Beide richtingen i.p.v. 1 richting)	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Aansluiting Provincialeweg – M. Nijhofflaan (ongelijkvloers)	Gemeente	Nee	Nee	Nee
Faradaybrug i.c.m. verlengde Faradayweg	Gemeente	Nee	Nee	Nee
Aanpassing Schieweg	Gemeente	Nee	Nee	Ja
Infra spoorzone	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Aanleg Spoorbaanpad	Gemeente	Ja	Ja	Ja
A4 Passage en Poorten & Inprikkers	RWS	Nee	Nee	Ja
A4 Ontvlechten Prins Clausplein	RWS	Nee	Nee	Ja
Aanpassing A4 knp Prins Clausplein	RWS	Nee	Nee	Ja
Rotterdamsebaan	RWS	Nee	Ja	Ja
Neherkade, Den Haag	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Weefvak A13 Delft-Noord-Ypenburg (verbreden). Aansluiting Rotterdamsebaan (korte termijn)	Gemeente	Nee	Ja	Ja
N211 tussen A4 en N222 (MIRT-verkenning) inclusief ongelijkvloerse kruisingen	Gemeente	Nee	Ja	Ja
N211/Erasmusweg(MIRT-verkenning) ongelijkvloerse kruising	Gemeente	Nee	Nee	Ja
Ontvlechten weefbeweging A13/A4 richting Utrechtsebaan (Sysling-variant)	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Verbinding Schenkkade-Neherkade	Gemeente	Nee	Nee	Nee
Aansluiting Boomaweg	Gemeente	nee	Ja	Ja
Aanpassing Nieuwe Duinweg	Gemeente	nee	Ja	Ja
Aanpassing Duinweg	Gemeente	nee	Ja	Ja
Aanpassing Ver Huellweg	Gemeente	nee	Ja	Ja
Afwaardering Frederik Hendriklaan en Willem de Zwijgerlaan	Gemeente	nee	Ja	Ja
Afwaardering Adriaan Goekooplaan	Gemeente	nee	Ja	Ja
Internationale Ring Den Haag (Noordwestelijke hoofdroute)	Gemeente	nee	Ja	Ja

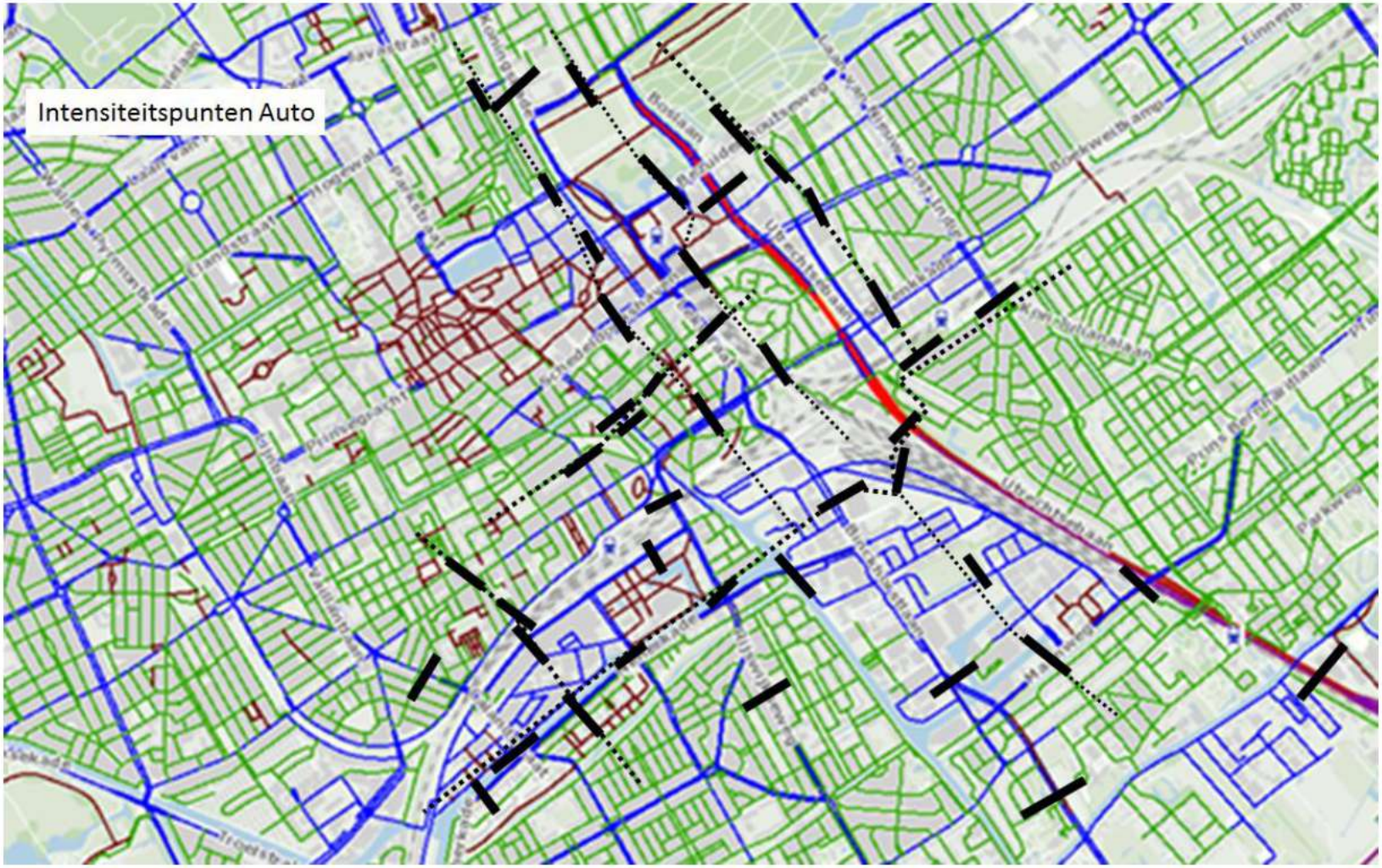
auto-/vrachtnetwerken	wegbeheerder	2019	2023	2030
Internationale Ring Den Haag (Noordwestelijke hoofdroute)	Gemeente	nee	Ja	Ja
Nieuwe ontsluiting Ziekenhuis	Gemeente	nee	Ja	Ja
Afwaardering Goudenregenplein	Gemeente	ja	Ja	Ja
Afwaardering De Constant Rebecquestraat	Gemeente	nee	Ja	Ja
Aanpassen Schalk Burgerstraat	Gemeente	nee	Ja	Ja
Afwaardering Stationsweg	Gemeente	ja	Ja	Ja
Aanpassing Utrechtsebaan	Gemeente	ja	Ja	Ja
Aanpassing Koningskade	Gemeente	ja	Ja	Ja
Aanpassing Dorpskade	Gemeente	ja	Ja	Ja
Capaciteitsuitbreiding A4	RWS	Nee	Nee	Ja
Oostelijke Randweg Hellevoetsluis	Gemeente	Nee	Nee	Ja
N14 2 ongelijkvloerse kruisingen (MIRT-verkenning)	Gemeente	Nee	Nee	Ja
Rondweg Stompwijk (+ aanvullende maatregelen)	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Aanpassing capaciteit A4 tussen N14 en Hofvliet	RWS	Ja	Ja	Ja
Toerit N14-A4	RWS	Ja	Ja	Ja
Afwaardering Centrumroute	Gemeente	Ja	Ja	Ja
N223 verbinding Hoornseweg en Reinier de Graafweg	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Hooipolderweg MD (verlengde Reinier de Graafweg)	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Verbinding Oude Veiling Maassluis-West	Gemeente	Ja	Ja	Ja
VRI Albert Schweitzdreef (Maasluis)	Gemeente	Ja	Ja	Ja
N470 Ontsluiting Pijnacker	Provincie Zuid-Holland	Ja	Ja	Ja
Randweg Oost Pijnacker	Provincie Zuid-Holland	Nee	Ja	Ja
Oostelijke Randweg Pijnacker (+ aanvullende maatregelen)	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Komkommerweg	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Nieuwe ontsluiting Keijzershof	Gemeente	Ja	Ja	Ja
A16 Knp. Ridderkerk	RWS	Nee	Ja	Ja
t Haantje Delft	Gemeente	ja	Ja	Ja
Prinses Beatrixlaan, Delft verbinding met M Nijhoflaan	Gemeente	Nee	Nee	Ja
Beatrixlaan Rijswijk ongelijkvloers LT 1e fase (MIRT-verkenning)	Gemeente	Nee	Nee	Ja
Verbindingsweg Harnaschpolder-Sion (voormalige Zuidweg)	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Ontsluiting Stationskwartier	Gemeente	Ja	Ja	Ja
A24 Blankenburgverbinding (incl. tol)	RWS	Nee	Ja	Ja
N209 t.h.v. A13 Verbreding	Provincie Zuid-Holland	Ja	Ja	Ja
A13/A16 Rotterdam	RWS	Nee	Ja	Ja
Beneluxplein	RWS	Ja	Ja	Ja
A15 Maasvlakte Vaanplein	RWS	Ja	Ja	Ja
A20 Spitsstrook Terbregseplein	RWS	Ja	Nee	Nee
A29 Vaanplein	RWS	Nee	Ja	Ja
N471 Aansluiting A13/A16/A20 Rotterdam	RWS	Nee	Ja	Ja

auto-/vrachtnetwerken	wegbeheerder	2019	2023	2030
Versmalling Coolsingel van 2x2 naar 2x1	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Afwaardering Waalhaven oostzijde	Gemeente	Nee	Nee	Ja
Verlenging Keileweg	Gemeente	Nee	Nee	Ja
Broersvest, Rotterdam	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Schiedamsedijk - Mr. Kesperweg	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Marathonweg in Vlaardingen: extra capaciteit	Gemeente	Nee	Nee	Ja
N213 Naaldwijk	RWS	Ja	Ja	Ja
Oostelijk deel Veilingroute Naaldwijk	Provincie Zuid-Holland	Ja	Ja	Ja
N222 verbinding N467	Provincie Zuid-Holland	Ja	Ja	Ja
N213 verbinding N220 Maasdijk	Provincie Zuid-Holland	Ja	Ja	Ja
Verbinding Verlengde Veilingroute - Oostelijke Randweg De Lier	Gemeente	Ja	Ja	Ja
H6 Weg Hoek van Holland; 2e ontsluitingsweg tussen stad en Hoek van Holland	Provincie Zuid-Holland	Ja	Ja	Ja
Aanleg randweg aan oostkant De Lier	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Centrale As Westland	Provincie Zuid-Holland	Nee	Ja	Ja
Veilingroute (N222) op Zwethlaan dubbelstrooks turborotonde	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Verdubbeling N222 tussen Flora Holland (N466) en Langebroekweg	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Uitrit Veiling recht op Veilingroute N222 (geen baljonet meer)	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Verbindingsweg van de Maasdijk naar bedrijventerrein Honderdland	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Aanpassing Haagweg en ontsluiting Westlandse Zoom	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Realisatie van Ruyvenlaan	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Aanpassing N211	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Aanpassing bedrijventerrein Teylingen	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Aanleg bedrijventerrein Honderland	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Aanleg Verlengde Veilingroute	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Groenepad		Ja	Ja	Ja
N218-Stenenbaakplein	Provincie Zuid-Holland	Ja	Ja	Ja
A12 Zoetermeer-Bleiswijk 120 km/h (dynamisch)	RWS	Ja	Ja	Ja
N207 Alphen aan den Rijn verdubbeling	Provincie Zuid-Holland	Ja	Ja	Ja
N11 Nieuwe aansluiting Goudse Schouw, Alphen aan den Rijn	RWS	Nee	Ja	Ja
N11 Afrit Bodegraven verdubbeling	RWS	Ja	Ja	Ja
Vredenburghlaan	Gemeente	Nee	Ja	Ja
Bentwoudlaan	Gemeente	Nee	Ja	Ja

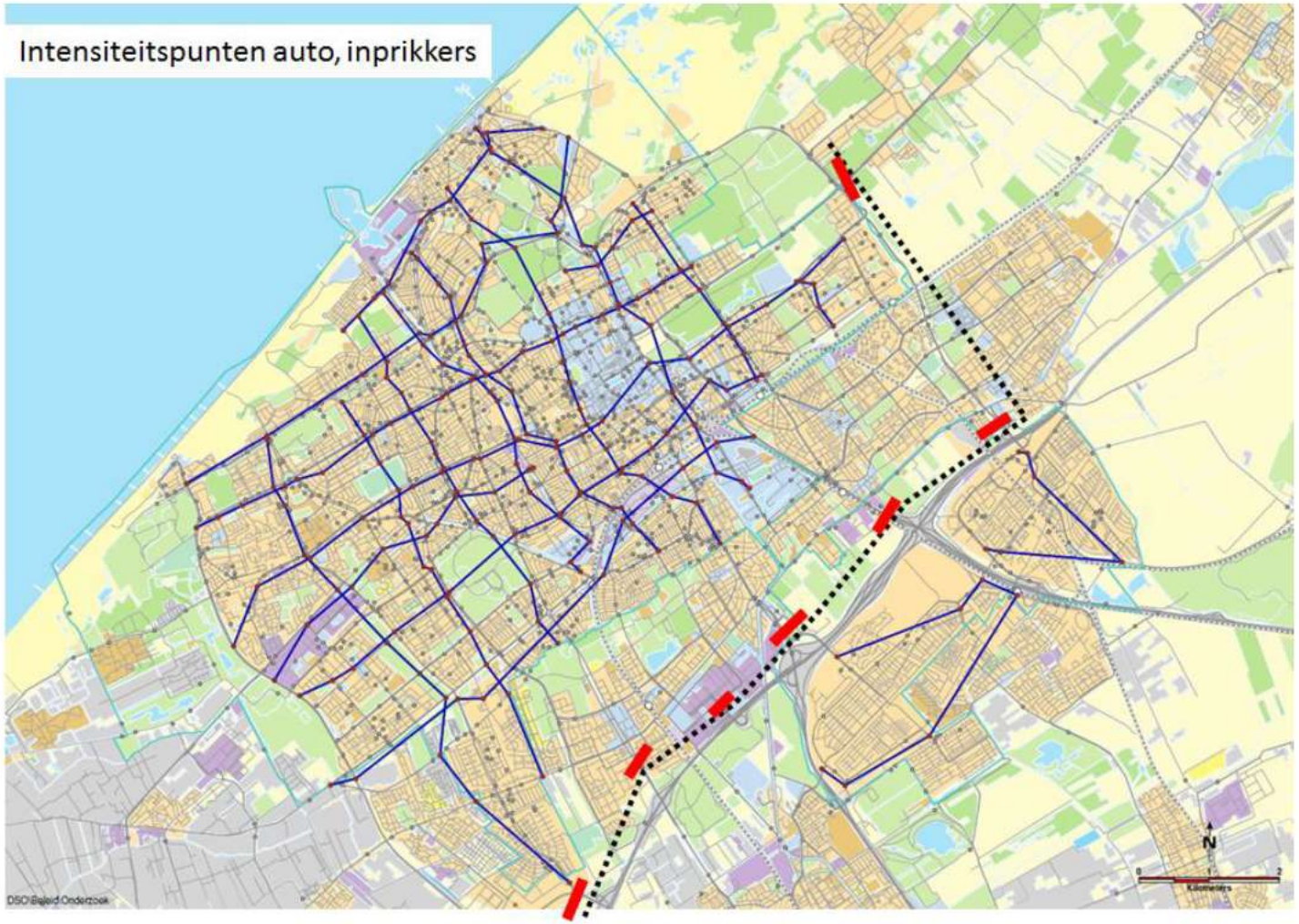
auto-/vrachtnetwerken	wegbeheerder	2019	2023	2030
Aansluiting A16-N3	RWS	Nee	Ja	Ja
A15 Sliedrecht West-Papendrecht (N3)	RWS	Nee	Ja	Ja
N57 Afwaardering en aanleg rotondes	Gemeente	Ja	Ja	Ja
A12/A20 parallelstructuur Gouwe	RWS	Ja	Ja	Ja
N206 Leiden verdubbeling	Provincie Zuid-Holland	Nee	Ja	Ja
N206 Verbreding Valkenburg	Provincie Zuid-Holland	Nee	Ja	Ja
Rijnlandroute(inclusief A4 Vlietland-N14)	RWS	Nee	Ja	Ja
Zuidplaspolder Waddinxveen	Provincie Zuid-Holland	Nee	Ja	Ja
Aanpassing Katwijkseweg	Gemeente	Ja	Ja	Ja
Aanpassing Hogeboomseweg	Gemeente	Ja	Ja	Ja
N456 Middelweg	Provincie Zuid-Holland	Nee	Ja	Ja
A20 Moordrecht	RWS	Ja	Ja	Ja

Bijlage 4

Intensiteitspunten



Opgave Binckhorst-overig



De uit te leveren intensiteitspunten worden aangevuld met NMCA-knelpuntlocaties.

Intensiteitspunten fiets



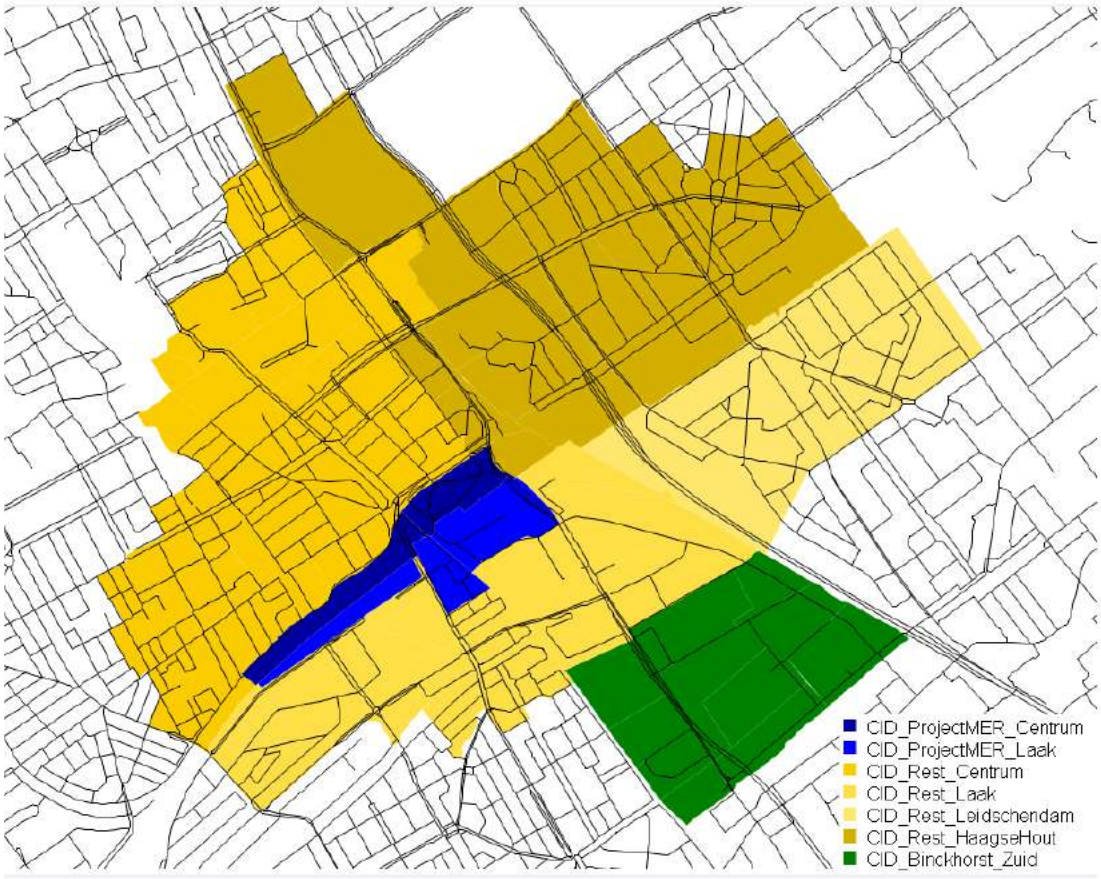
Bijlage 5

Nummering en gebieden matrixcompressie en voertuigprestatie

gebiednummer	gebied
1	Rotterdam: Centrum
2	Rotterdam: Delfshaven
3	Rotterdam: Noord
4	Rotterdam: Kralingen
5	Rotterdam: IJsselmonde (bi)
6	Rotterdam: Feyenoord
7	Rotterdam: Charlois
8	Rotterdam: Overschie
9	Rotterdam: HillegersbergSchiebroek
10	Rotterdam: Prins Alexander
11	Rotterdam: IJsselmonde (bui)
12	Rotterdam: Hoek van Holland
13	Rotterdam: Hoogvliet
14	Rotterdam: Rozenburg
15	Havengebied Rotterdam: Eemhaven Waalhaven
16	Havengebied Rotterdam: Vondelingenplaat
17	Havengebied Rotterdam: Botlek
18	Havengebied Rotterdam: Europoort
19	Havengebied Rotterdam: Maasvlakte
20	Den Haag: Centrum
21	Den Haag: Laak
22	Den Haag: Escamp
23	Den Haag: Loosduinen
24	Den Haag: Segbroek
25	Den Haag: Scheveningen
26	Den Haag: Haagse Hout
27	Den Haag: Leidschenveen
28	Albrandswaard

gebiednummer	gebied
29	Barendrecht
30	Brielle
31	Capelle aan den IJssel
32	Delft
33	Hellevoetsluis
34	Krimpen aan den IJssel
35	Lansingerland
36	Leidschendam
37	Maassluis
38	Midden Delfland
39	Nissewaard
40	Pijnacker
41	Ridderkerk
42	Rijswijk
43	Schiedam binnen
44	Schiedam buiten
45	Vlaardingen
46	Wassenaar
47	Westland
48	Westvoorne
49	Zoetermeer
50	DuinBollenstreek
51	Leiden e.o.
52	Alphen e.o.
53	Gouda e.o.
54	Krimpenerwaard
55	Alblasserwaard/Vhlanden
56	Dordrecht
57	Overig Drechtsteden
58	Hoekse Waard
59	Goeree
60	Zeeland
61	Brabant Limburg
62	Gelderland Utrecht
63	Overijssel
64	Groningen Friesland Drenthe
65	Noord-Holland Flevoland
66	Den Haag: CID PlanMER_Centrum
67	Den Haag: CID PlanMER_Laak

gebiednummer	gebied
68	Den Haag: CID Rest_Centrum
69	Den Haag: CID Rest_HaagseHout
70	Den Haag: CID Rest_Laak
71	Den Haag: CID Rest_Leidschendam
72	Den Haag: CID Binckhorst -Zuid

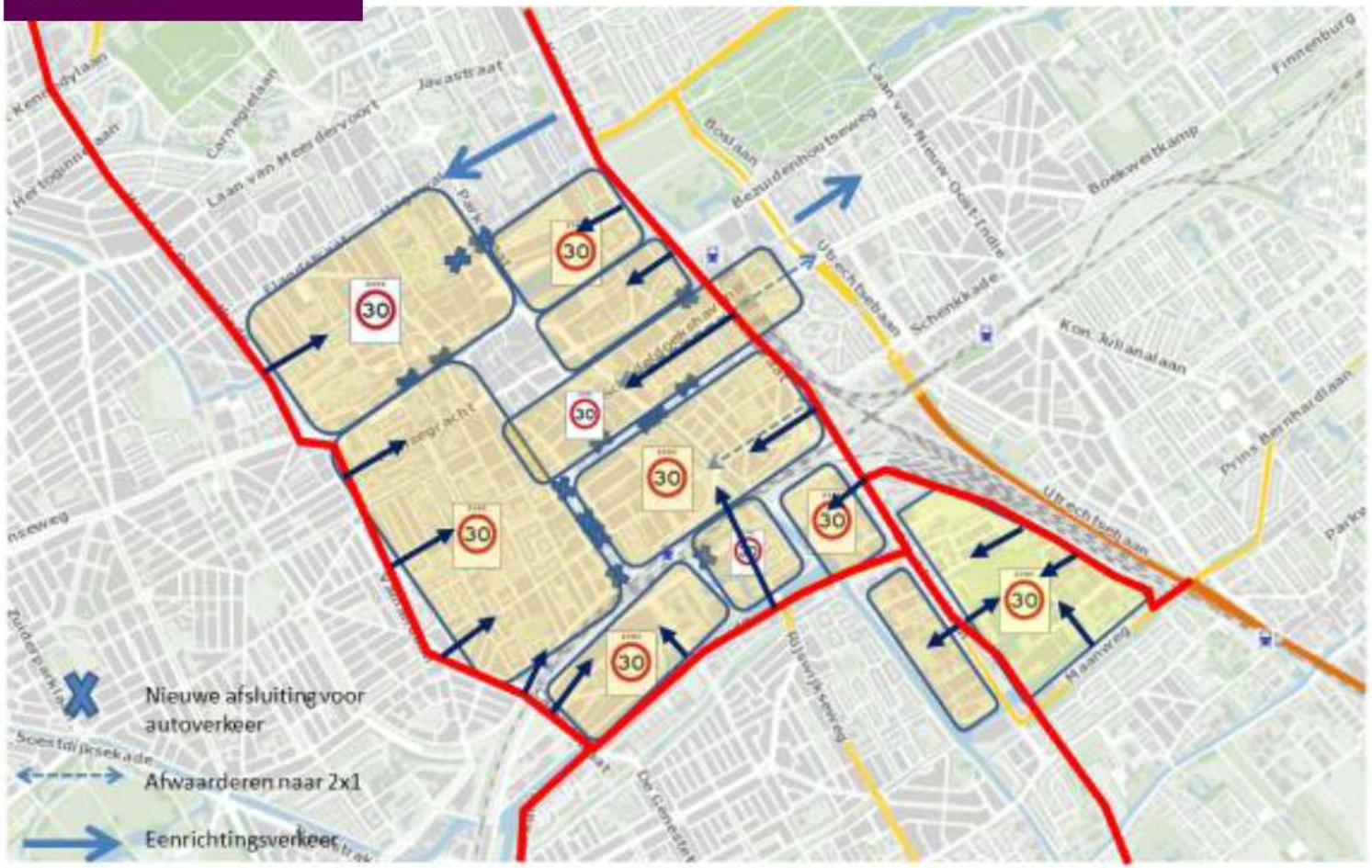


Figuur B5.1: Gebieden gemeenten Den Haag

Bijlage 6

Modellering netwerk plangebied in de alternatieven (basispakket)

Sectorenmodel AUTO in alternatieven



Uitwerking sectorenmodel: Ruimte maken voor voetganger, fietser en verblijfskwaliteit; opschalen autoluw centrum en invloedsgebied stations

Samenhangend pakket autoluw

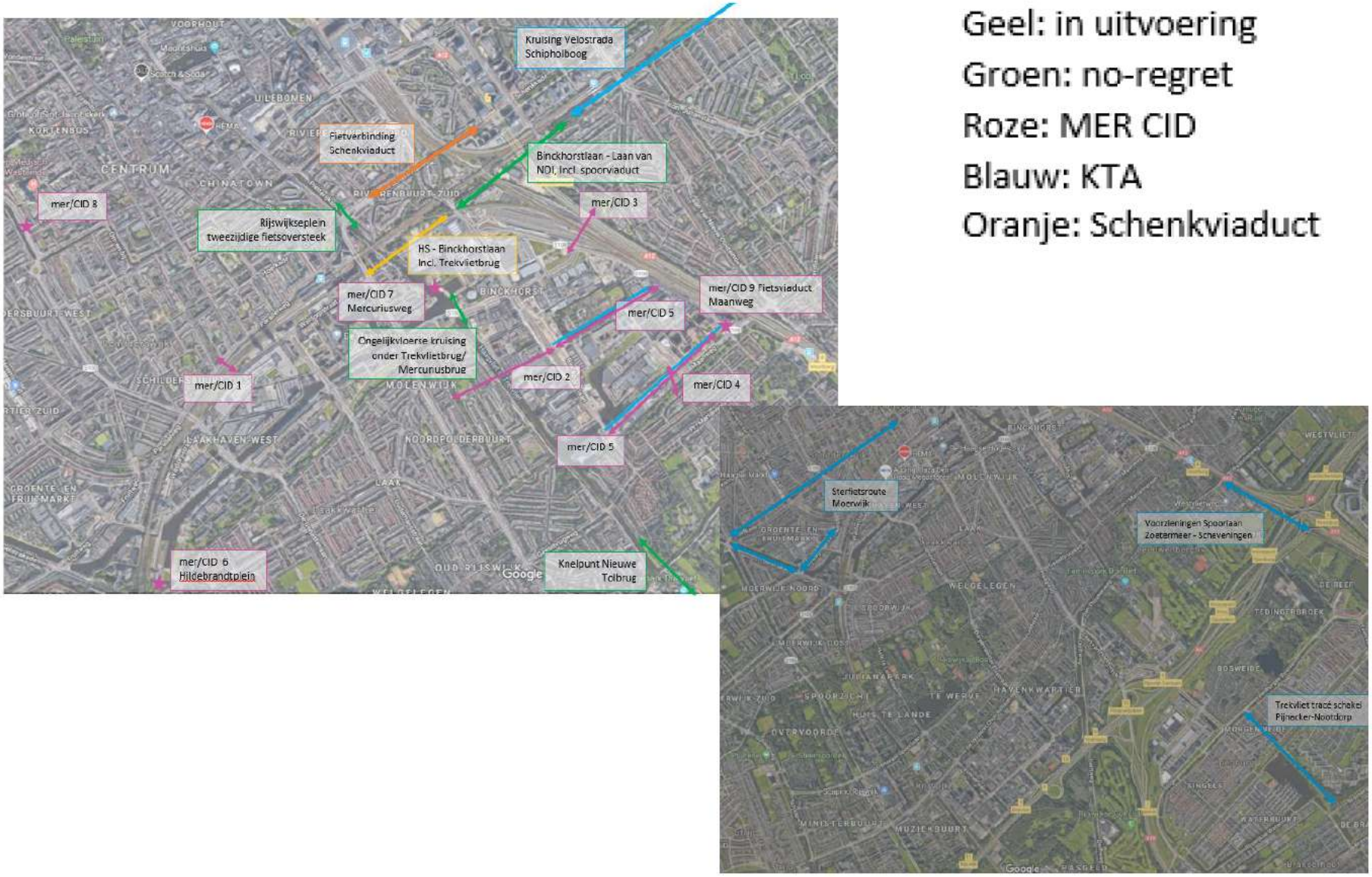
Knips autoverkeer Stationsbuurt – Schilderswijk
Knip autoverkeer Waldorpstraat
Knip autoverkeer t.h.v. gracht; Wagenbrug, Spuibrug, Nieuwe Havenbrug, op brug tussen Pletterijkade en Spui *(Het PB-viaduct heeft alleen nog functie voor bereiken garages centrum zuid)*
Knip autoverkeer in Torenstraat ter hoogte van Grote Kerk *(Verbinden van binnenstad richting MC-Westeinde via het Westeinde, verminderen barrierewerking Torenstraat)*
Knip autoverkeer in Parkstraat ter hoogte van Hoge Raad (Autoluw maken Lange Voorhout)
Theresiastraat eenrichtingsverkeer tussen Prins Clauslaan en Marialaan en Therestraat tussen Prins Clauslaan en Laan van NOI naar 30 km/uur. *(Doorzetten Haagse Loper)*
30 km/uur binnen centrumring (dus niet op de Centrumring) Verkeersveilig en ruimte voor menging
30 km/uur in Binckhorst (behalve stedelijke en regionale hoofdwegen Rotterdamsebaan, Binckhorstlaan, Supernovaweg)
Afwaarderen Prins Bernhardviaduct naar 2x1
Afwaarderen Weteringkade naar 2x1 en 30 km/uur
Nieuwe Schenkverbinding die direct aansluit op de Centrumring. *Doorgaand autoverkeer verlegt route van Weteringkade en Rijswijkseplein naar Centrumring*

Pakket voetganger en fietser

1. Fiets/voetverbinding in verlengde Koningsstraat naar Laakhaven
2. Fiets/voetverbinding over de Trekvliet in het verlengde van de Noordpolderstraat
3. Fiets/voetverbinding over spoor/Utrechtsebaan naar Voorburg in verlengde Mercuriusweg
4. Fiets/voetverbinding in verlengde van de Heeswijkstraat naar de Melkwegstraat
5. Fietsvoorzieningen Maanweg en Zonweg
6. Onderdoorgang voor autoverkeer t.h.v. Hildebrandplein
7. Centrumring) Onderdoorgang voor voetgangers en fietsers t.h.v. de Mercuriusweg
8. Ontvlechten van voetgangers/fietsers/OV t.h.v. Lijnbaan (kruispunt met
9. Fietsviaduct over de Maanweg (Onderdeel MF-route)

Pakket voetganger en fietser





Geel: in uitvoering

Groen: no-regret

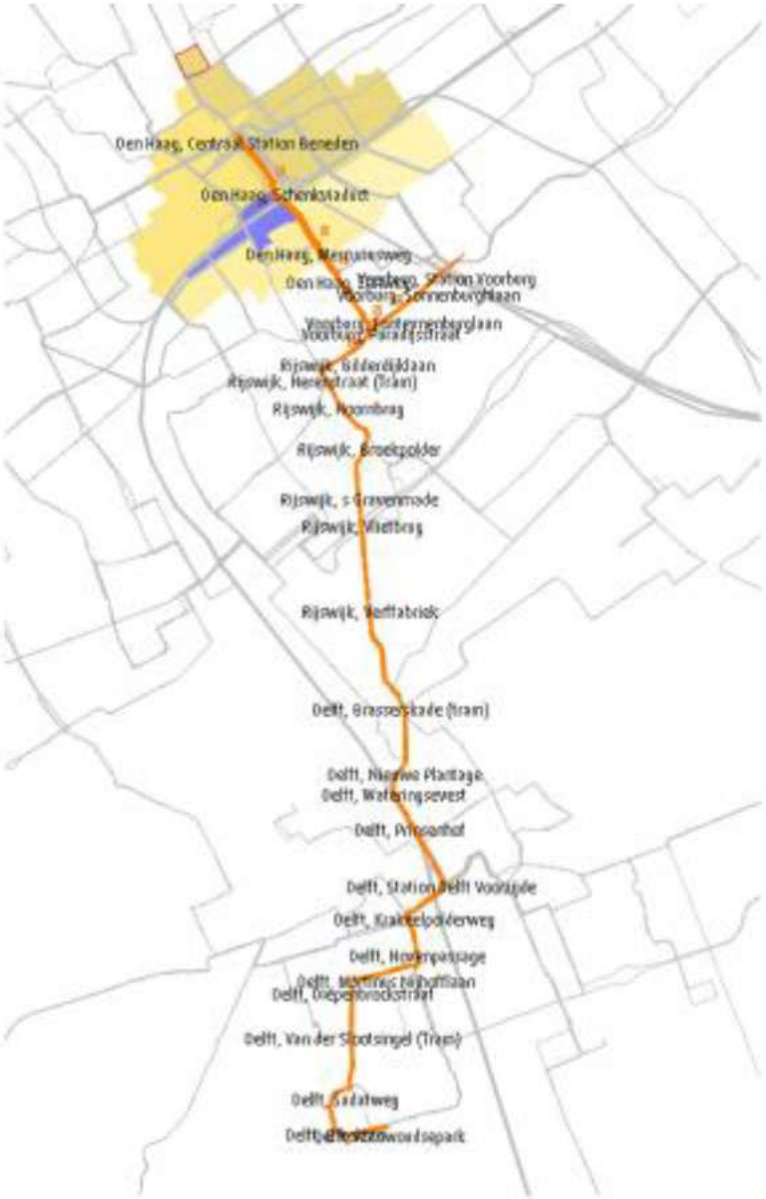
Roze: MER CID

Blauw: KTA

Oranje: Schenkviaduct

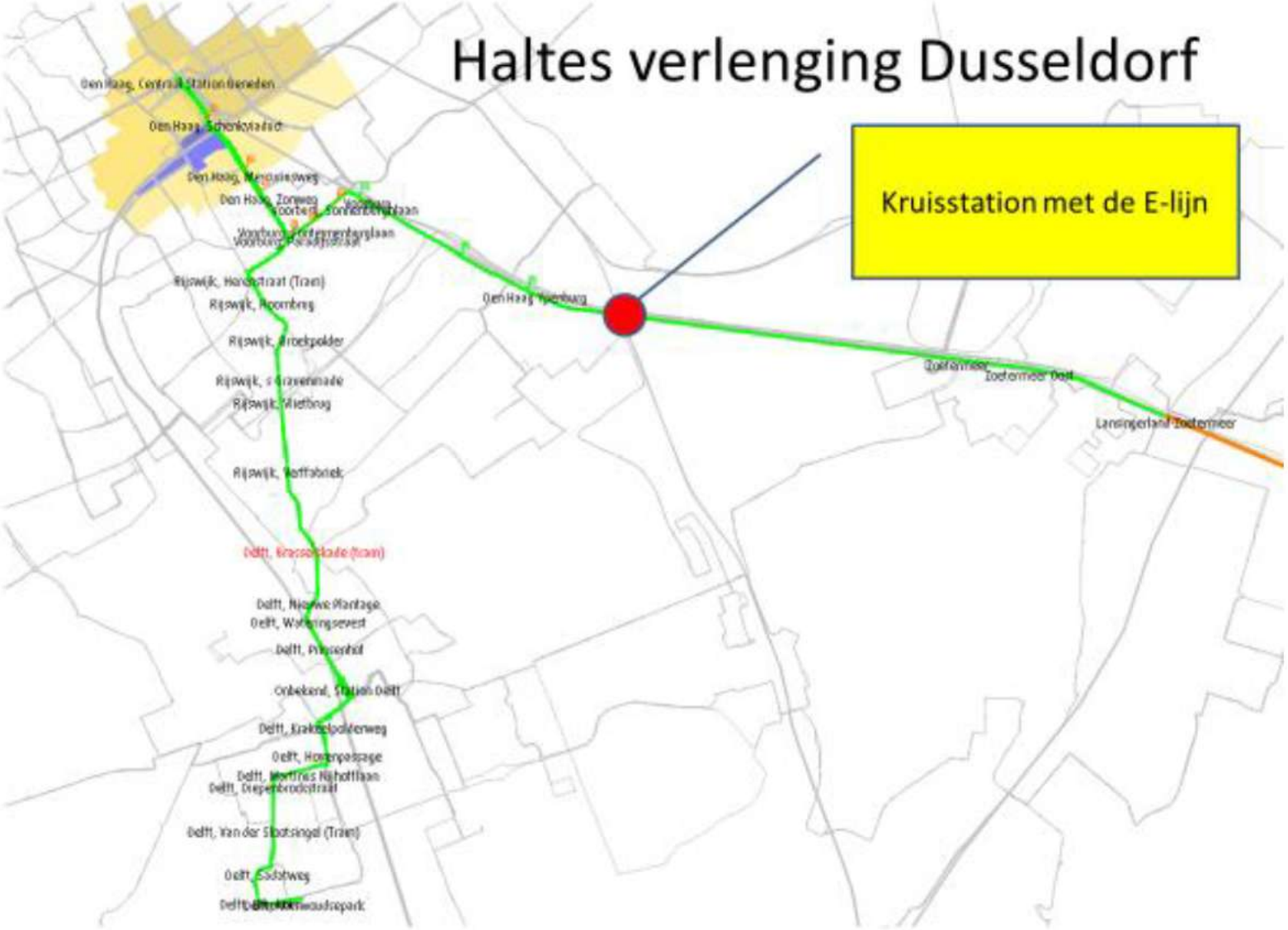

Alternatief 5
HOV-tram Strassbourg
Lijn 10: Voorburg – Int Zone
Lijn 1: Kurhaus – Delft
(lijn 9 via Scheveningseweg, lijn 16 eindigt in centrum)
Straattracé CS-Binckhorst-Mariannelaan (20 km/uur), lijn 16 keert bij CS
Snelheid 20 kpu
Lijn 1
8/uur
Lijn 10
6/uur
Den Haag
Snelheid: 25
Snelheid: 20
Handhaving Huidige Snelheden

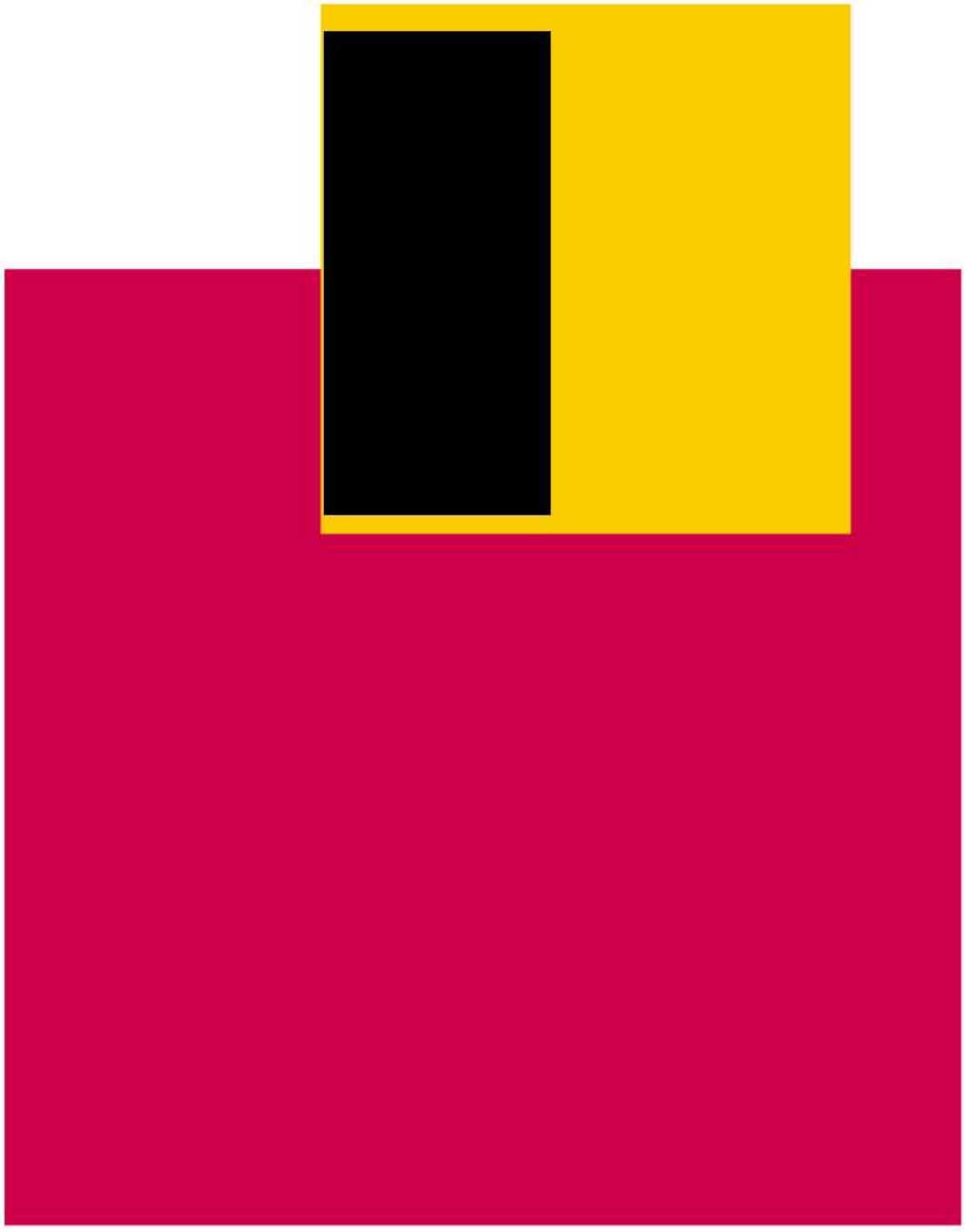
Haltes verlenging Strassbourg




Cf. Markt en Aanbo
Snelheid 20 kpu
Lijn1
8/uur
Lijn5
6/uur
Alternatief 8
Light rail-regio
Lijn 5: Zoetermeer-Lansingerland – Int Zone
Lijn 1: Kurhaus – Delft
(lijn 9 via Scheveningseweg)
Autonoom tracé Madurodam- Binckhorst (30 km/uur)
Koningscorridor gaat over de Maanweg met 30 km/uur, Na station Voorburg 60 km/uur
Den Haag
Snelheid: 30
Snelheid: 60
Handhaving Huidige Snelheden

Haltes verlenging Dusseldorf





adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng

VINU.
van idee naar uitvoering

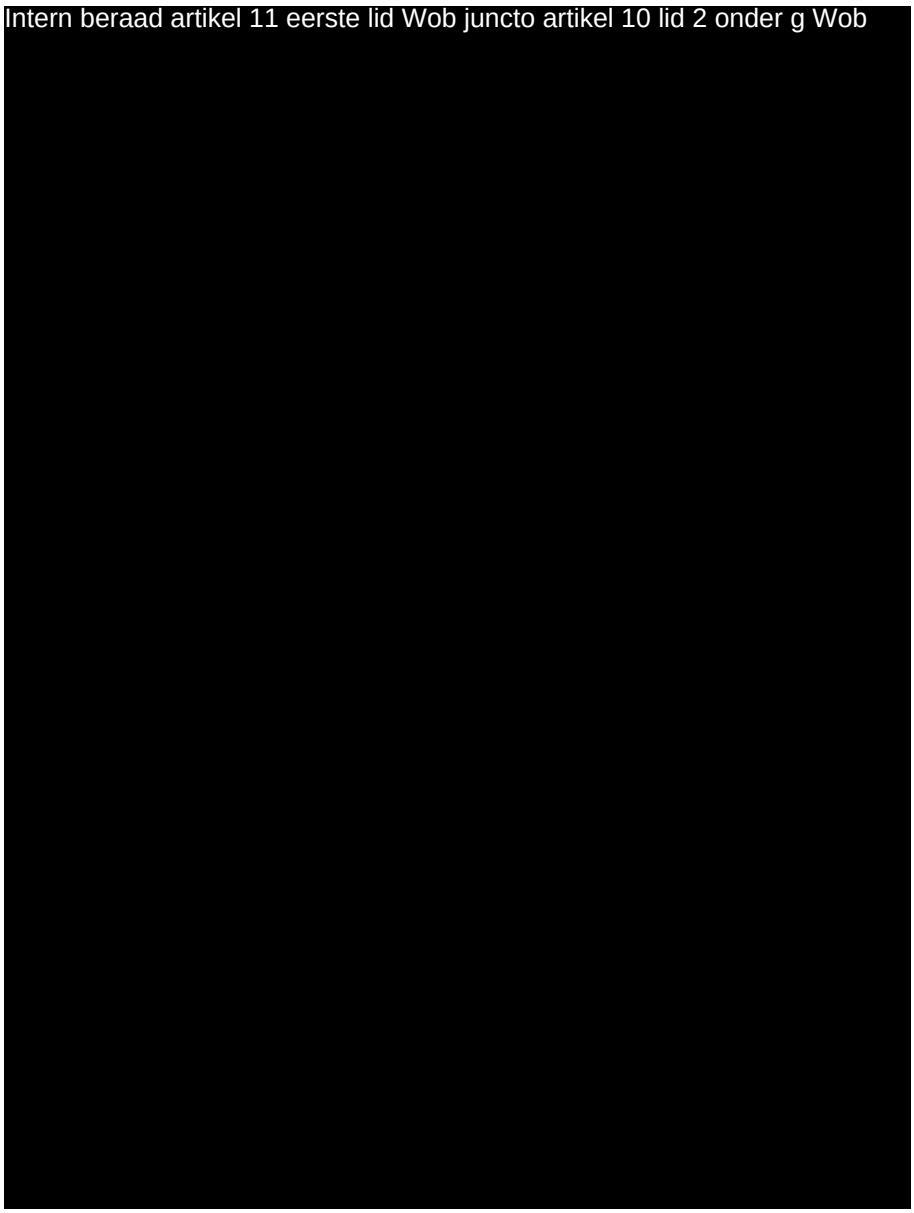
Betreft	Raadsinformatiebijeenkomst en diner pensant M RT verkenning C D Binkhorst
Aan	Wethouder Robert van Asten
Van	[redacted]
Plaats/Datum	Den Haag 3 december 2019

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

[redacted]

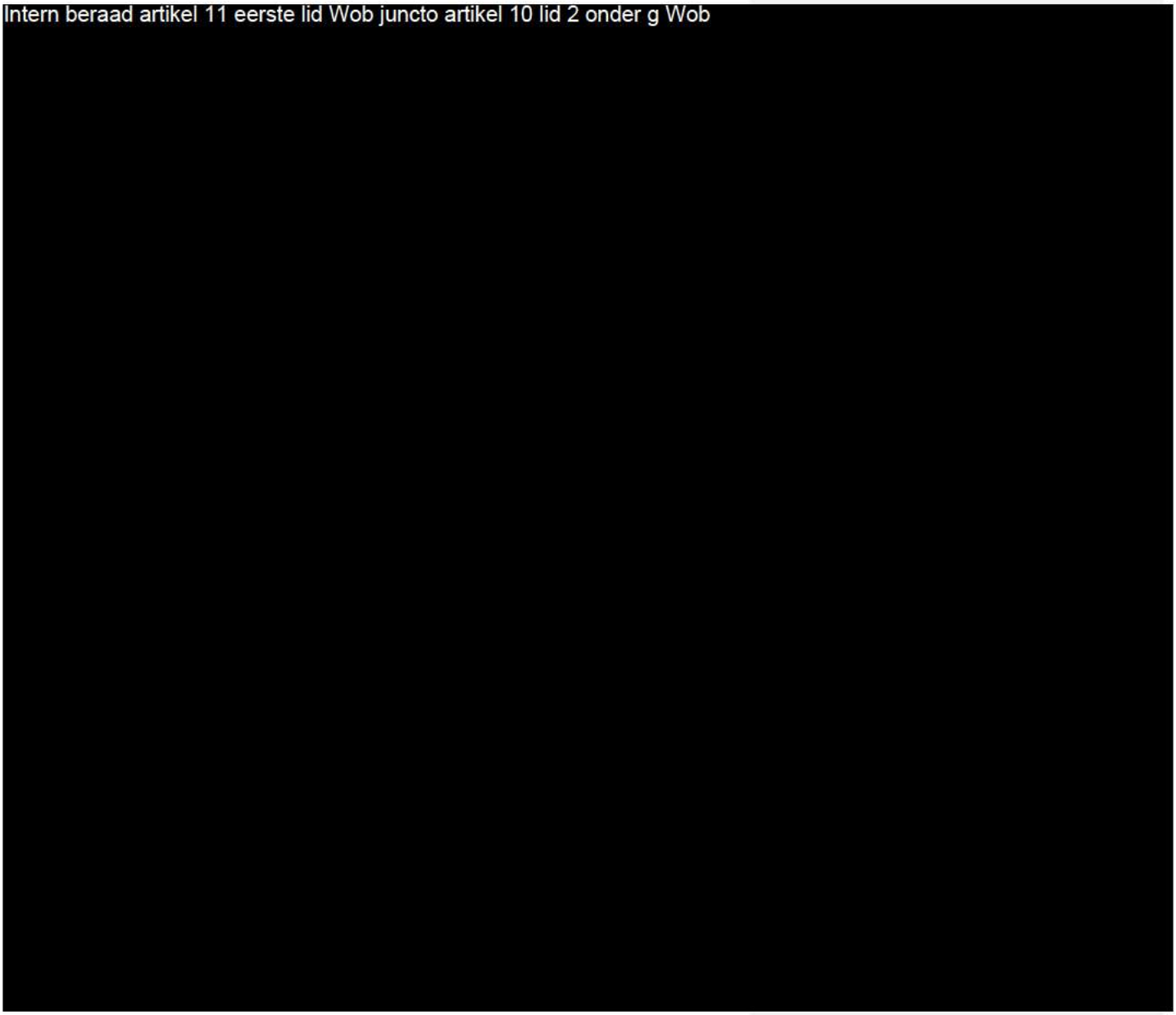
VINU.

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



NOTITIE

Onderwerp	Uitgangspunten effectenstudies
Project	Verkenning CID-Binckhorst
Opdrachtgever	Gemeente Den Haag, Gemeente Leidschendam-Voorburg, provincie Zuid-Holland, MRDH, Ministerie van BZK en Ministerie van I&W
Projectcode	114179
Status	Definitief
Datum	2 augustus 2019
Referentie	114179/19-012.770
Auteur(s)	[redacted]
Gecontroleerd door	[redacted].
Goedgekeurd door	[redacted]
Paraaf	[redacted]
Bijlage(n)	-
Aan	-
Kopie	-

Inleiding

Voor het project CID-Binckhorst wordt een verkenning opgesteld. Deze verkenning heeft als doel te komen tot drie kansrijke mobiliteitsalternatieven en wordt uitgevoerd door de bureaucombinatie Witteveen+Bos, Goudappel Coffeng, Twynstra Gudde en Keypoint.

In de maanden voor de zomer is het afweegkader opgesteld en zijn tien alternatieven samengesteld voor de mobiliteitstransitie die de bouwopgave in CID-Binckhorst mogelijk moeten maken. Om tot dit afweegkader en de alternatieven te komen, zijn onder meer twee brede werksessies georganiseerd met partijen die kennis hebben van en ervaring hebben met het projectgebied en de ruimere omgeving daarvan.

Vervolgens is op 2 juli 2019 een bijeenkomst gehouden over (de wijze van toepassen van) het verkeersmodel V-MRDH, gevolgd door enkele verdiepende gesprekken over specifieke aandachtspunten die bij de toepassing van het model in deze opdracht om de hoek komen kijken. Het doel van de toepassing van het verkeersmodel in deze fase van de verkenning is om gevoel te krijgen bij het doelbereik van de verschillende alternatieven. In deze fase is het abstractieniveau nog relatief hoog. Hier houden wij ook rekening mee bij het bepalen van de input en het interpreteren van de output van het model.

Voor het samenstellen van de tien alternatieven is bepaald op welke aspecten gevarieerd moet worden en welke als uitgangspunt (vaststaand) worden genomen. Daarnaast zijn er uitgangspunten die niet expliciet aan de orde zijn gekomen tijdens de bijeenkomst van 2 juli 2019 en de daarop volgende gesprekken, maar die wel input vormen voor de modelberekeningen. Ook zijn er uitgangspunten en maatregelen die wel worden meegenomen, maar waarvan de effecten buiten het model om worden bepaald.

[redacted]

Deze notitie vat de belangrijkste uitgangspunten en maatregelen samen. Ook wordt ingegaan op hoe de effecten bepaald worden en met welke beperkingen van het model rekening wordt gehouden. Waar mogelijk zijn uitgangspunten hetzelfde gekozen als die waarmee wordt gewerkt in het traject van het opstellen van het MER (milieueffectrapport) voor het CID.

Onderstaande uitgangpunten vormen aldus de input voor de modelberekeningen en overige effectenstudies. De berekeningen zijn 2e helft van juli gestart, zodat deze voor 12 augustus 2019 gereed zijn. De uitkomsten van de berekeningen vormen op hun beurt input voor de effectbepaling, die 2e helft augustus plaatsvindt. Ook voor deze effectbepaling zijn 2e helft augustus diverse bijeenkomsten gepland, onder meer om scherp te kijken naar de plausibiliteit van de uitkomsten. Op 29 augustus 2019 vindt weer een brede sessie plaats, waar de betrokken partijen worden geïnformeerd over de uitkomsten van de effectenstudies en over hoe de alternatieven zich, naar aanleiding van deze effectenstudies, verhouden tot het afweegkader en daarmee hoe de alternatieven beoordeeld worden.

De laatste stap van deze verkenning is dat de bureaucombinatie in de eerste helft van september advies uitbrengt over het trechteren van tien naar drie alternatieven. Eind september/begin oktober vindt hierover besluitvorming binnen de regio plaats, waarna de alternatieven kunnen worden voorgelegd in het BO-MIRT van november 2019.

Maatregelen die gelijk zijn in alle alternatieven (autonome maatregelen)

De vijf onderstaande maatregelen hebben weliswaar grote invloed op de mobiliteit in het gebied, maar worden binnen deze verkenning constant gehouden en als autonoom gezien:

- Schenkviaduct: het Schenkviaduct wordt aangepast van 2 x 2 naar 2 x 1 rijstroken en sluit aan op het Rijswijkseplein, zoals nu het geval is. De vrijgekomen ruimte kan worden gebruikt voor een fietsverbinding. Deze mogelijkheid wordt meegenomen in de alternatieven. Wij onderzoeken verder geen Schenkverbinding (tunnel) of het geheel verwijderen van de Schenkverbinding;
- bouwopgave: de bouwopgave is voor de verkenning een constante. De verkenning richt zich op welk OV-systeem en welke andere mobiliteitsmaatregelen het beste passen om de bouwopgave vanuit mobiliteit mogelijk te maken. Voor deze cijfers is aangesloten bij de eerder door de gemeente Den Haag vastgestelde aantallen:
  - CID, inclusief de kop van de Binckhorst: 24.500 woningen en 30.000 banen;
  - Binckhorst-zuid (exclusief de kop): 6.000 woningen en 8.000 banen;
  - totaal 30.500 woningen en 38.000 banen;
- parkeermaatregelen: de parkeernorm is voor de referentiesituatie en alle alternatieven gelijk. In deze verkenning wordt een lage p-norm automatisch gekoppeld aan het bouwprogramma. Deze p-norm is voor het CID gelijk aan de norm die voor het MER wordt gehanteerd en is gedifferentieerd binnen het gebied. Voor bestaande voorzieningen een norm van maximaal 0,8 en voor nieuwe ontwikkelingen 0,3. In de Binckhorst is de norm voor nieuwe ontwikkelingen 0,4 (halvering ten opzichte van bestaand), iets hoger dan in het CID vanwege de grotere afstand tot het centrum van Den Haag. Overige maatregelen die een lage p-norm mogelijk maken, en daarom ook aan het bouwprogramma gekoppeld zijn, betreffen voldoende inpandige fietsparkeercapaciteit, centrale parkeervoorzieningen/parkeren op afstand, hogere tarieven straatparkeren en faciliteren deelauto's. Ook al deze maatregelen worden gemodelleerd;
- er zijn plannen om met diverse maatregelen de snelheid van de tram te verhogen in de stad. In deze fase van de verkenning wordt deze snelheidsverhoging niet meegenomen, omdat de stad ook drukker wordt, waardoor op termijn de verhoging mogelijk weer teniet wordt gedaan;
- de woningbezetting in het CID is, conform het MER, 1,8. Voor de Binckhorst is een lagere bezetting gekozen, omdat dit beter past bij de verwachtingen: 1,4.

Maatregelen die variëren tussen de alternatieven (variabele maatregelen)

De alternatieven variëren op type OV-systeem, op het al of niet doortrekken naar de regio en op de fietsfaciliteiten.

- OV-systeem:
  - reguliere tram;
    - deze tram is nadrukkelijk geen HOV-alternatief wat betreft halteafstanden en frequentie (400-750 m respectievelijk 8 x per uur);

    - in de lokale uitvoering vindt al wel doorkoppeling plaats met lijn 1 richting Delft. Deze wordt dan omgelegd door de Binckhorst heen via de Geestbrugweg en de Haagweg;
    - voor dit systeem wordt verdere regionale doorkoppeling niet uitgewerkt;
  - HOV-bus:
    - aansluiting van de HOV-bus bij CS gaat via een korte omrijroute naar het Prins Bernard Viaduct. De reden hiervoor is dat het inpassen van toeritten op deze locatie zeer lastig is, mede gezien de geplande overbouwing van het spoor op deze locatie. Er worden dus geen kosten meegenomen voor de bouw van toeritten. Wel wordt omrijtijd ingecalculeerd;
    - de bus rijdt de regio in vanaf Voorburg over de A12 naar Zoetermeer en rijdt mee met het verkeer. In Zoetermeer maakt de HOV-bus gebruik van bestaande busbanen (dus relatief weinig bouwkosten);
    - tramlijn 1 wordt niet verplaatst naar de Binckhorst, maar blijft het huidige tracé volgen via Station HS en onder andere de Haagweg naar Delft;
    - halteafstand en frequentie is wel op HOV-kwaliteit, ongeveer 750-1.000 m en 14 x per uur;
  - HOV-tram:
    - dit systeem is wezenlijk hoogwaardiger dan de reguliere tram door meer eigen baan, langere halteafstanden (750-1.000 m) en een hogere frequentie (14 x per uur);
    - in de lokale uitvoering vindt al wel doorkoppeling plaats met lijn 1 richting Delft. Deze wordt dan omgelegd door de Binckhorst heen via de Geestbrugweg en de Haagweg;
    - verdere regionale doorkoppeling vindt plaats door het aanleggen van nieuwe infrastructuur richting Zoetermeer en aansluiting op de RandstadRail richting Rotterdam ter hoogte van Nootdorp;
  - lightrail:
    - dit systeem wordt alleen waar nodig op +1 of -1 uitgevoerd. In de regio kan het op een eigen baan op maaiveld worden uitgevoerd;
    - halteafstanden 1.000-2.000 m en frequentie 14 x per uur;
    - regionale doorkoppeling vindt richting Zoetermeer plaats via nieuw aan te leggen infrastructuur. Richting Delft wordt het systeem op de bestaande infrastructuur uitgevoerd als een HOV-tram. Richting Pijnacker en Rotterdam kan ter hoogte van Nootdorp worden aangekoppeld op de RandstadRail;
  - ART (Autonomous Rapid Transit):
    - voor nu wordt uitgegaan van soortgelijke infrastructuur als de HOV-tram (grotendeels eigen baan, gelijkvloerse kruisingen, gelijke halteafstanden, gelijke frequentie);
    - regionaal doortrekken gebeurt richting Zoetermeer via hetzelfde systeem. Richting Pijnacker en Rotterdam zal bij Nootdorp een overstapmogelijkheid zijn naar de RandstadRail en richting Delft is er een overstapmogelijkheid op lijn 1;
- doortrekken de regio in: mogelijk wordt de OV-lijn in de Binckhorst doorgetrokken de regio in:
  - bij regionale doorkoppeling van alle systemen wordt de Sprinter van Gouda naar Den Haag op het hoofdspoor verwijderd om ruimte te maken voor meer intercity's. Dit zal meer reizigers in de HOV-lijn betekenen;
  - de verlenging de regio in kruist RandstadRail, de tak naar Rotterdam. Hier komt een overstapstation. Om reizigers vanuit Zoetermeer ten noorden van spoor en A12 naar dit overstapstation te krijgen (en naar Rotterdam) wordt een verbindingsboog opgenomen. Hiermee wordt ook de zwaar belaste tak van Randstadrail Samenloopdeel ontlast;
- fietsfaciliteiten: de Velostrada en het Trekvliettracé zijn al onderdeel van het basispakket/noregretpakket. Dit geldt voor alle alternatieven. In één alternatief wordt onderzocht wat de invloed is van extra fietsmaatregelen zoals voorgesteld in het MER CID, aangevuld met maatregelen uit de Korte Termijn Aanpak (KTA):
  - aangenomen wordt dat er, mede door het doorvoeren van bovengenoemde maatregelen in dit alternatief, een versnelling van 20 % van de fietsreistijd op de metropolitane fietsroutes in Den Haag mogelijk is.

Overige maatregelen

Overige maatregelen zijn maatregelen die in deze verkenning niet als autonoom worden gezien, maar die wel constant worden gehouden over alle alternatieven. Dit betreft zowel maatregelen die gemodelleerd worden als maatregelen die niet gemodelleerd worden:

- stations: stations en HOV-haltes beschikken over voldoende capaciteit om de hoeveelheid reizigers op te vangen. Het model gaat uit van stations met voldoende ruimte voor voertuigen en passagiers. Verder beschikt elke halte over voldoende stallingscapaciteit voor fietsen. Verdere detaillering van stations passend bij het systeem is voor een latere fase;
- ruimtegebruik: voorheen werden (nu aan het bouwprogramma gekoppelde) parkeermaatregelen en het Schenkviaduct ook genoemd als maatregelen onder dit thema. Deze twee maatregelen zijn eerder in deze notitie al toegelicht als autonome maatregel. Afgezien daarvan bestaat binnen deze verkenning het weren van auto's uit bepaalde 'superblocks' door toepassing van het sectorenmodel. Dit sectorenmodel is in het rekenmodel opgenomen;
- langzaam verkeer: een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte voor voetgangers is ook aangemerkt als een aandachtspunt voor deze verkenning. Met name daar waar de voetganger de openbare ruimte deelt met fietsers. Hiervoor worden nog geen concrete maatregelen genoemd in deze fase, maar dit wordt wel als uitgangspunt gezien voor de effectenstudies. Het gebruik van lopen als modaliteit in reactie op de beschikbare infrastructuur maakt echter geen deel uit van het V-MRDH;
- smart mobility:
  - deelauto's/minihubs: er worden deelauto's in minihubs aangeboden bij nieuwe woningen. Dit is in het model meegenomen in de factor die wordt gebruikt voor de vertaling van de parkeernorm naar ritgeneratie;
  - overige deeldiensten: overige deeldiensten kunnen niet in het V-MRDH worden opgenomen. De effecten hiervan op de mobiliteitstransitie bepalen we op basis van expert judgement;
  - slim verkeersmanagement: dit is moeilijk toe te passen in het V-MRDH. Wel is mede als gevolg van de toepassing van iVRIs een versnelling van de fiets op de metropolitane routes mogelijk, die wel wordt toegepast. Overige effecten van slim verkeersmanagement op de doorstroming en de mobiliteitstransitie worden op basis van expert judgement bepaald;
- logistiek: de effecten van toepassing van logistieke hubs en bouwhubs op de doorstroming en de mobiliteitstransitie worden op basis van expert judgement bepaald.

Beperkingen model

- Omdat het doorrekenen van een alternatief met het V-MRDH een grote hoeveelheid capaciteit kost en deze fase van de verkenning om een niet al te hoog detailniveau vraagt, rekenen we niet alle tien, maar drie alternatieven door. Effecten van de overige alternatieven bepalen we door met experts (zowel inhoudelijke experts als modelmatige deskundigen) kritisch naar de resultaten van de doorgerekende alternatieven te kijken en op basis hiervan conclusies te trekken over het verwachte verschil in effecten;
- zoals hierboven omschreven, kan niet van alle maatregelen het effect worden bepaald met behulp van het V-MRDH. Met onze experts op het gebied van smart mobility, OV, fiets en ruimtelijke ontwikkeling zullen kritisch kijken naar de modelresultaten om de toegevoegde effecten van deze maatregelen in te schatten;
- daarnaast is een aantal eigenschappen van modaliteiten vastgesteld voor het V-MRDH, waarop binnen deze verkenning geen invloed uitgeoefend kan worden. Het gaat hierbij om eigenschappen die nationaal zijn vastgesteld, of om eigenschappen die voor deze verkenning gelijk moeten zijn aan die in het MER CID. Deze eigenschappen kunnen de uitkomsten van de modelberekeningen (en daarmee de mate/wijze van mobiliteitstransitie) mogelijk onrealistisch beïnvloeden. Zo is de prijs van autorijden in de autonome situatie erg laag door elektrisch rijden tegenover een erg hoge prijs voor OV op basis van de prijsindex, en is de snelheid van fietsen erg hoog. Bij het interpreteren van de resultaten wordt hier expliciet rekening mee gehouden (plausibiliteitscheck);
- om bovenstaande en mogelijk onbekende beperkingen van het model te testen, kan in augustus 2019 worden overwogen om een gevoeligheidscheck uit te voeren op de resultaten. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verhogen van de prijs van autorijden en andere wijzen om een mobiliteitstransitie te stimuleren.

W+B zoveel mogelijk invullen en door opdrachtgever aan laten vullen. Opdrachtgever drukt tekst af op zijn briefpapier (met datum) en laat de verklaring ondertekenen door een bevoegd persoon en stuurt origineel in 2 voud naar W+B.





Datum	9 juni 2017
Referentie	-

Den Haag

Aan
Kernteam CID Binckhorst

MEMO

Afzender
[redacted]
Dienst
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling
Mobiliteit
Doorkiesnummer
[redacted]
E-mailadres
[redacted]@denhaag.nl

Datum
4 december 2019

Onderwerp
Uitvoeringsorganisatie

Beste leden van het kernteam CID Binckhorst,

Gevraagd aan kernteam; instemmen met een uitvoeringsorganisatie voor het jaar 2020 voor het No-regret pakket zoals in dit memo is weergeven.

Aanleiding
In de vastgestelde bestuursovereenkomst CID Binckhorst over het No-regret pakket staat dat de gemeente Den Haag binnen 3 maanden na ondertekening van deze bestuursovereenkomst een Uitvoeringsorganisatie opricht en daarbij de gemeente Leidschendam-Voorburg betrekt.

Hieronder staat een voorstel voor de uitvoeringsorganisatie in 2020.

In 2020 wordt door de gemeente Den Haag gewerkt aan de maatregelen die met prioriteit zijn benoemd om als eerste op te pakken. Dat zijn de volgende vier maatregelen:
Maatregel 1: Smart Mobility
Maatregel 2: Ombouw van de viaducten.
Maatregel 5: verlengde Velostrada
Maatregel 6: Trekfietstracé

De reden van deze prioriteit is dat alle 4 de maatregelen inhoudelijk een hoge prioriteit hebben binnen het No-regret pakket. Voor Smart Mobility geldt tevens dat hier snel resultaat op straat wordt verwacht en de wens van de opdrachtgevers is een snel zichtbaar resultaat op straat. Voor de overige drie genoemde infrastructurele maatregelen geldt dat deze een lange doorlooptijd hebben qua voorbereiding en realisatie. En dus al snel moeten starten om de planning te halen. Het zijn in omvang forse maatregelen met forse investeringen.

Inmiddels is in 2019 gestart met het thema Smart Mobility. Binnen dit thema heeft Mirza Hotic drie maatregelen uit dit thema uitgezet:
1. Formuleren mobiliteitsdoelen, -concepten en oplossingen;
2. Inventariseren (on)mogelijkheden voor Mobiliteitstransitie;
3. Formuleren visie mobiliteitshubs en uitwerking Business Case.

Deze zijn verwerkt in een driedelige opgave die de komende maanden wordt uitgevoerd door het consortium APPM - Goudappel Coffeng – Stadkwadraat. In april 2020 worden de resultaten hiervan verwacht.

De voorbereiding voor de drie infrastructurele maatregelen starten in 2020. Vanaf 1 januari 2020 is hiervoor een sr. Projectmanager aangetrokken binnen de gemeente Den Haag.

Uitvoeringsorganisatie 2020

Voor het realiseren van de hiervoor maatregelen uit het No-regret pakket is een inschatting gemaakt van de capaciteit die daarvoor nodig is. Vooralsnog is een inschatting gemaakt voor komend kalenderjaar 2020, om zodoende aan te sluiten op de begroting van de gemeente Den Haag.

valt buiten de scope van het Wob-verzoek

[redacted]

Thema Smart Mobility

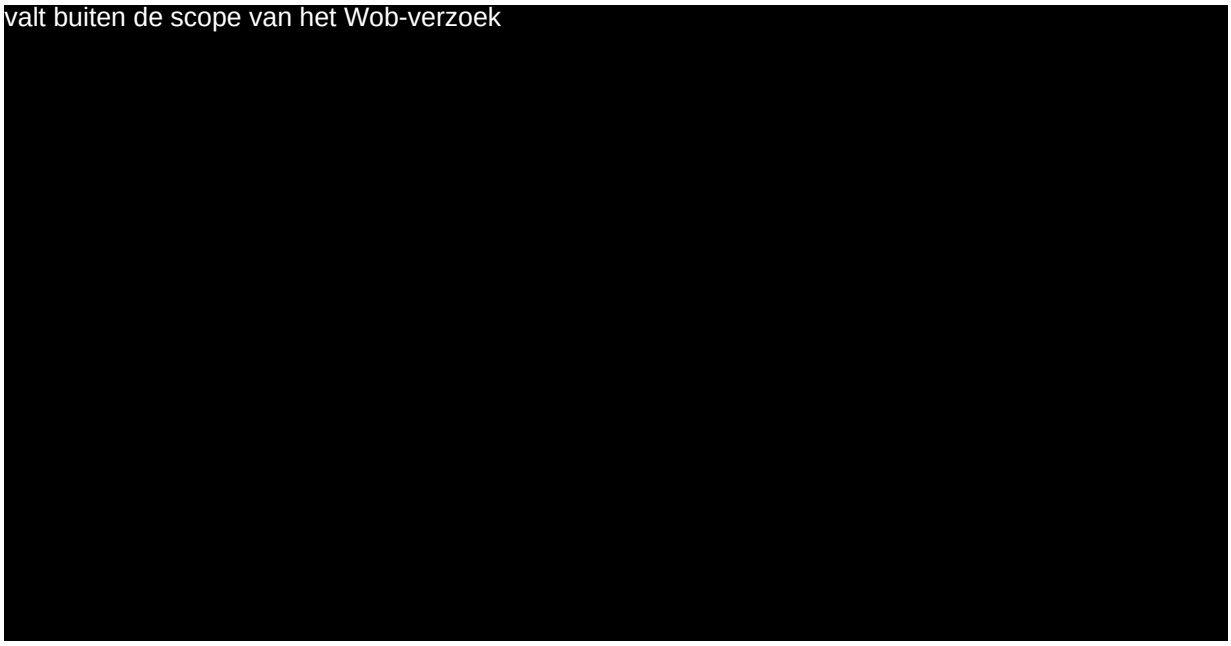
valt buiten de scope van het Wob-verzoek

[redacted]

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

valt buiten de scope van het Wob-verzoek



Project Ombouw Viaducten gecombineerd met deel Verlengde Velostrada

valt buiten de scope van het Wob-verzoek



Gemeente Den Haag

Ons kenmerk
DSO/

Project Trekfietstracé, onderdoorgang Mercuriusbrug

valt buiten de scope van het Wob-verzoek





afbeelding

Verkenning CID-Binckhorst

Effectenstudies en kansrijke alternatieven

22 oktober 2019

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

MRDH
METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

provincie ZUID HOLLAND

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

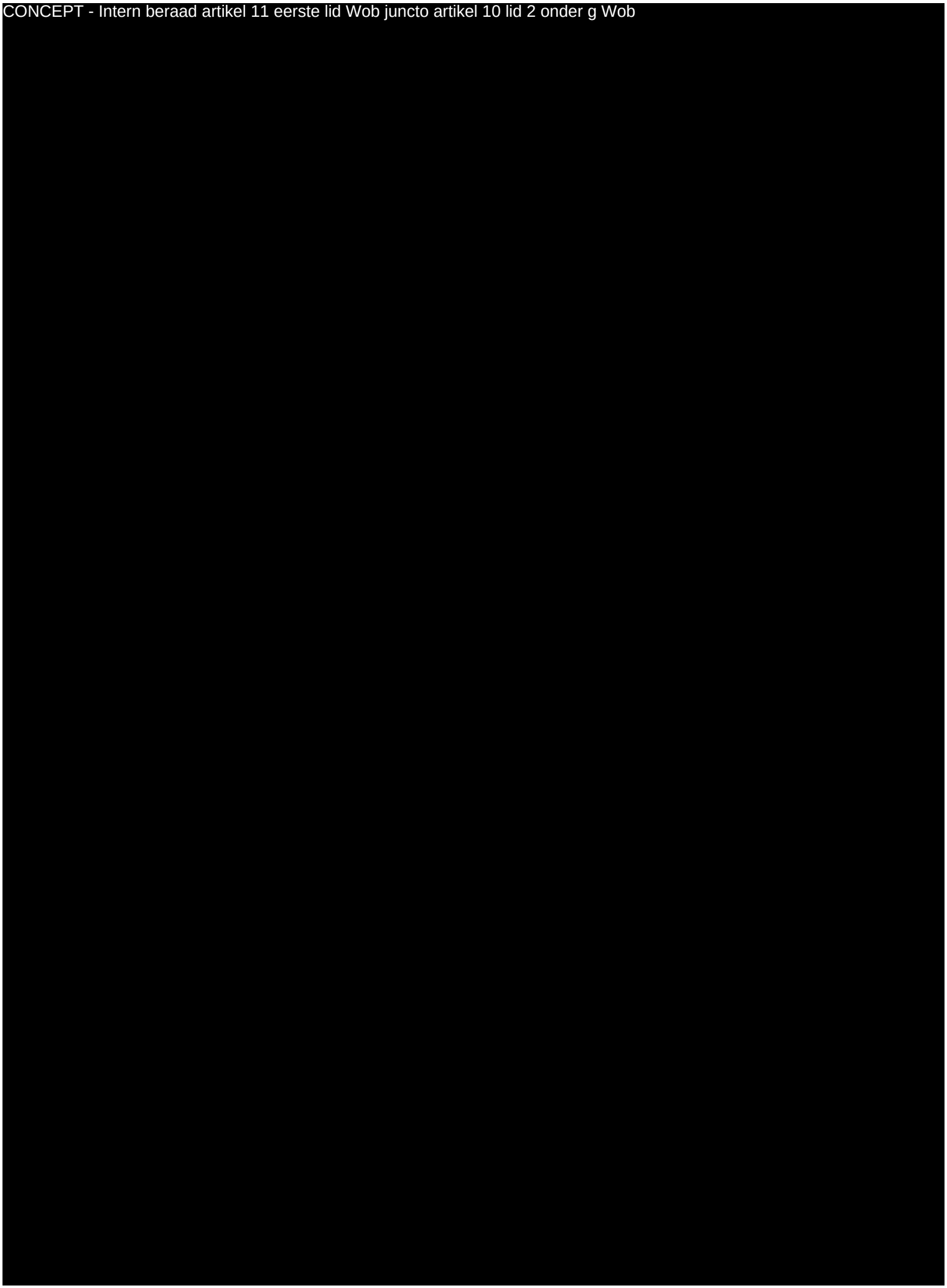
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

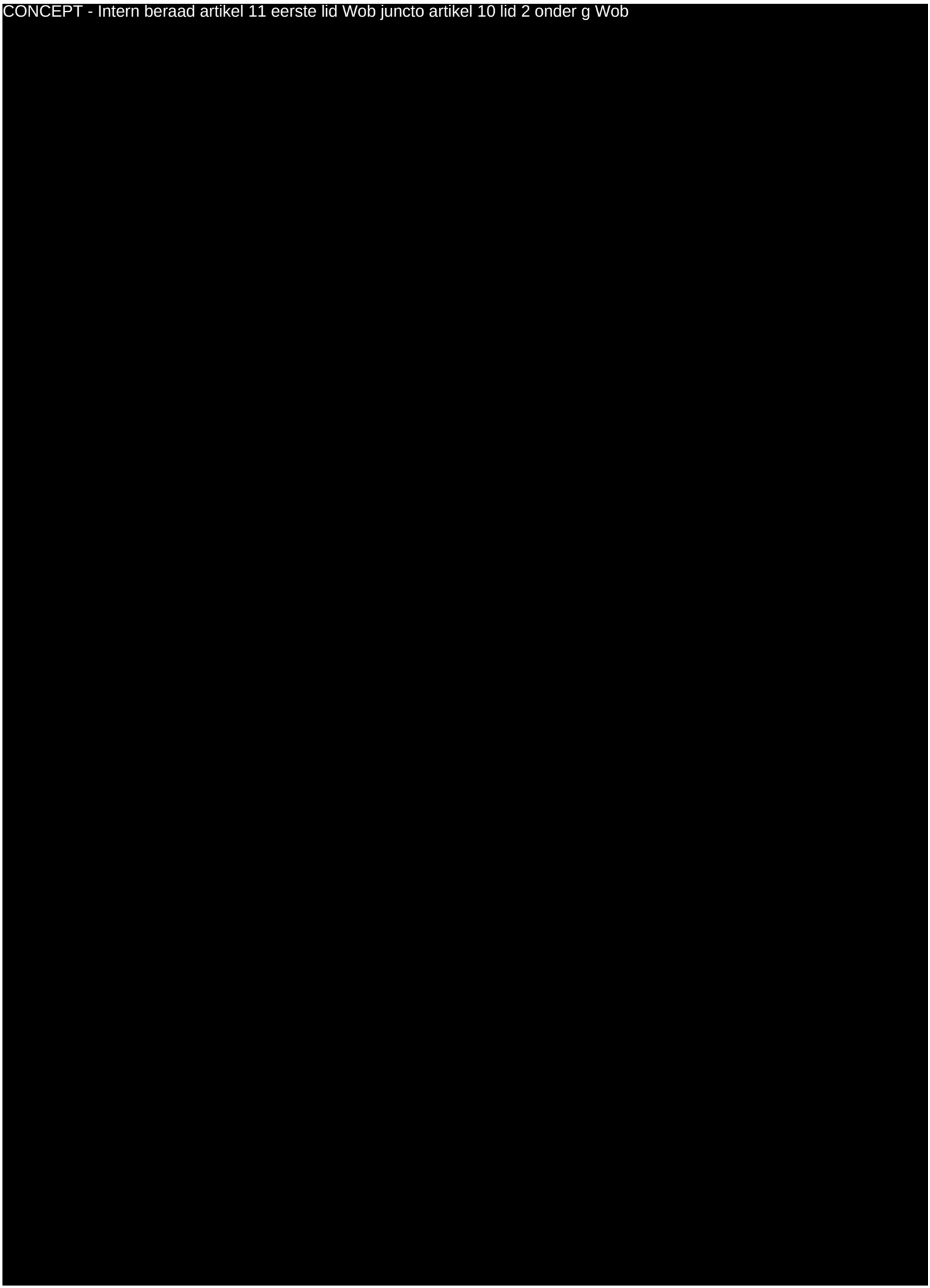
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

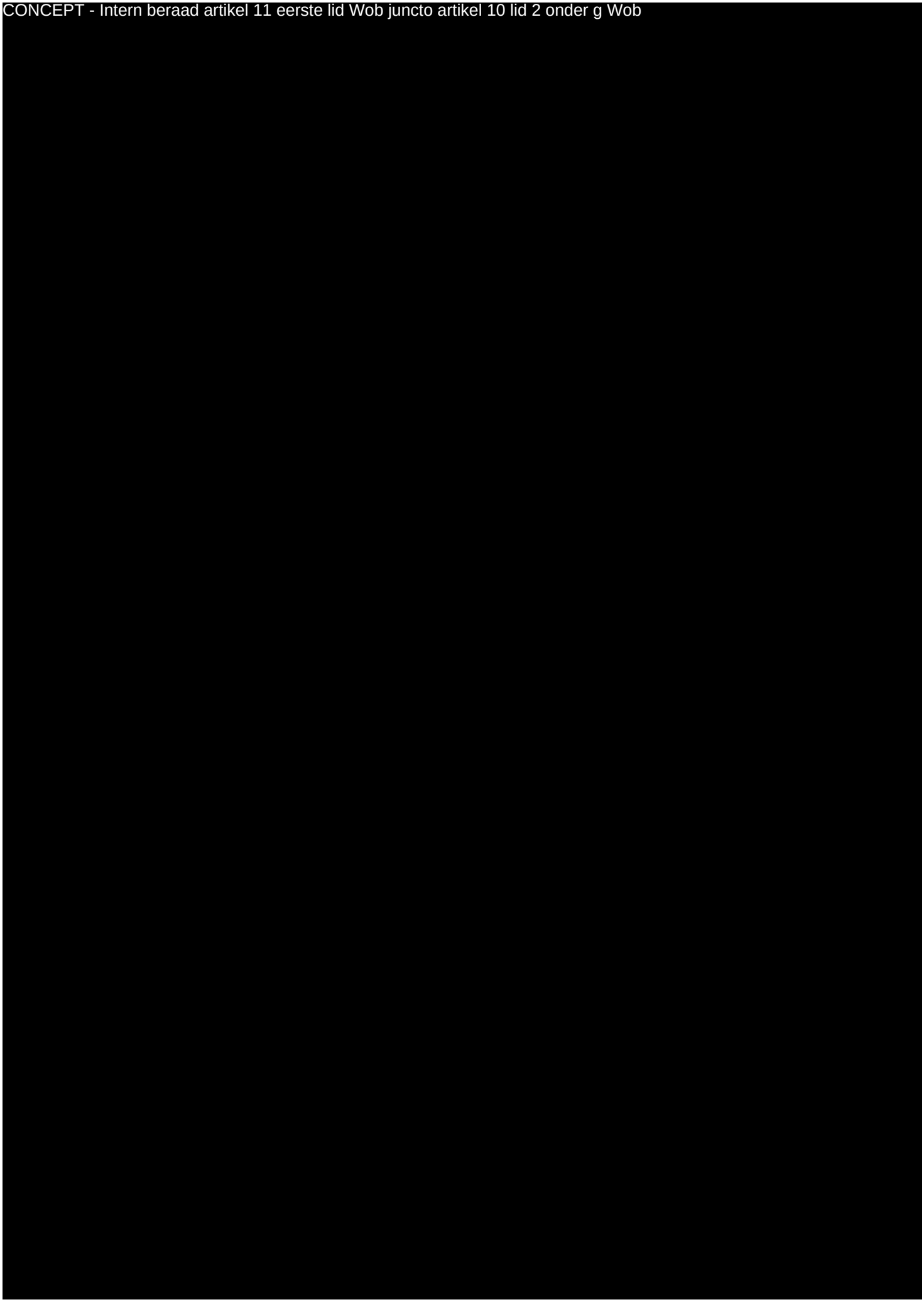
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

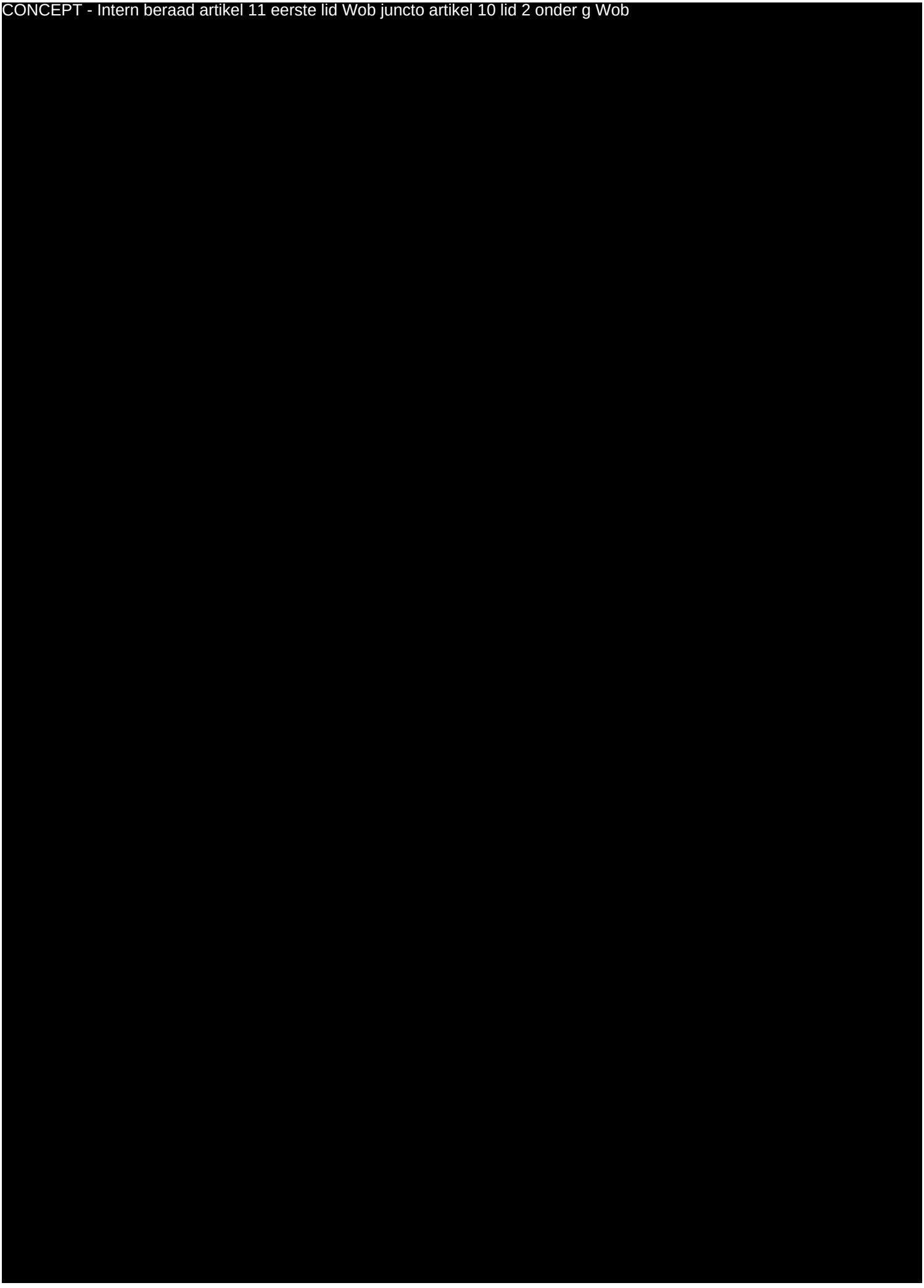
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

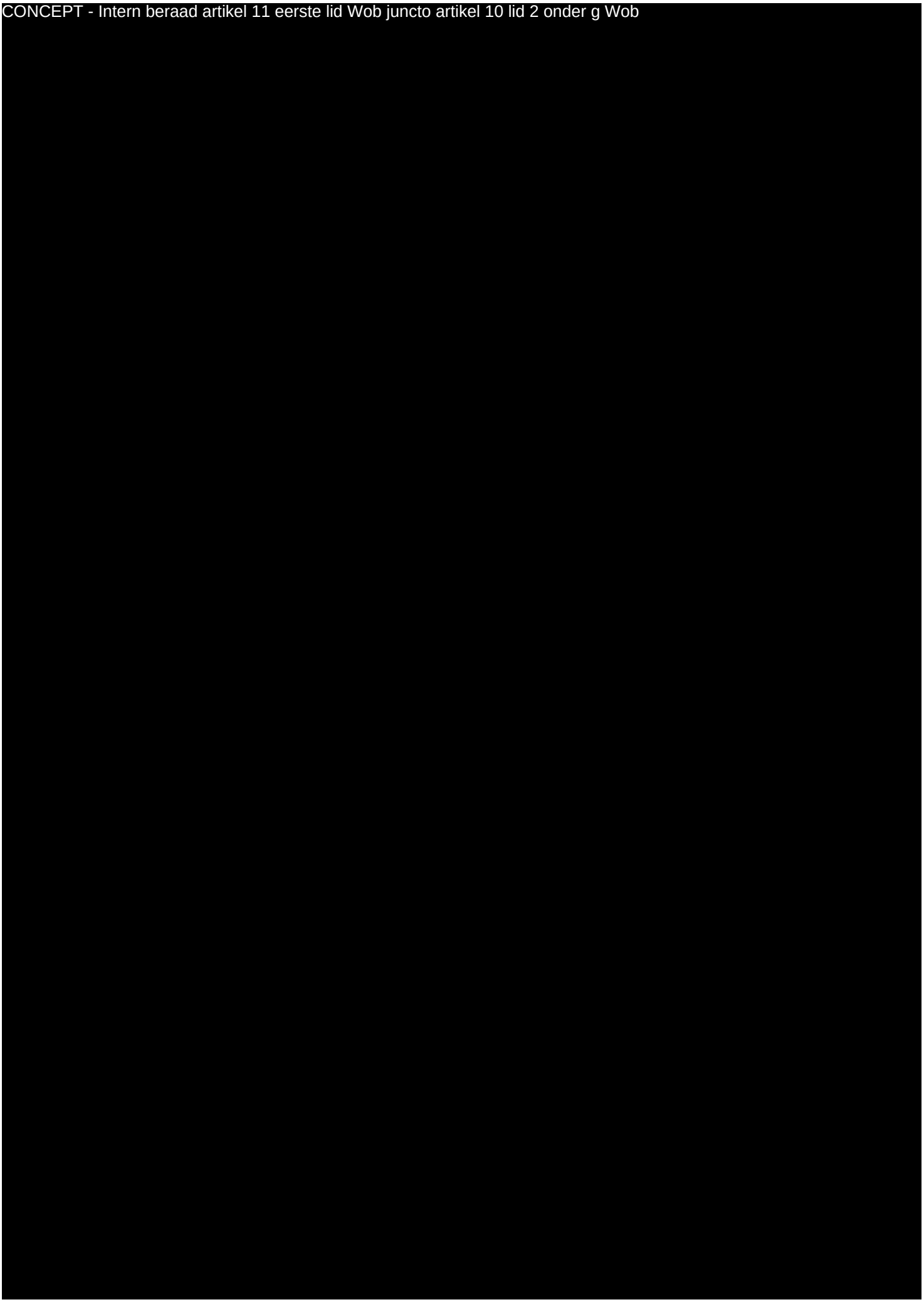
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

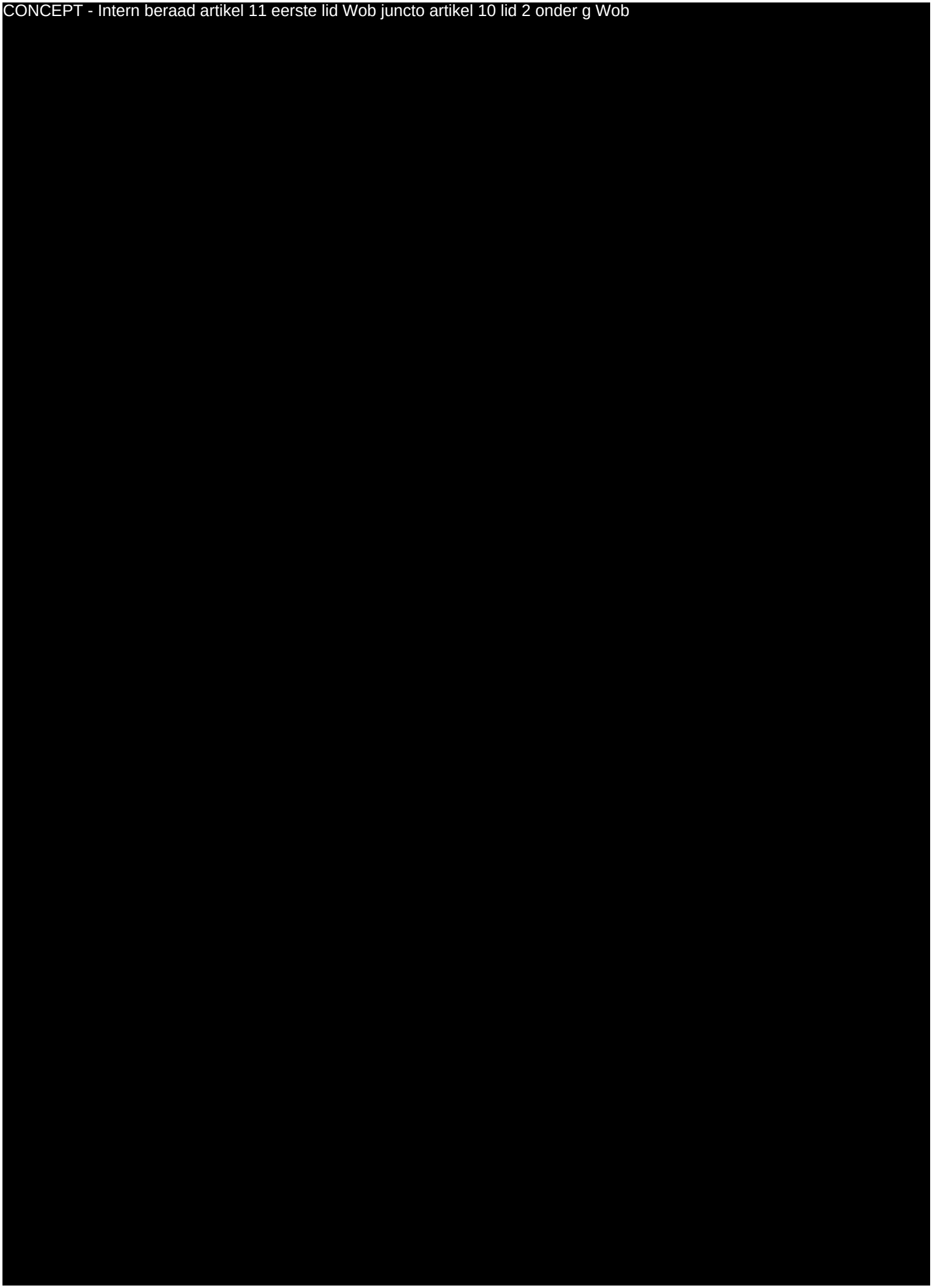


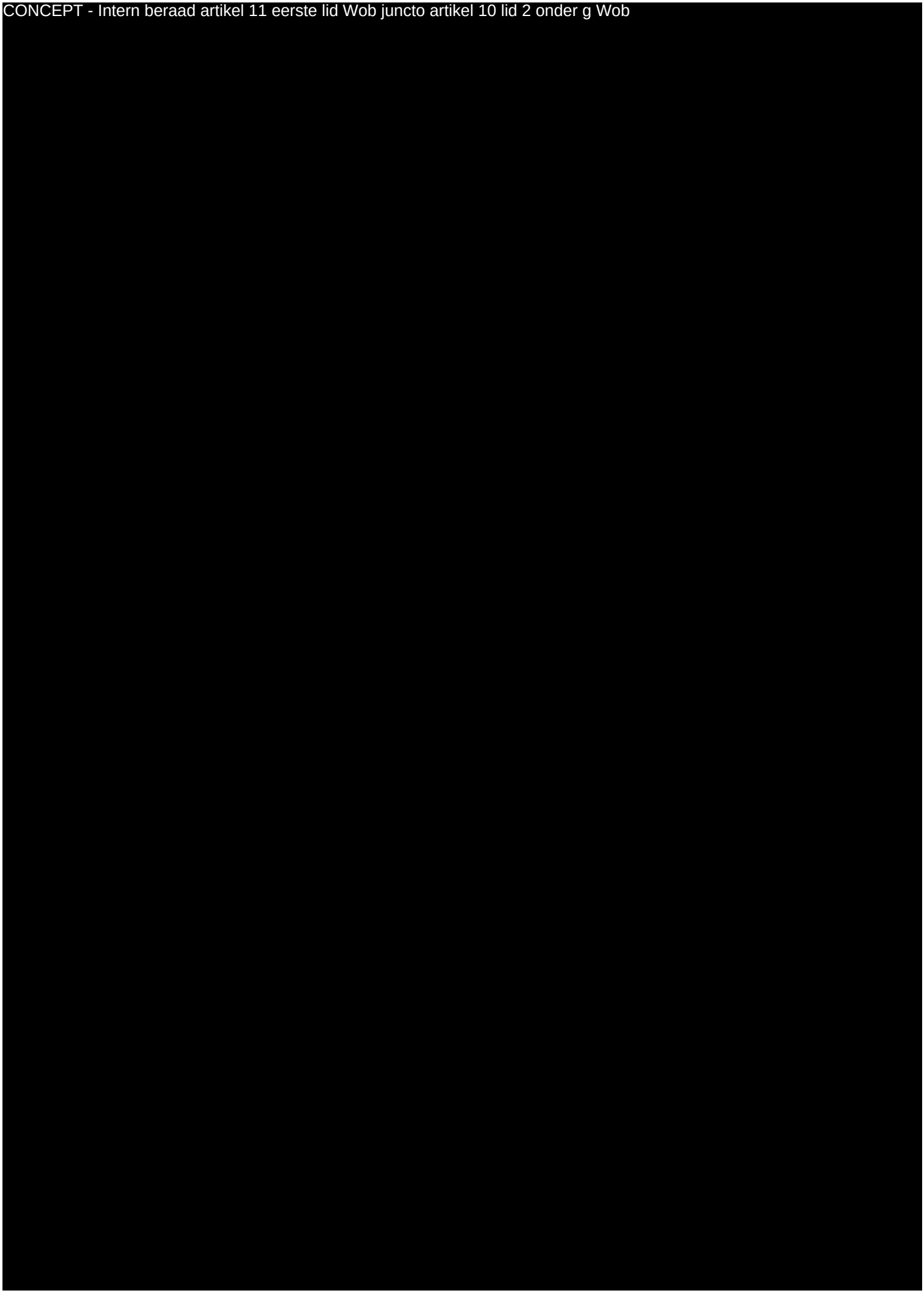


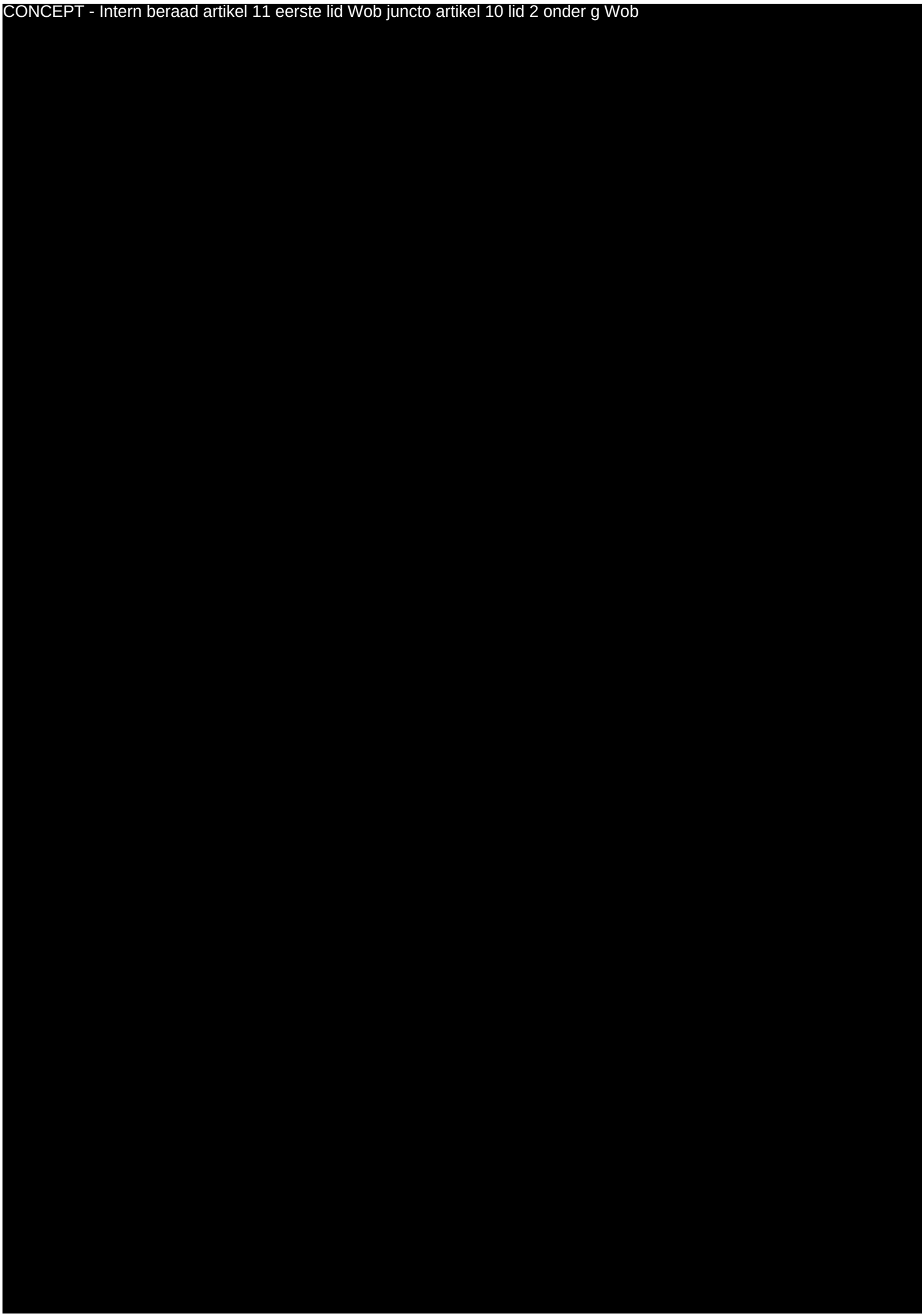




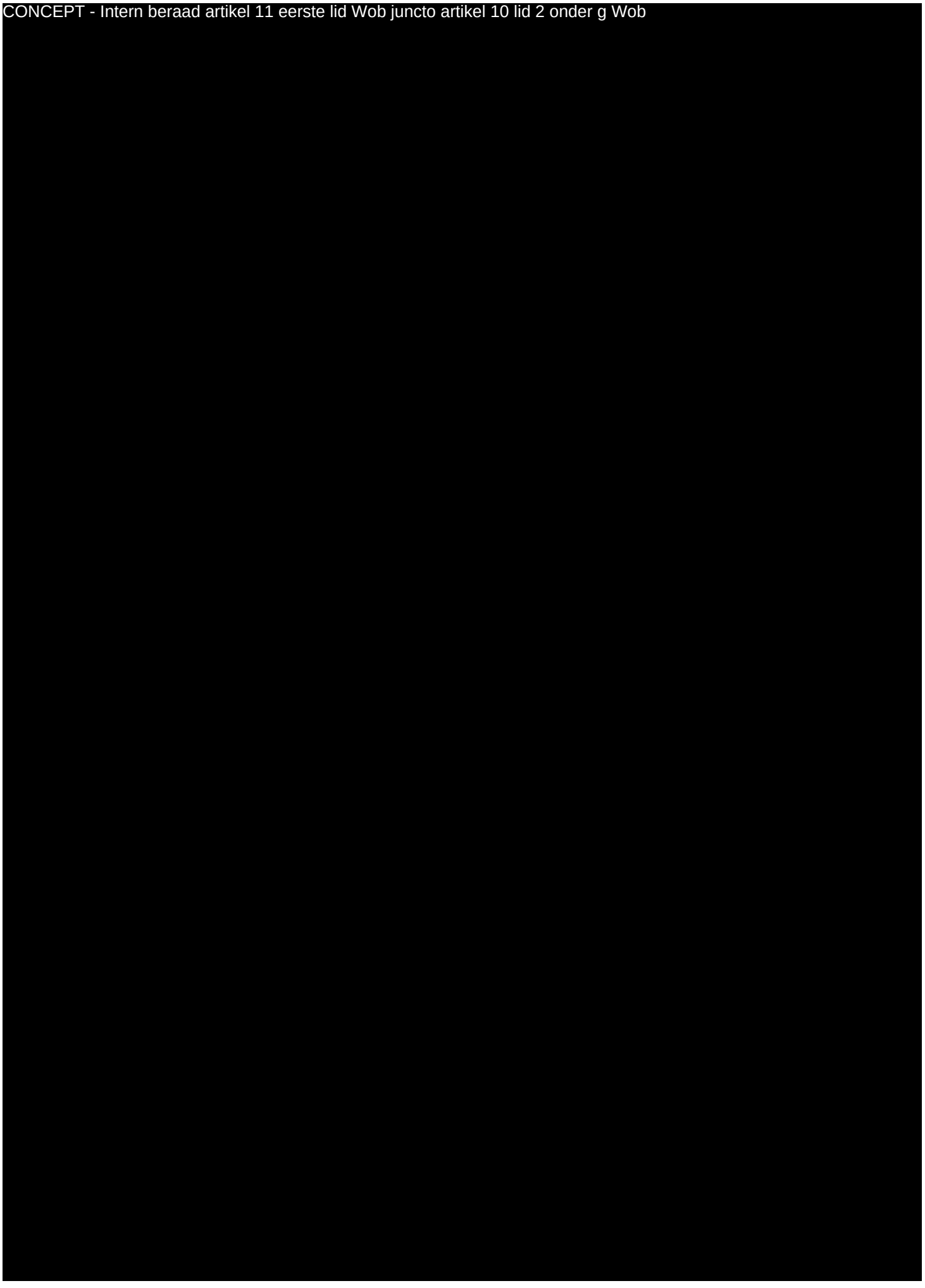




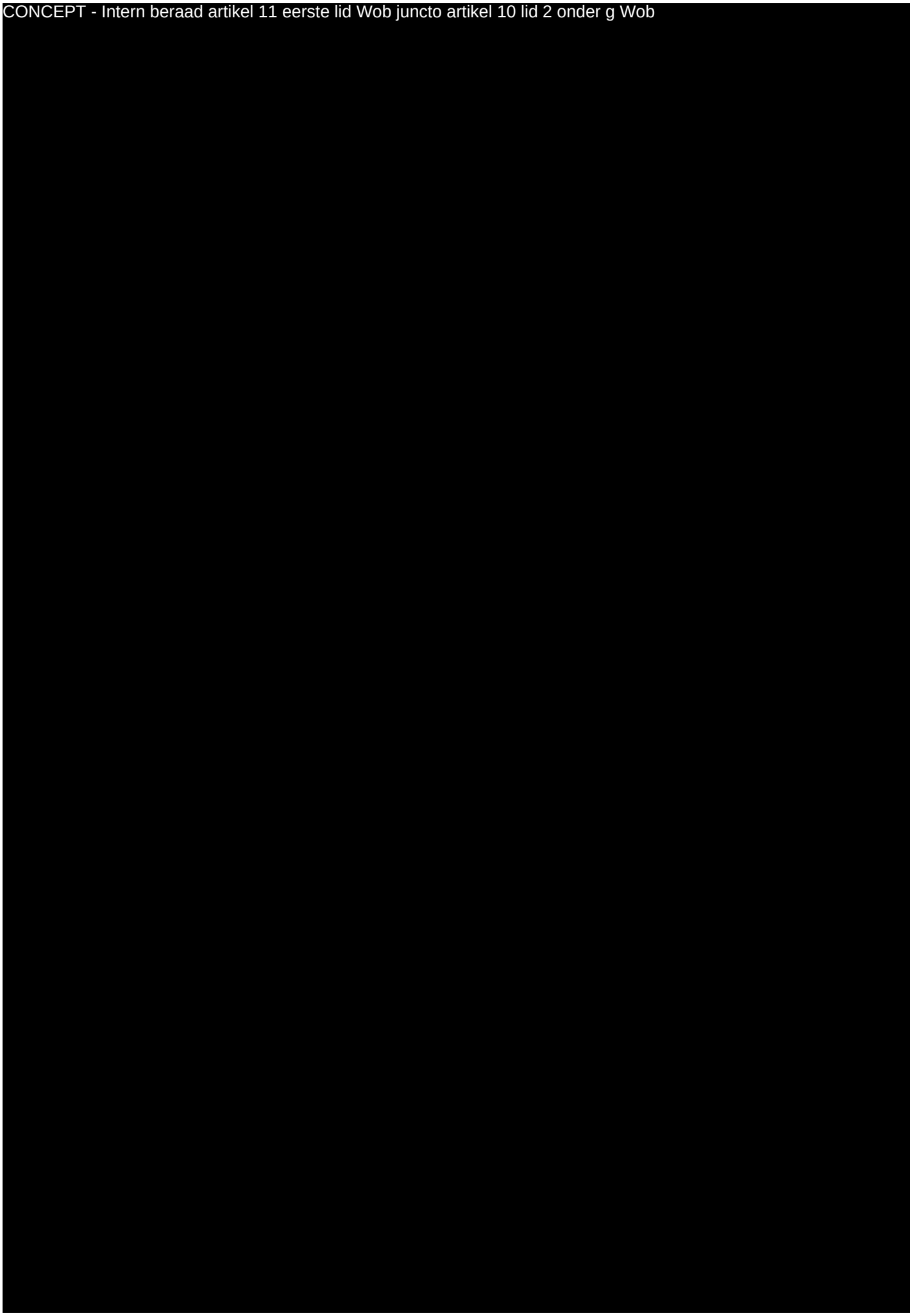


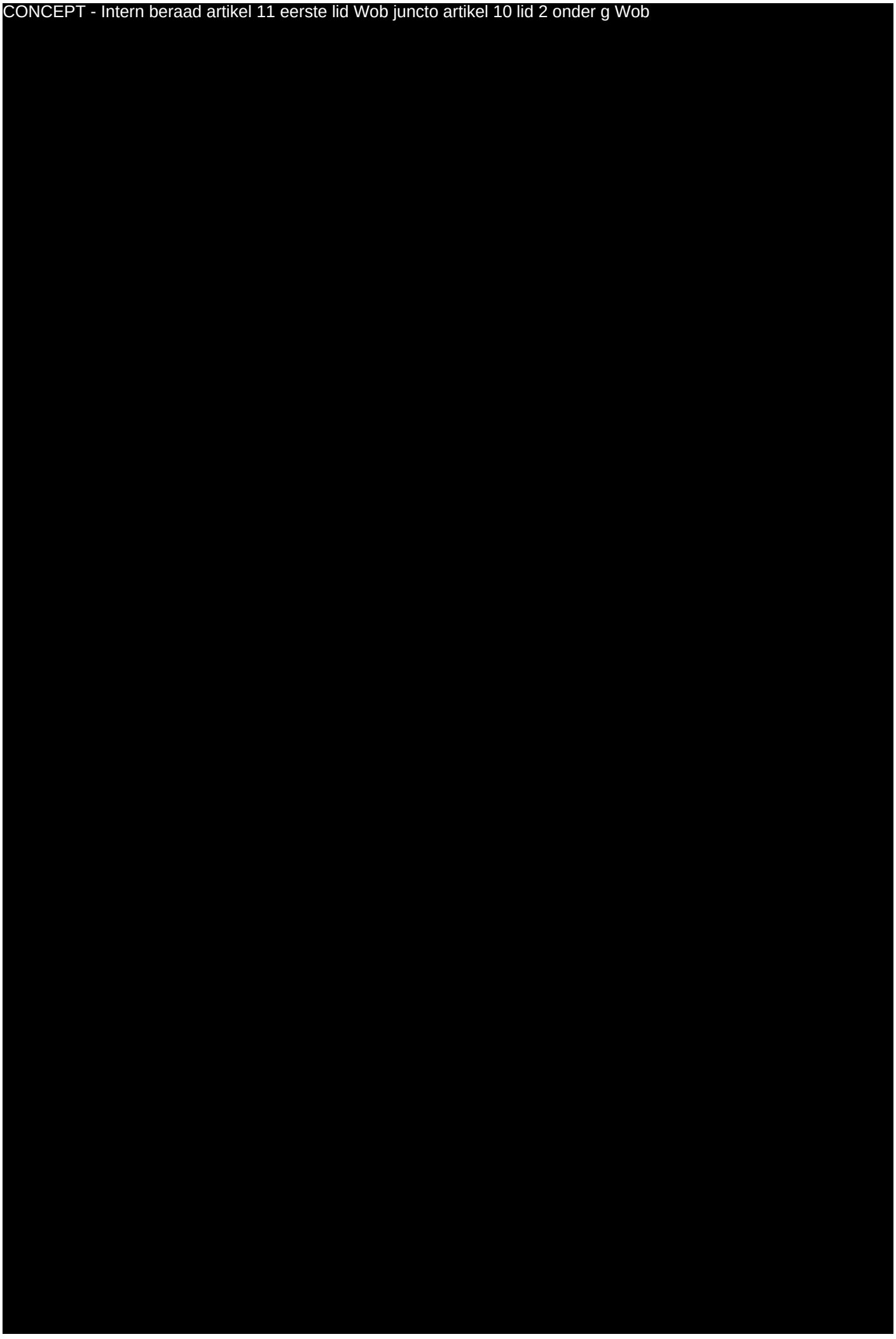


CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

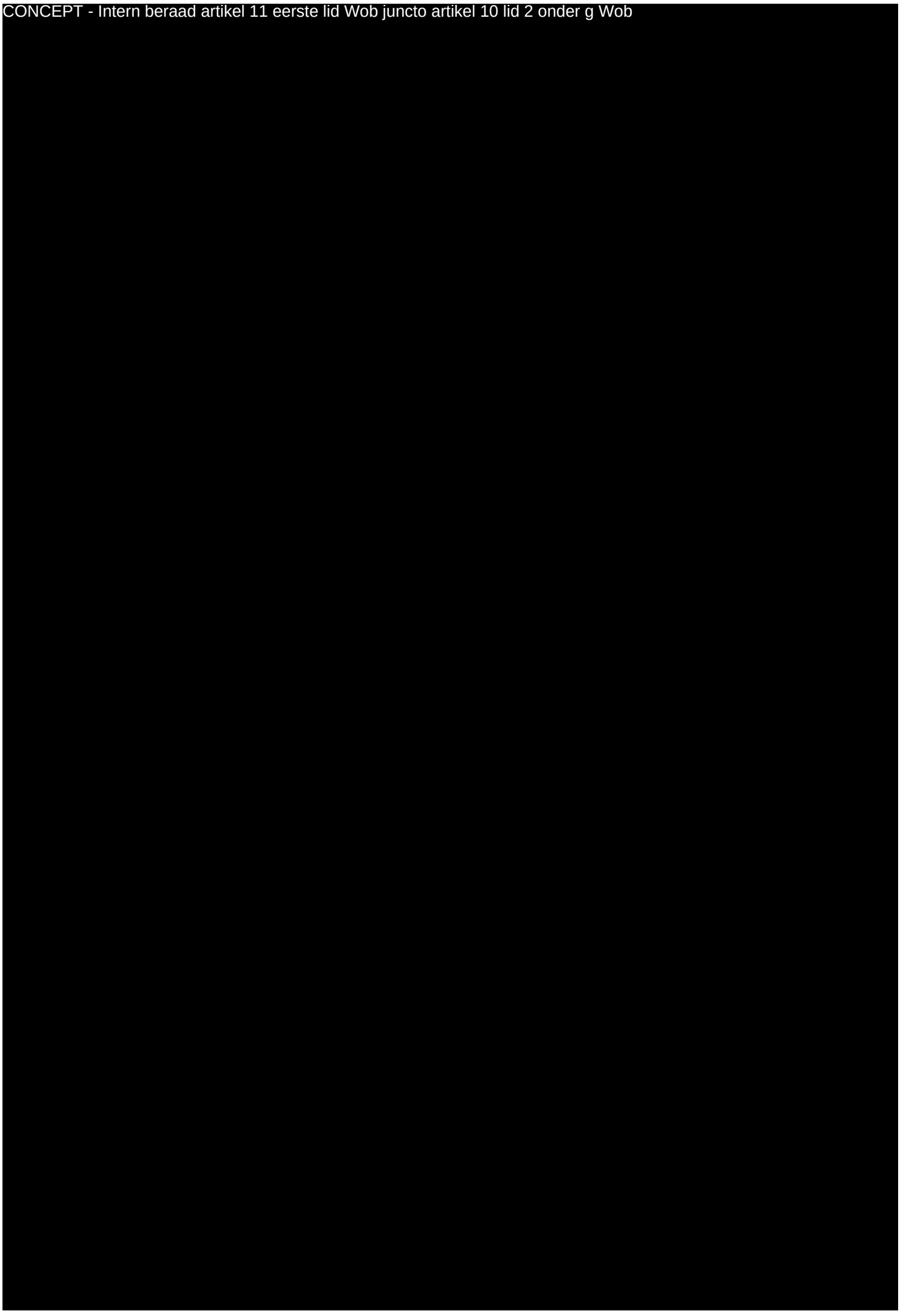


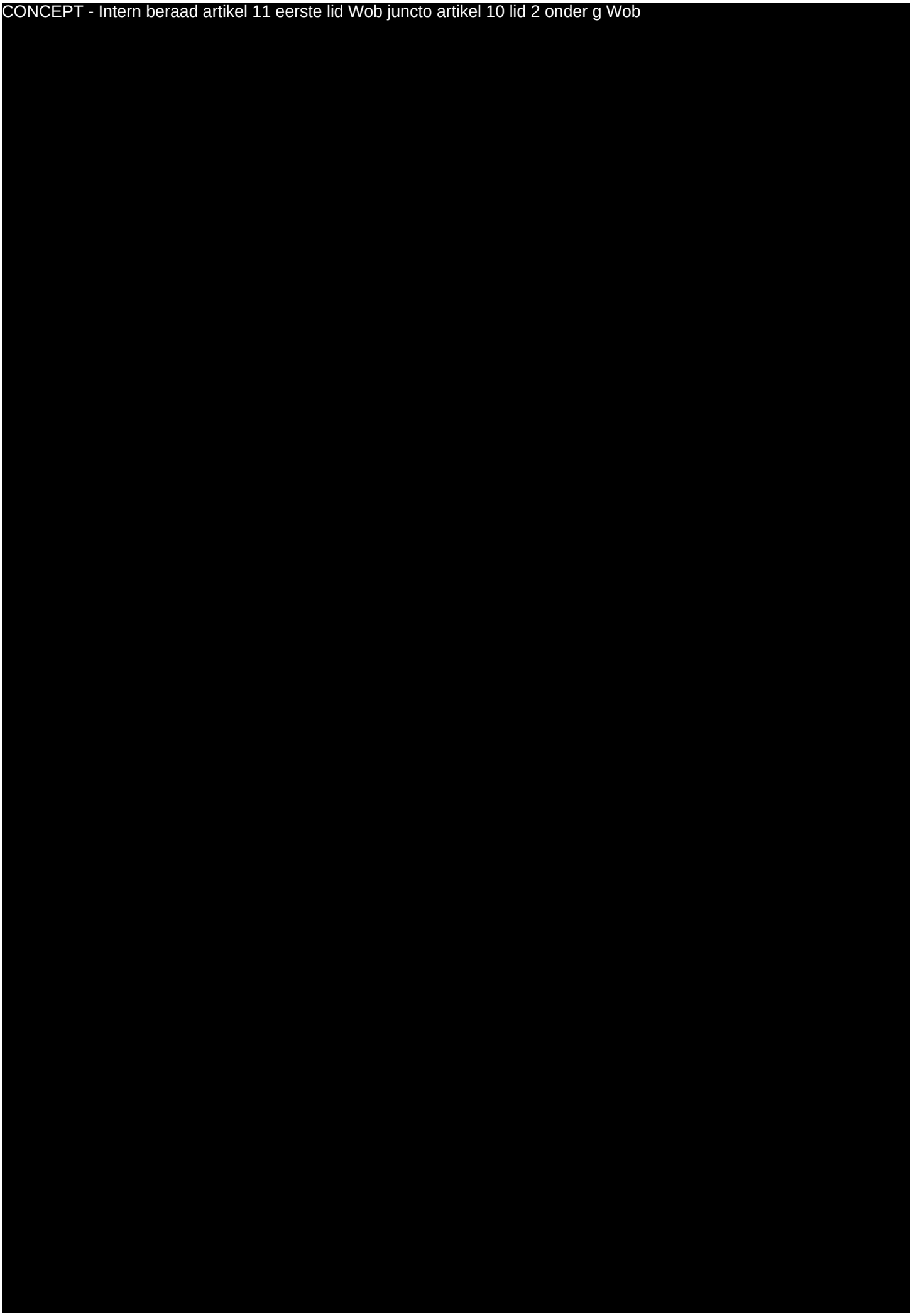
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

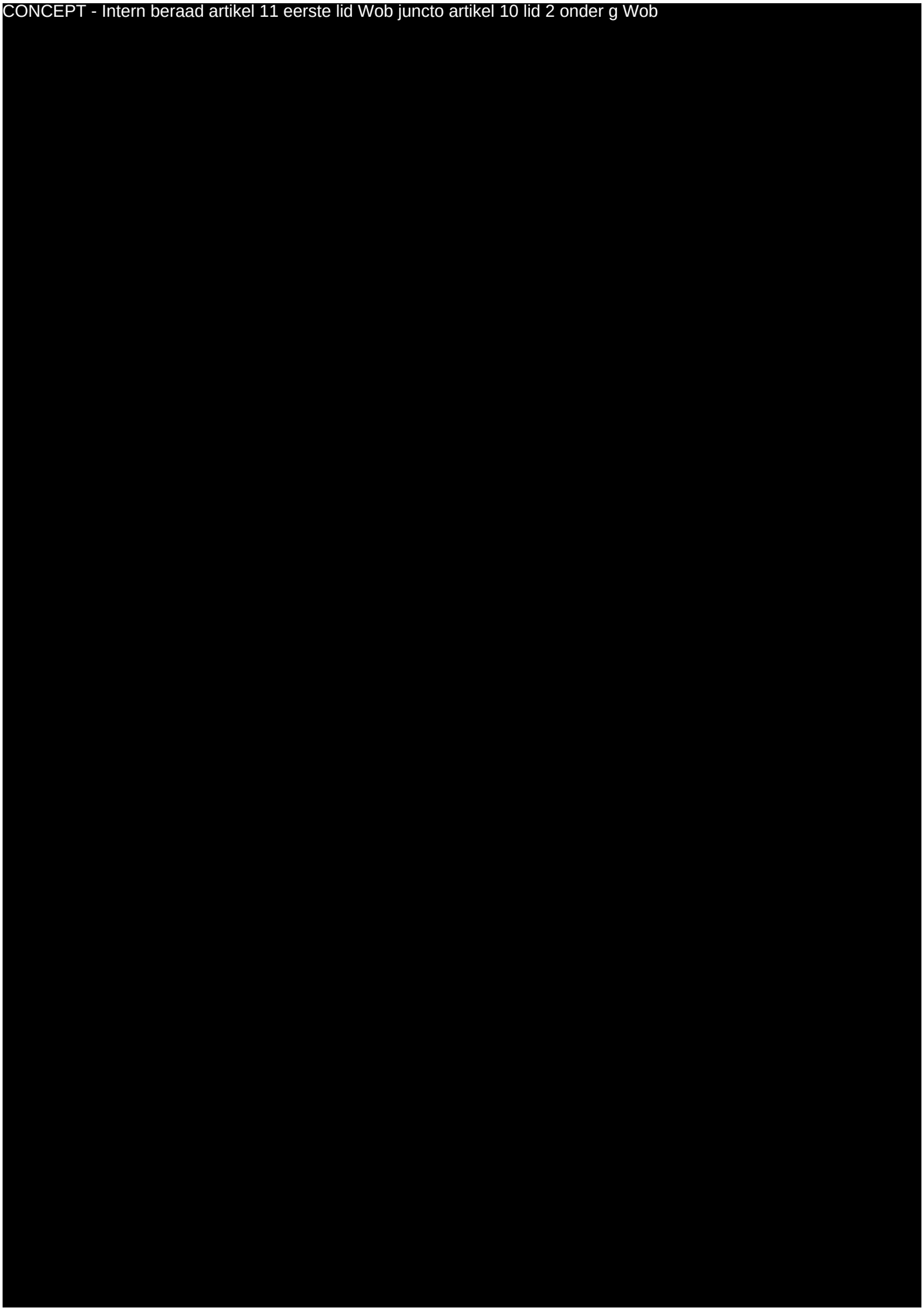


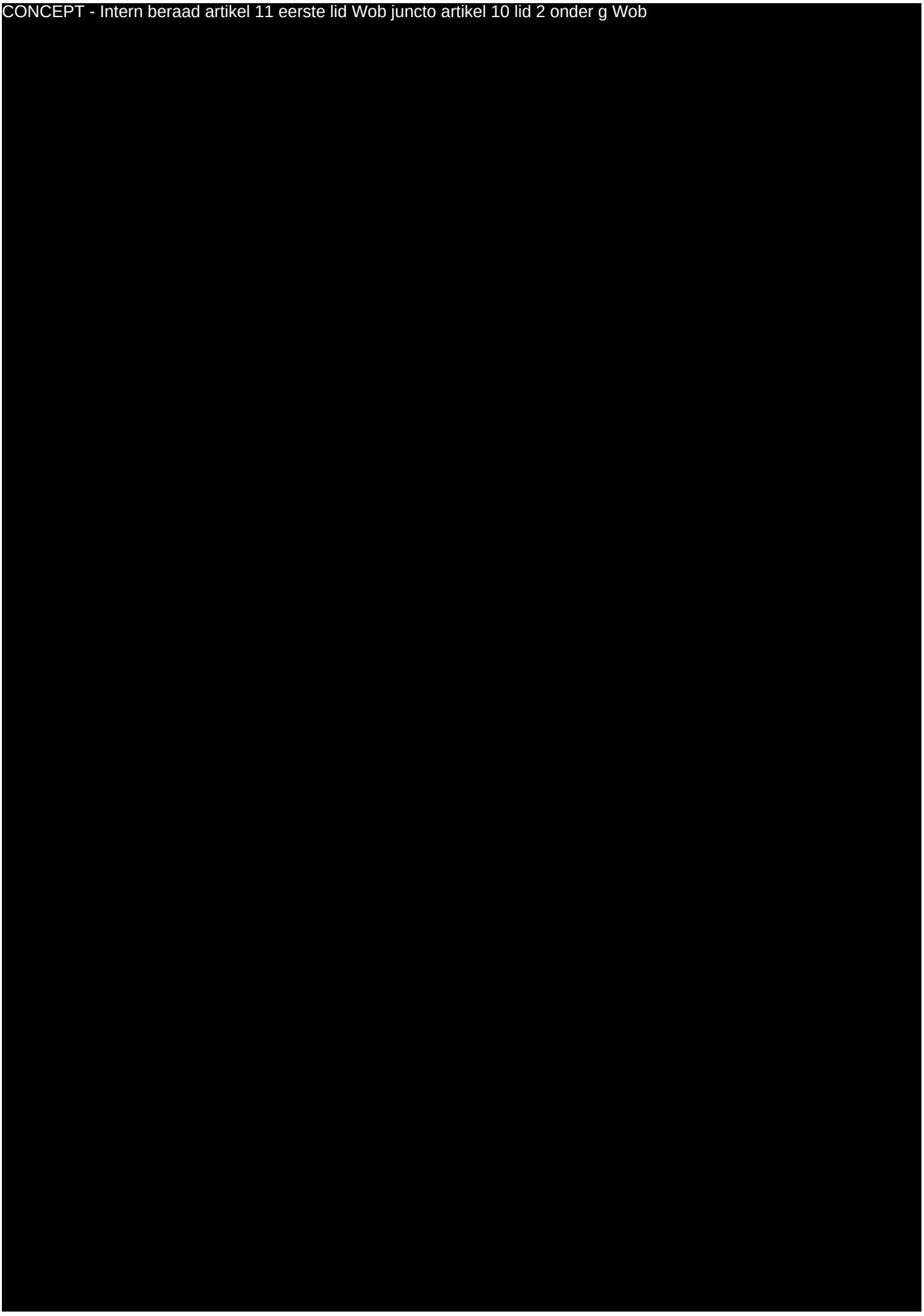


CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob





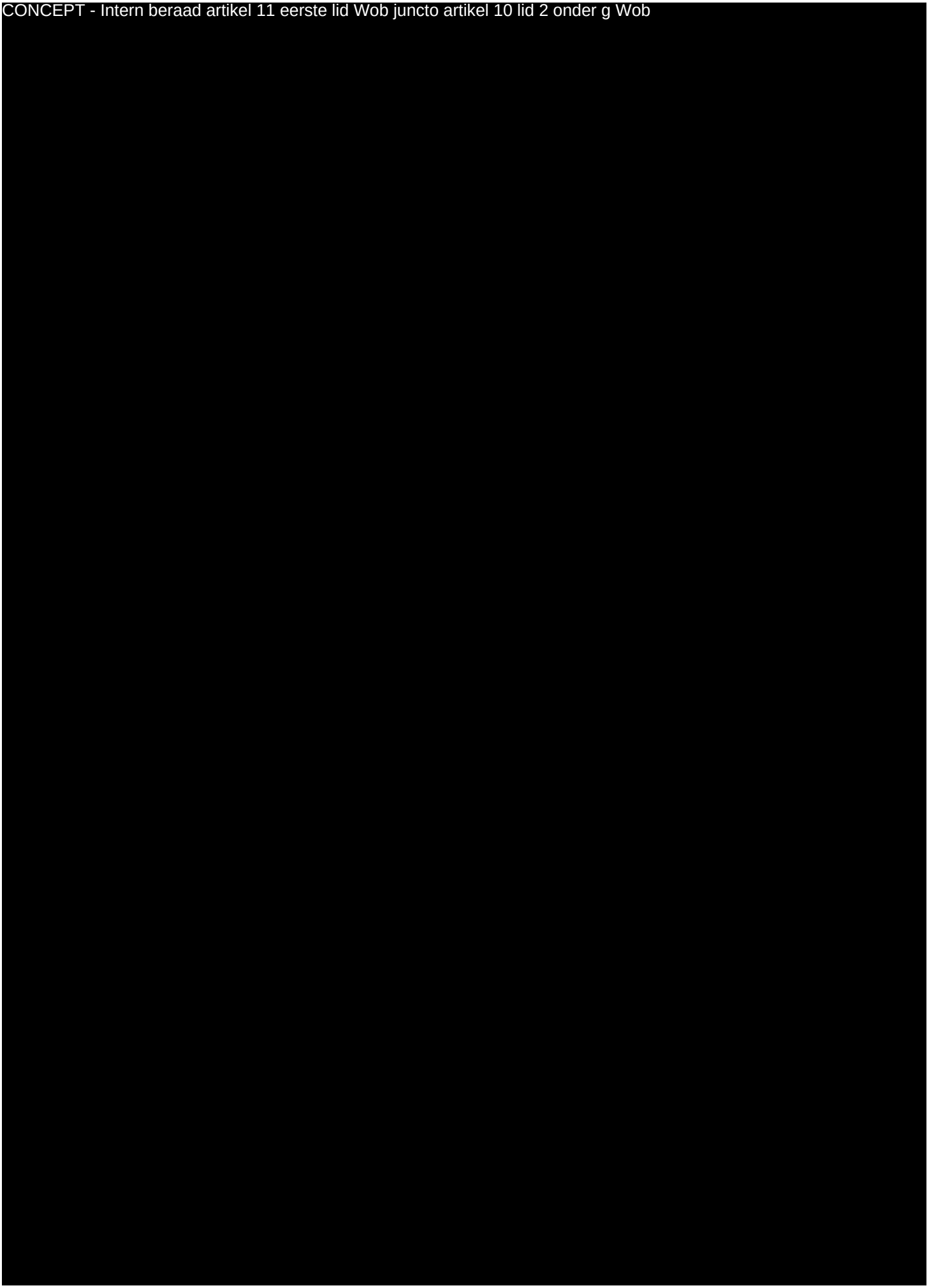




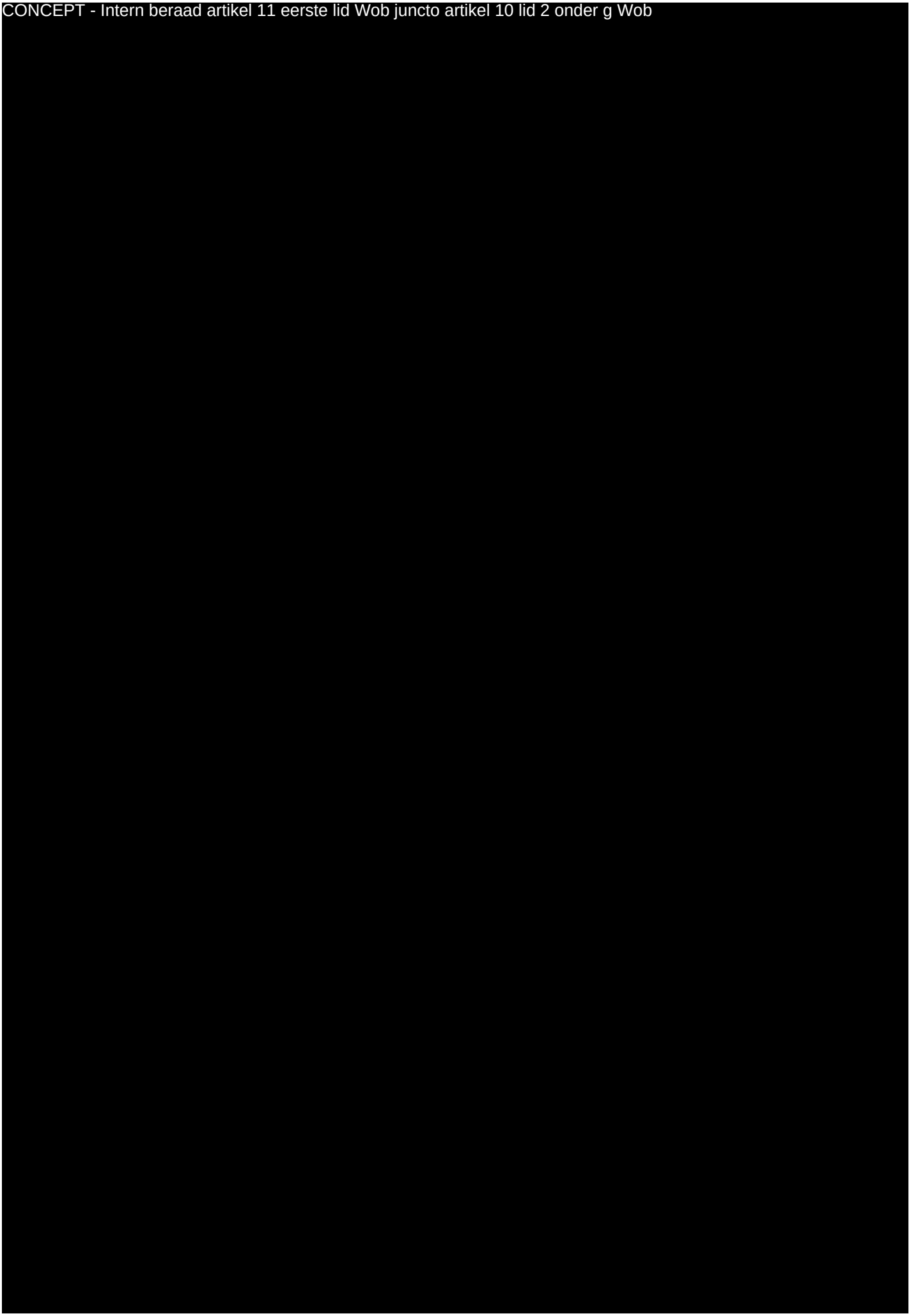


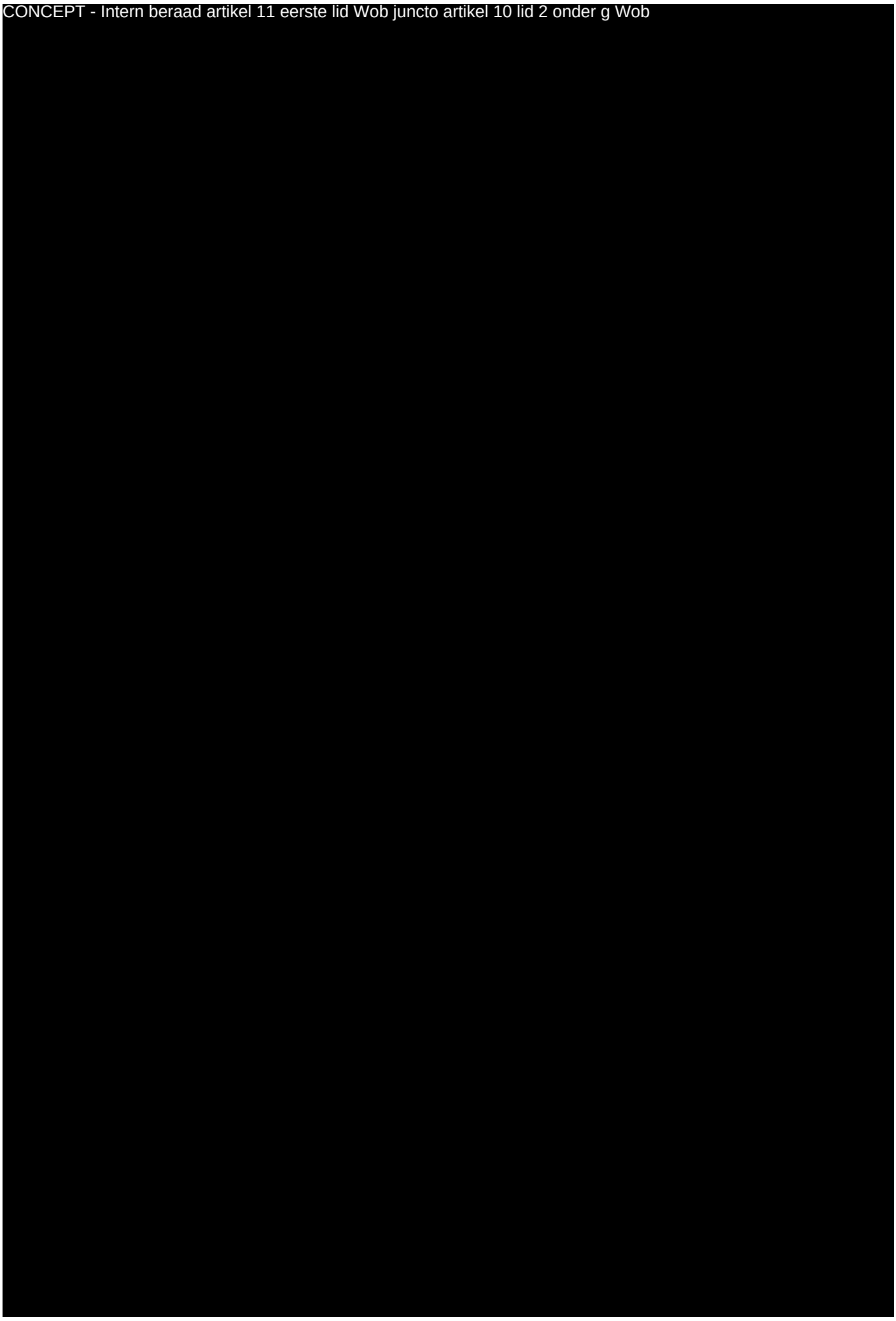


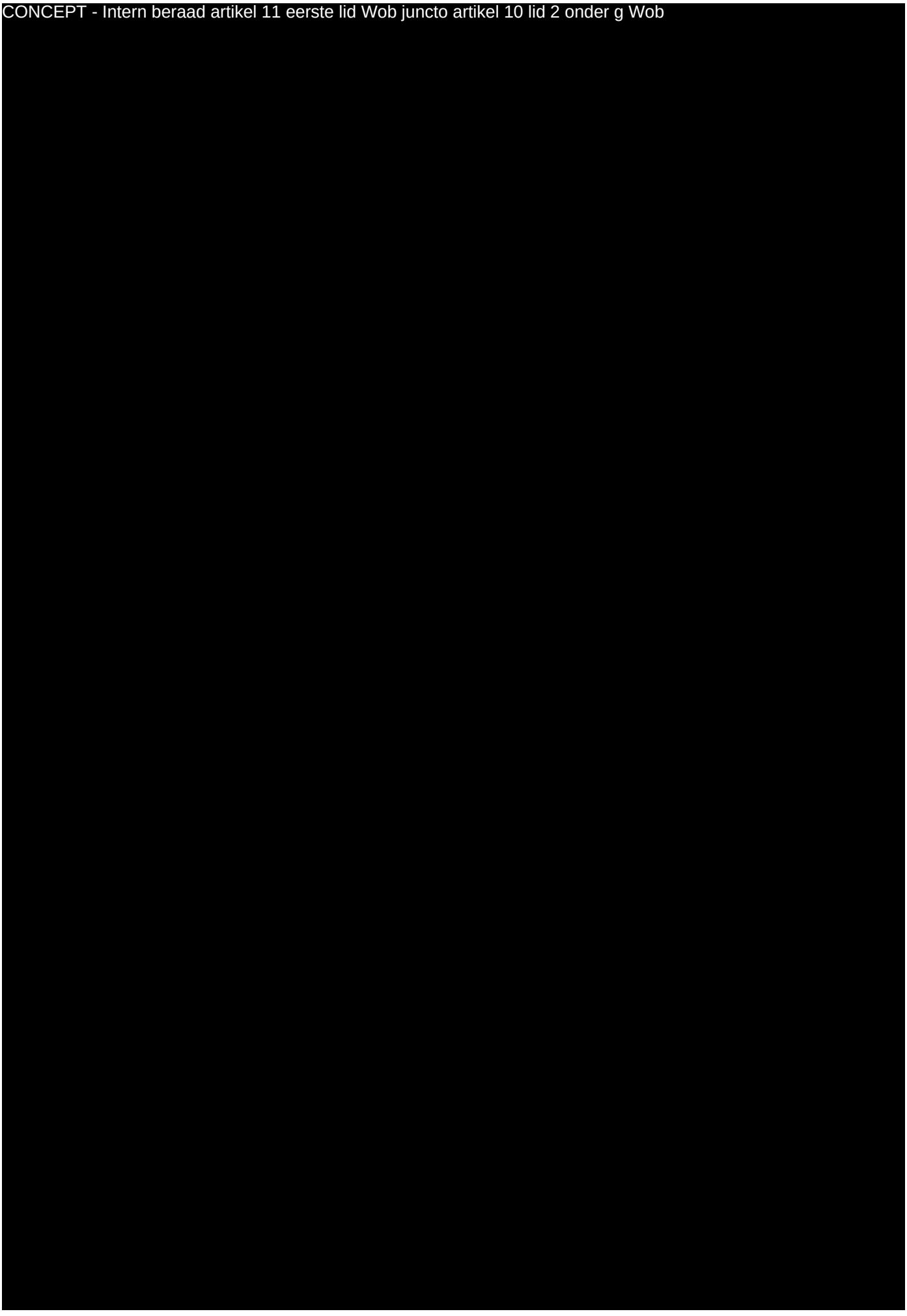




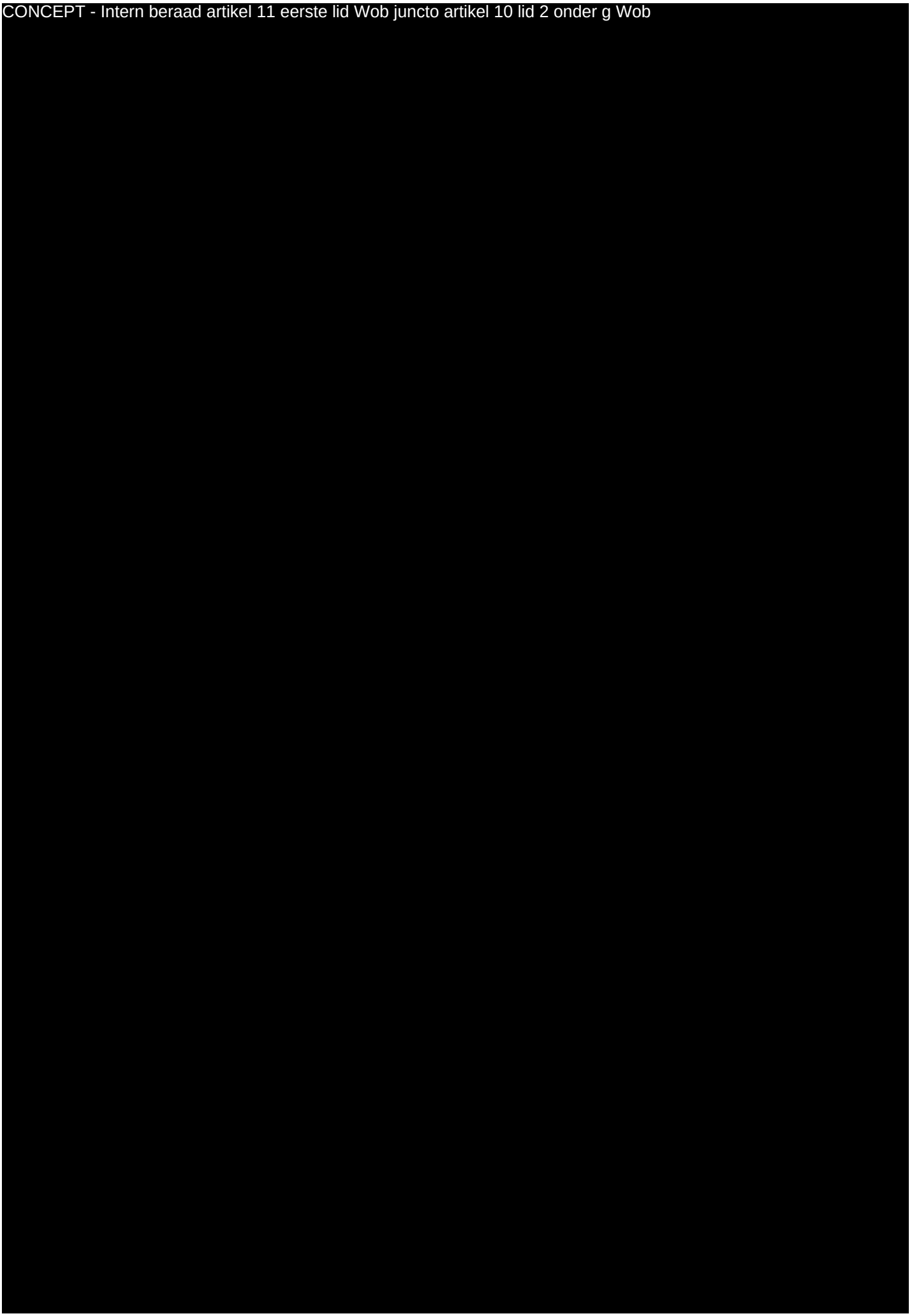
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

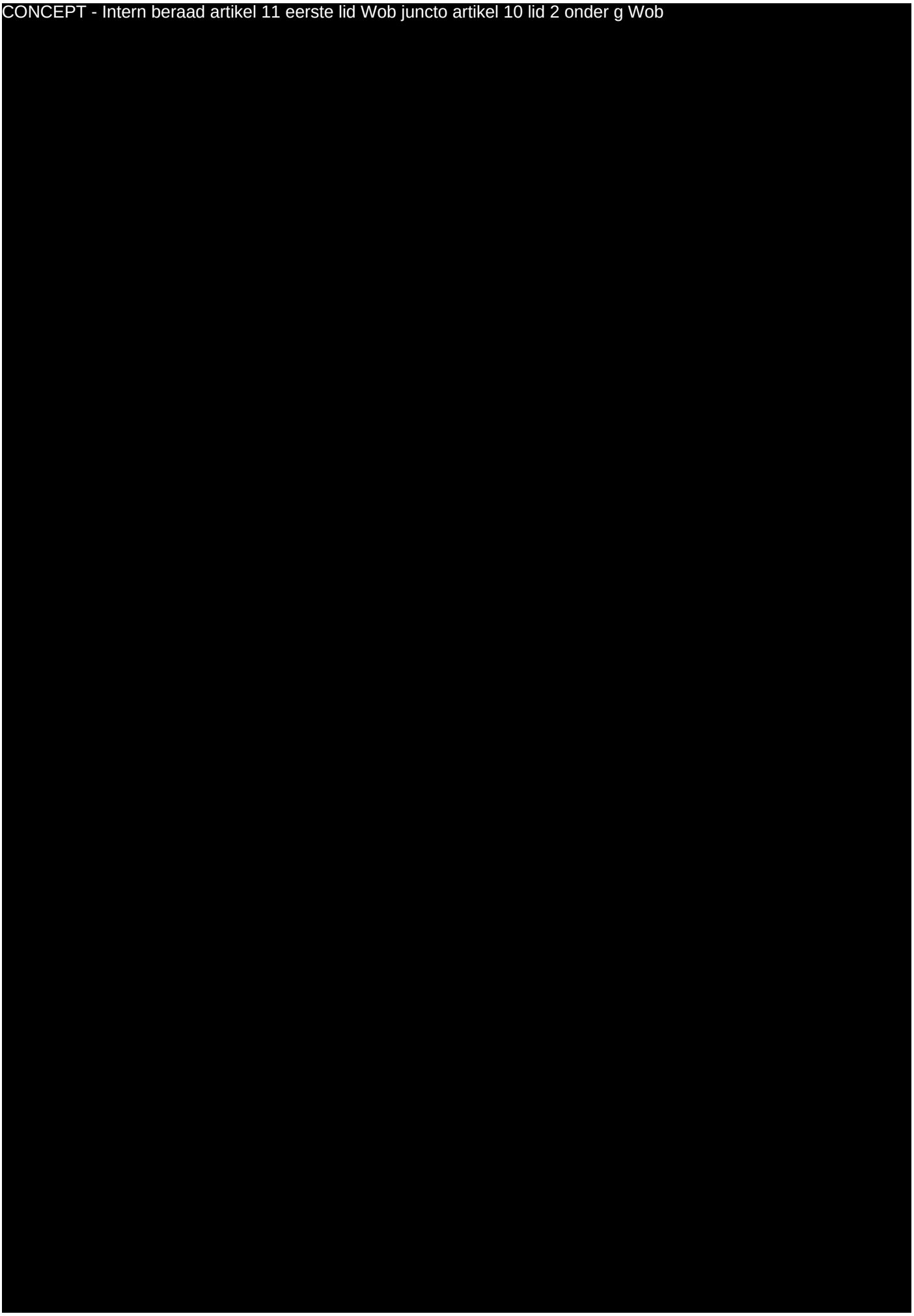


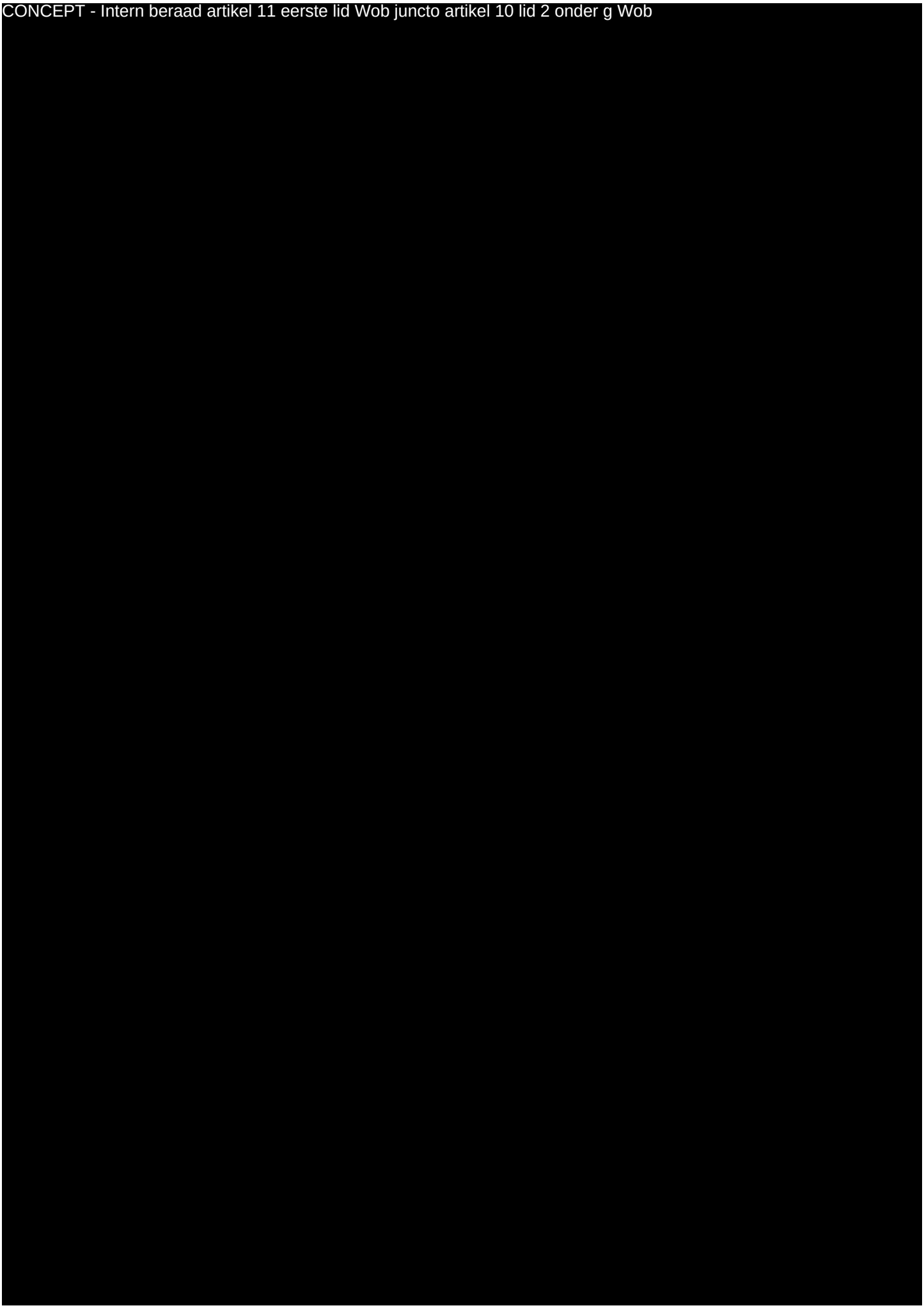


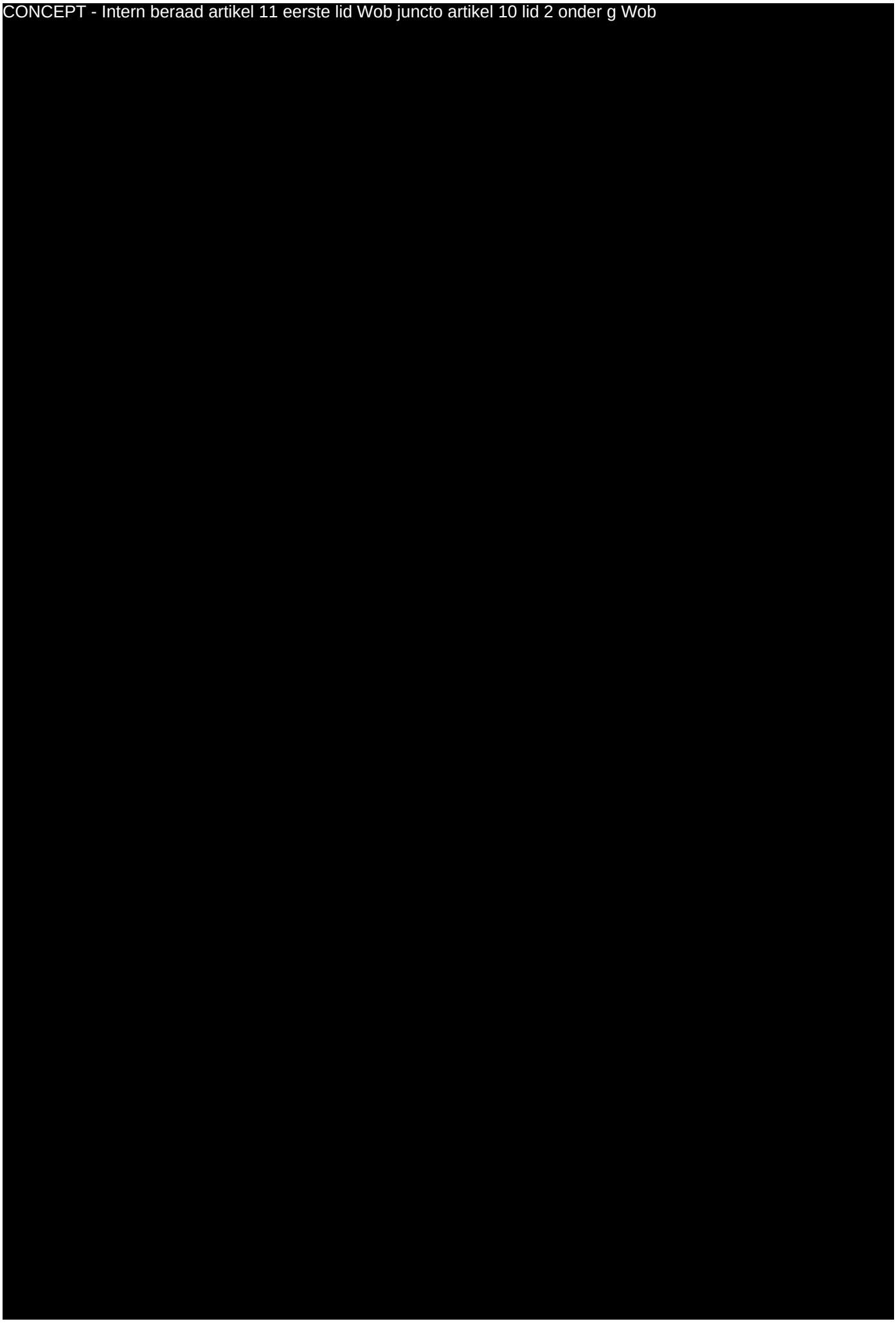


CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

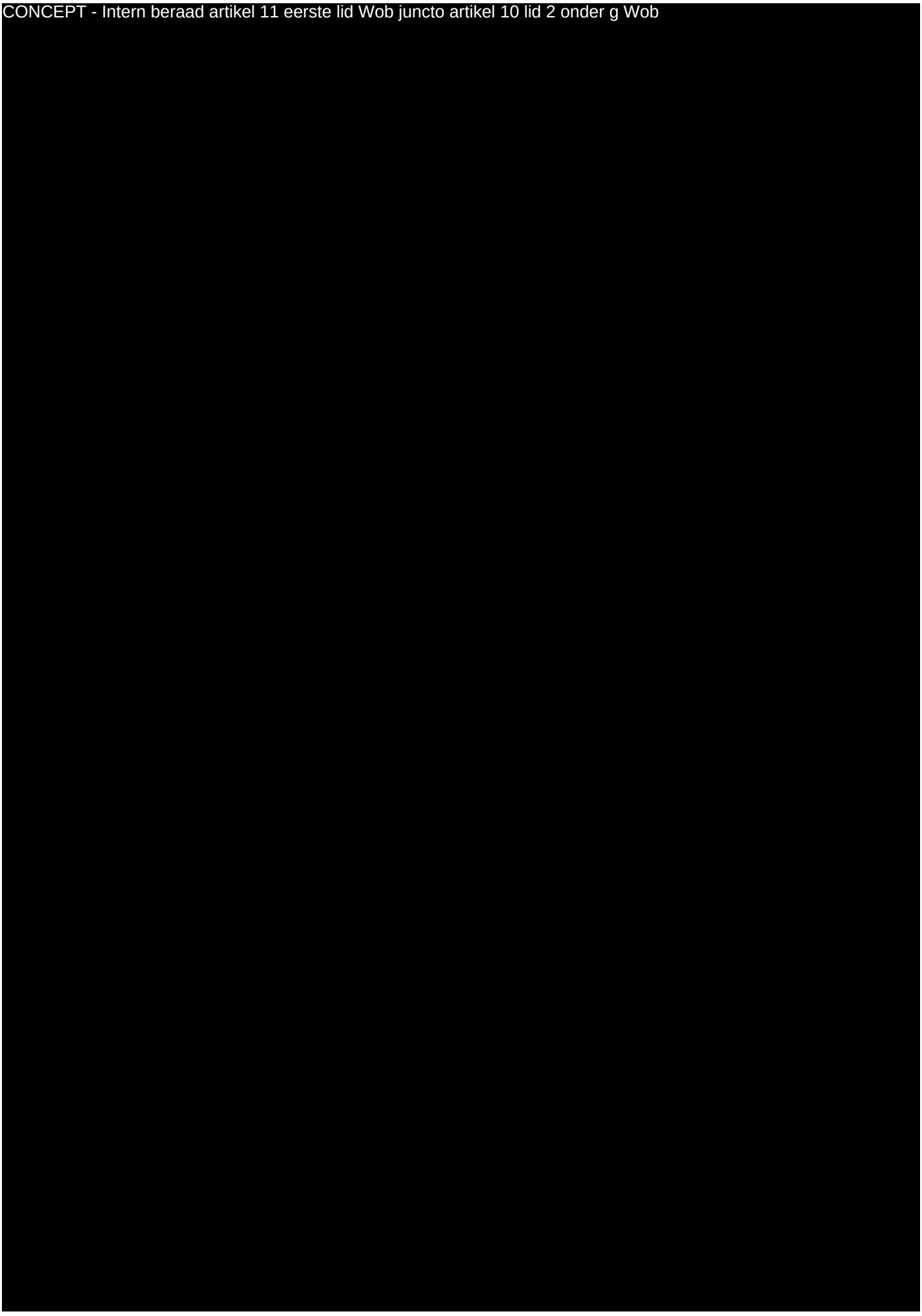


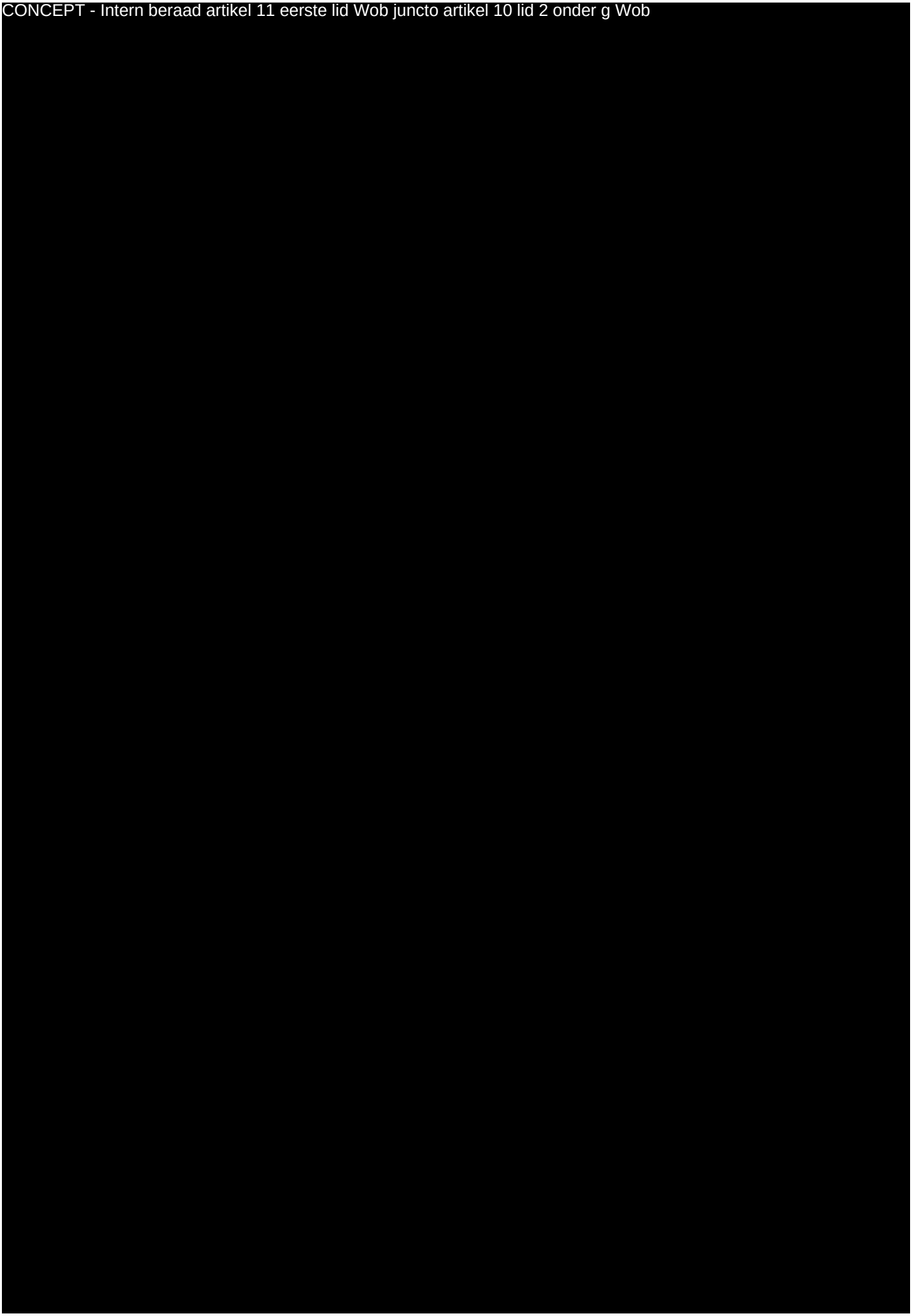


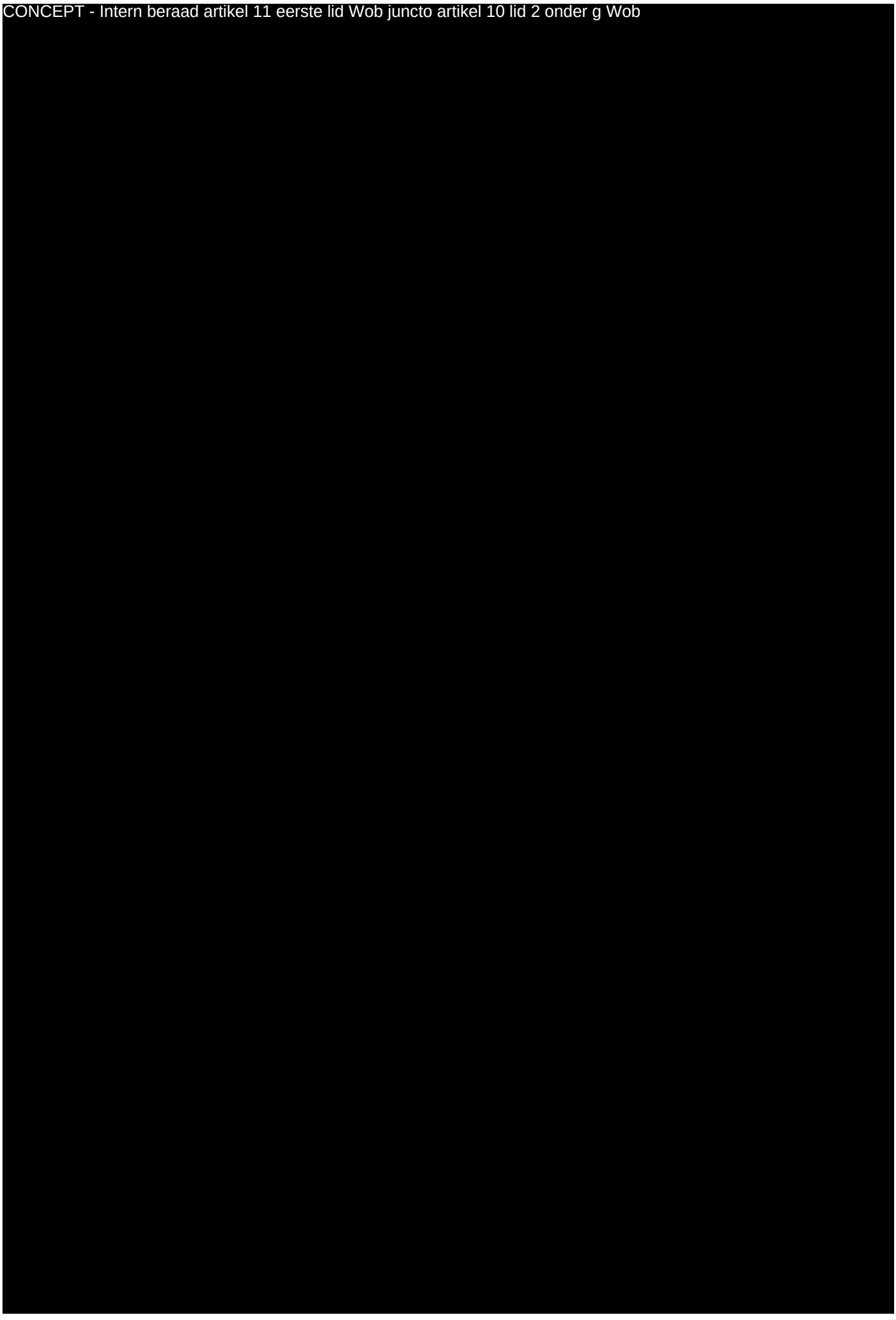


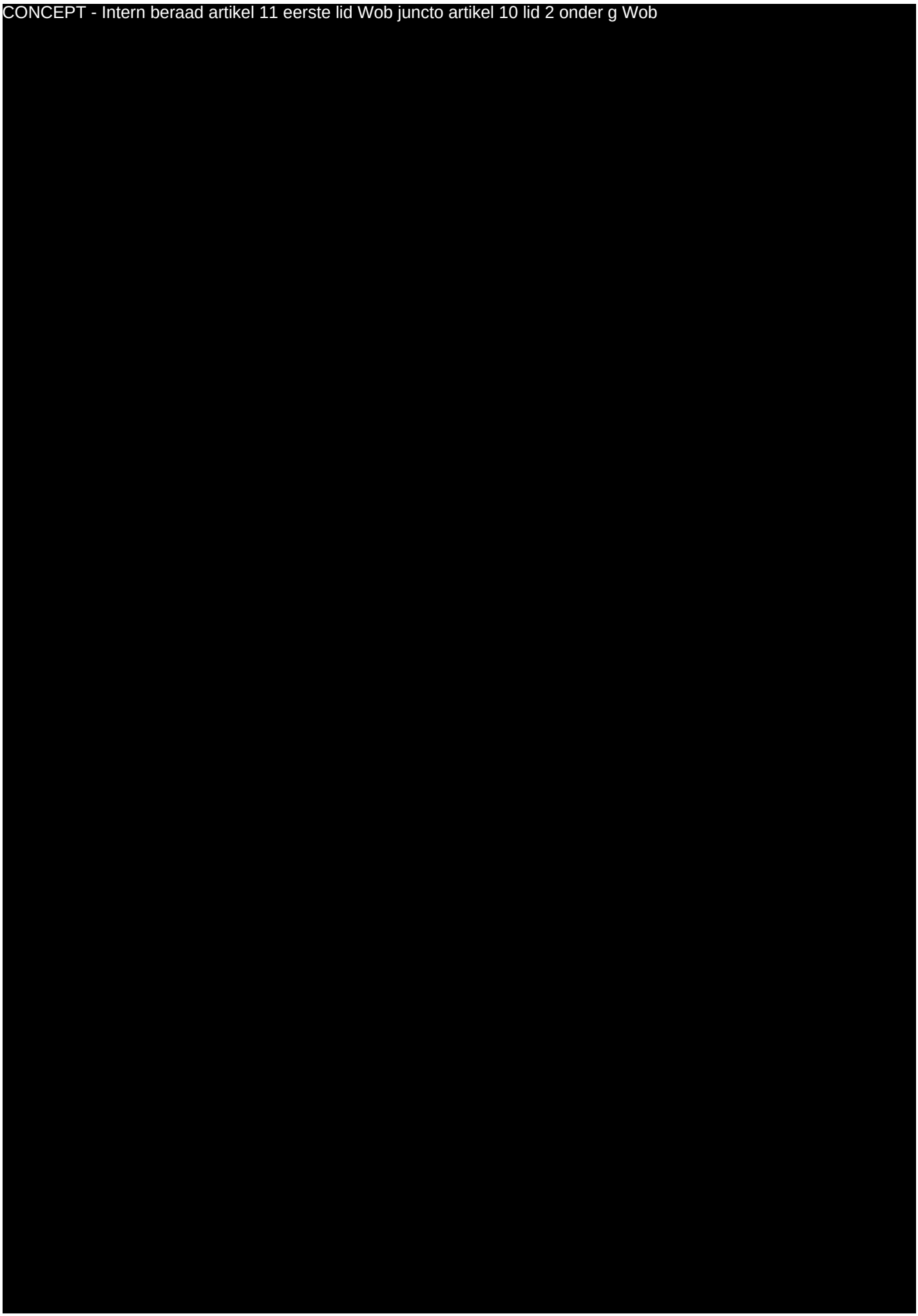


CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

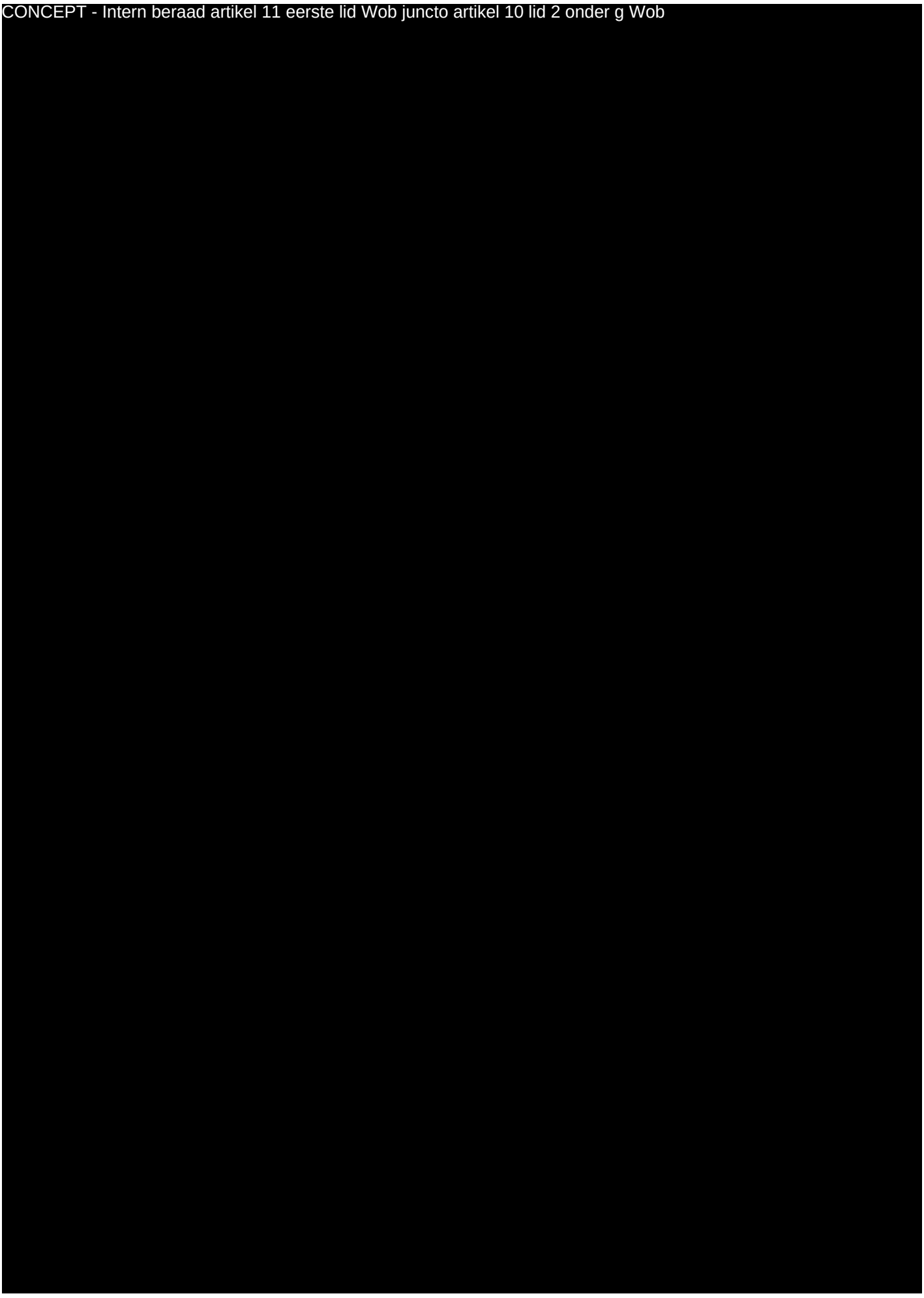








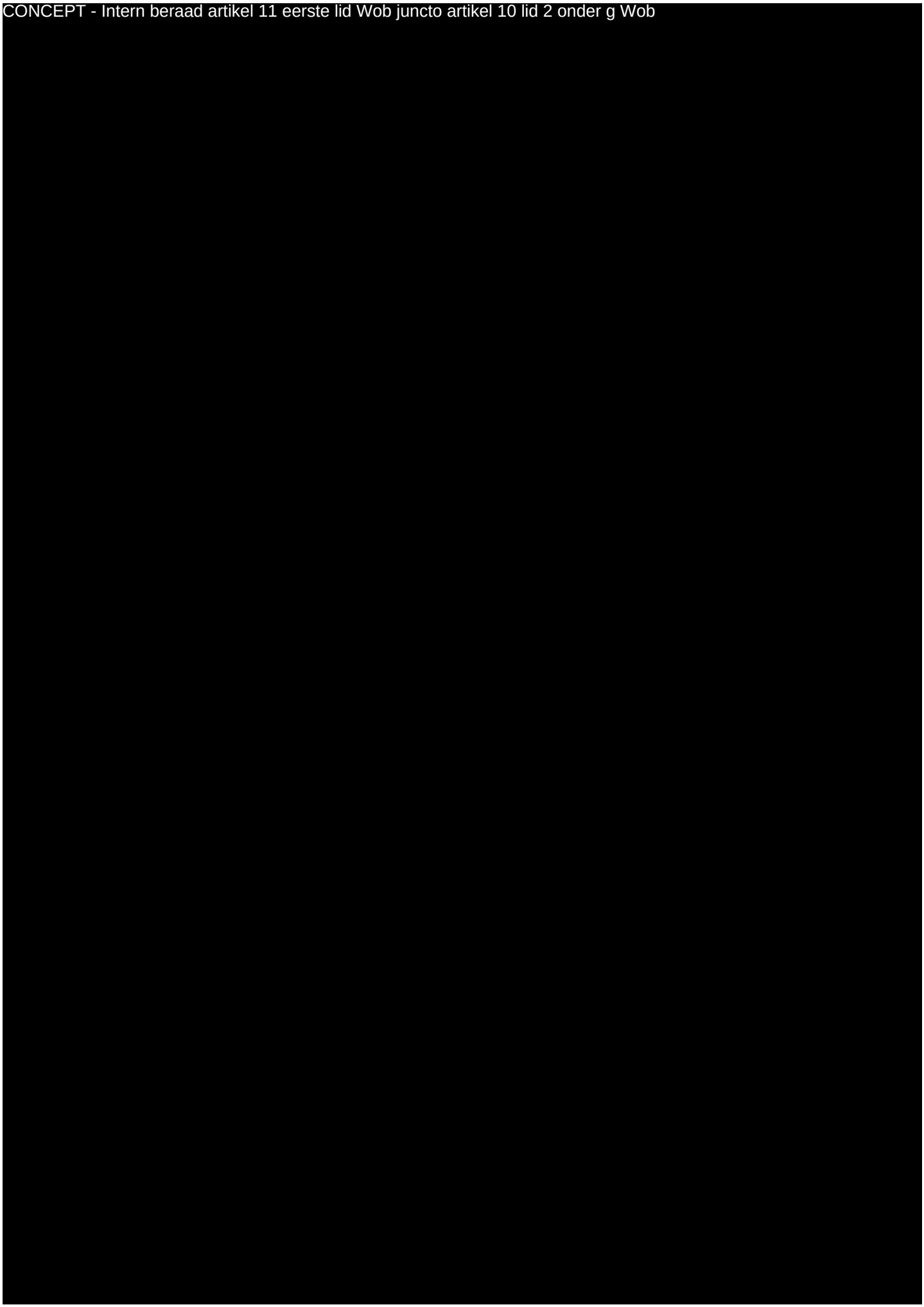
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

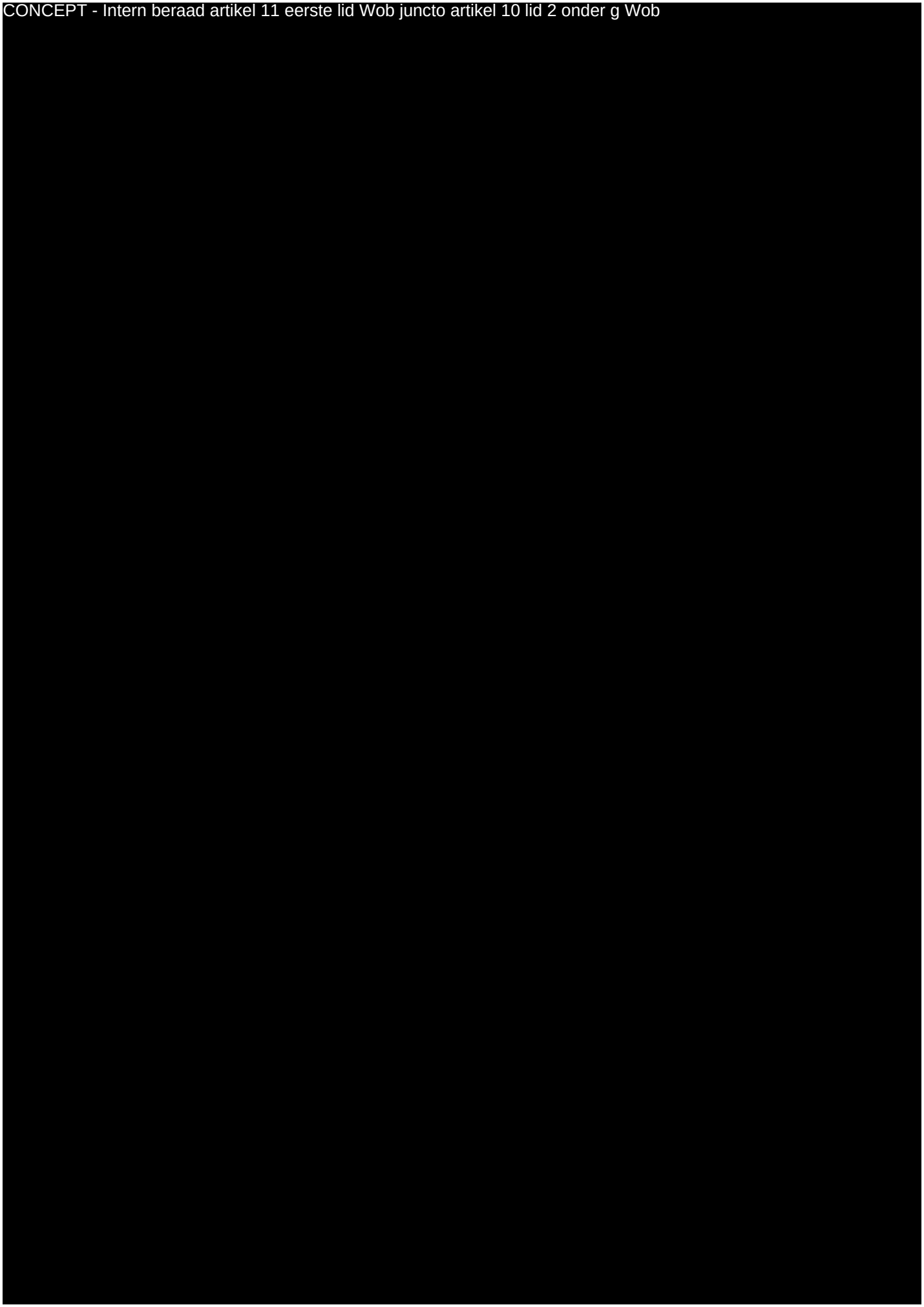
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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



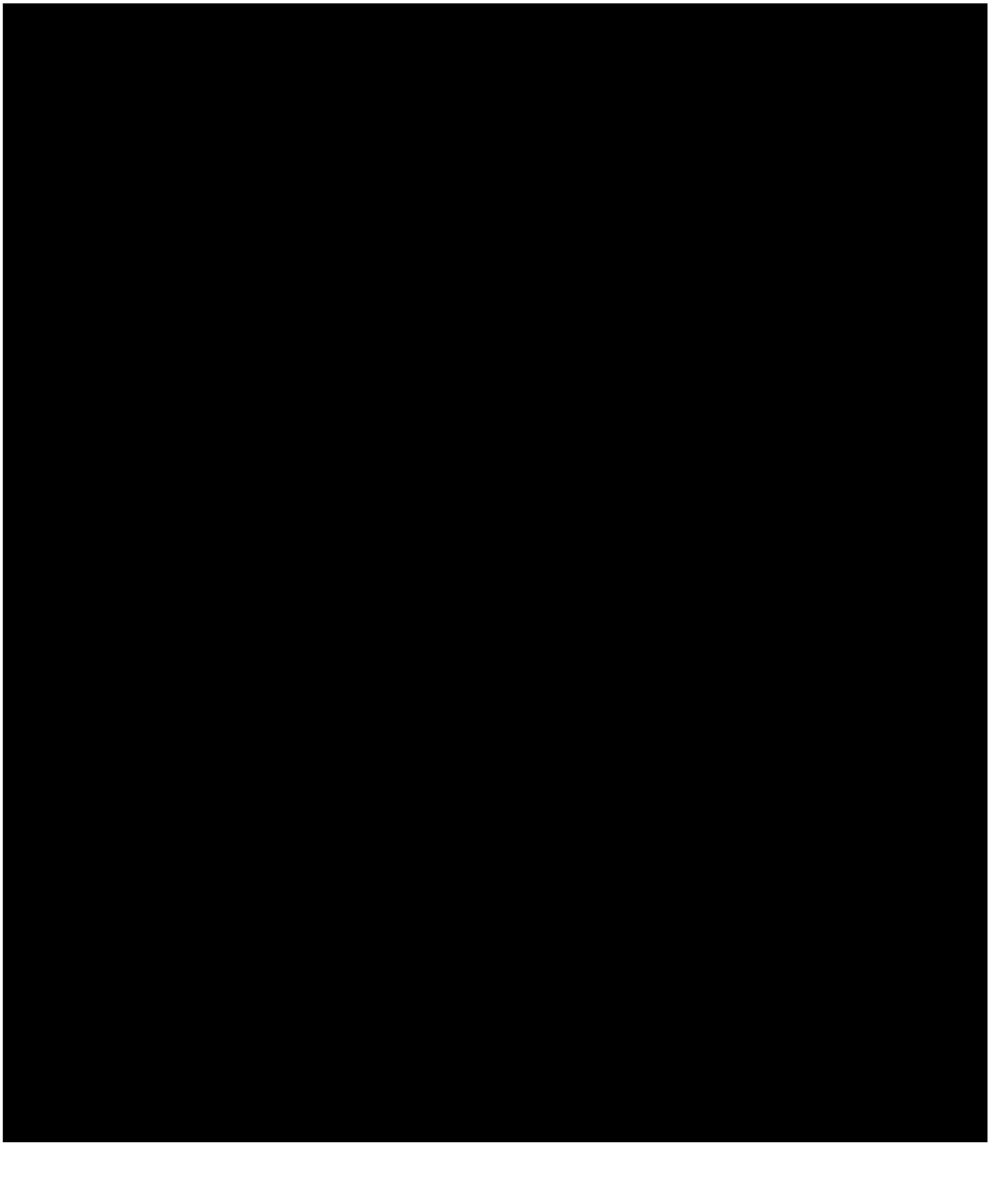
CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

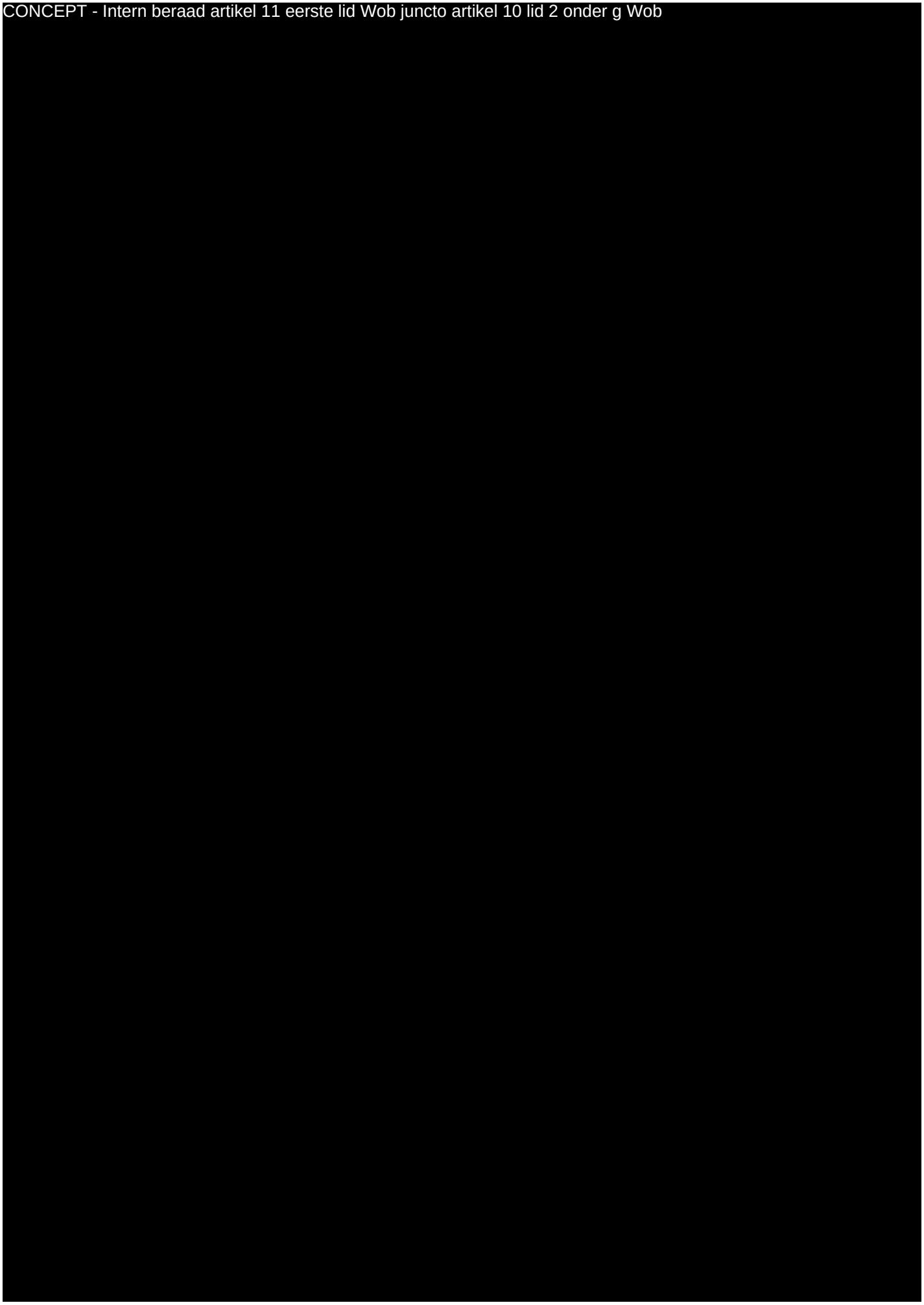


CONCEPT - Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

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

[redacted]

-

Onderwerp	-
Projectcode	-
Datum	29 oktober 2019
Referentie	-
Auteur(s)	-
Bijlage(n)	-
Aan	-
Kopie	-

1 HOV TRAM

Tabel 11 Maatregelen combinatiepakket kansrijke alternatieven HOV Tram 2023-2030

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
HOV	HOV lijn door de Binckhorst: HOV Tram	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
	haltes met voldoende fietsenstallingscapaciteit	
	aanpassen viaducten	
langzaam verkeer	Trekvliet tracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam	
	aanvullend pakket van fietsmaatregelen (zie onderstaand)	
	veilige voetgangersinfrastructuur rondom haltes van de HOV-lijn	
	veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur (incl stallingen) rond haltes van andere HOV-lijnen in het CID gebied tbv de last mile	
ruimtegebruik	verkeercirculatieplan waardoor doorgaand verkeer niet meer door gebieden in het onderliggend wegennet heen kan en zoveel mogelijk naar de centrumring en andere hoofdwegen wordt geleid	
	herprofilering van wegen naar aanleiding van aanleg HOV-lijn ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit	
	herinrichting kruising en Koningin Julianaplein/Koekamp door ontvlechten voetgangers/fietsers en andere verkeersstromen tbv betere toegankelijkheid station en fietsenstalling Den Haag CS	
smart mobility	mini hubs met verschillende vormen van deelvervoer bij de nieuwe woningen	
	mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bv Nootdorp)	
	algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	
	slim verkeersmanagement: dynamische routering en iVRIs door het gehele gebied	
	Haltes Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM), rijdt mee in het verkeer en de voertuigen zitten in de concessie van een vervoerder. Haltes zonder abri.	
logistiek	logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld	
	bouwhub waar vandaan bouwlogistiek tijdens de ontwikkeling van het gebied efficiënt kan worden geregeld	
stations	fietsvoorzieningen westzijde Den Haag CS	
	verbeteren bereikbaarheid fietsroute Laan van NOI	
	upgrade voetgangersverbinding Laan van NOI	
	upgrade last-mile fietsverbindingen Den Haag CS	
	upgrade fietsroute Jan van Riebeekstraat en Anna van Buerenstraat	
	opwaarderen interwijktunnel HS	
	uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg	
	overbouwen perrons CS	
	doortrekken Haagse Loper CS Oost	

*) Dit betreft alleen de kosten voor deze maatregel tussen 2024 en 2030. Deze maatregelen starten al in de periode 2019-2023, als onderdeel van het no-regretpakket.

**) Maatregelen en kosten overgenomen uit pakket additionele maatregelen. Wat is dit?

***) Kosten afgeleid uit de SSK-kostenraming bij het rapport Effecten en Kansrijke Alternatieven, door Witteveen+Bos.

****) Maatregelen en kosten volgend uit de preverkenning.

*****) Deze maatregelen en kosten zijn eerder opgenomen als adaptieve maatregel in het no-regretpakket. Deze maatregelen zijn noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie en worden opgenomen in het combinatiepakket tot 2030.

Tabel 2 Maatregelen regionale HOV tram 2030-2040

Thema	Maatregel	Kosten minimaal (excl BTW)	Kosten maximaal (excl BTW)
HOV	Regionale infrastructuur HOV tram	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.	
Smart mobility	Mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bijvoorbeeld metrostation Nootdorp)		
	Algehele bevordering deel- en MaaSconcepten		
Totaal			

2 LIGHTRAIL

Tabel 23 Maatregelen combinatiepakket kansrijke alternatieven Lightrail 2023 - 2030

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
HOV	HOV lijn door de Binckhorst: Lightrail	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
	haltes met voldoende fietsenstallingscapaciteit	
	aanpassen viaducten	
langzaam verkeer	Trekvliet tracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam	
	aanvullend pakket van fietsmaatregelen (zie onderstaand)	
	veilige voetgangersinfrastructuur rondom haltes van de HOV-lijn	
	veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur (incl stallingen) rond haltes van andere HOV-lijnen in het CID gebied tbv de last mile	
ruimtegebruik	verkeercirculatieplan waardoor doorgaand verkeer niet meer door gebieden in het onderliggend wegennet heen kan en zoveel mogelijk naar de centrumring en andere hoofdwegen wordt geleid	
	herprofilering van wegen naar aanleiding van aanleg HOV-lijn ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit	
	herinrichting kruising en Koningin Julianaplein/Koekamp door ontvlechten voetgangers/fietsers en andere verkeersstromen tbv betere toegankelijkheid station en fietsenstalling Den Haag CS	
smart mobility	mini hubs met verschillende vormen van deelvervoer bij de nieuwe woningen	
	mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bv Nootdorp)	
	algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	
	slim verkeersmanagement: dynamische routering en iVRIs door het gehele gebied	
	Haltes Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM), rijdt mee in het verkeer en de voertuigen zitten in de concessie van een vervoerder. Haltes zonder abri.	
logistiek	logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld	
	bouwhub waar vandaan bouwlogistiek tijdens de ontwikkeling van het gebied efficiënt kan worden geregeld	
stations	fietsvoorzieningen westzijde Den Haag CS	

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
	verbeteren bereikbaarheid fietsroute Laan van NOI	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
	upgrade voetgangersverbinding Laan van NOI	
	upgrade last-mile fietsverbindingen Den Haag CS	
	upgrade fietsroute Jan van Riebeekstraat en Anna van Buerenstraat	
	opwaarderen interwijktunnel HS	
	uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg	
	overbouwen perrons CS	
	doortrekken Haagse Loper CS Oost	

*) Dit betreft alleen de kosten voor deze maatregel tussen 2024 en 2030. Deze maatregelen starten al in de periode 2019-2023, als onderdeel van het no-regretpakket.

**) Maatregelen en kosten overgenomen uit pakket additionele maatregelen. Wat is dit?

***) Kosten afgeleid uit de SSK-kostenraming bij het rapport Effecten en Kansrijke Alternatieven, door Witteveen+Bos.

****) Maatregelen en kosten volgend uit de preverkenning.

*****) Deze maatregelen en kosten zijn eerder opgenomen als adaptieve maatregel in het no-regretpakket. Deze maatregelen zijn noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie en worden opgenomen in het combinatiepakket tot 2030.

Tabel 4 Maatregelen regionale lightrail 2030-2040

Thema	Maatregel	Kosten minimaal (excl BTW)	Kosten maximaal (excl BTW)
HOV	Regionale infrastructuur lightrail	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.	
Smart mobility	Mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bijvoorbeeld metrostation Nootdorp)		
	Algehele bevordering deel- en MaaSconcepten		
Totaal			

3 ADAPTIEF: HOV BUS EN ART/HOV TRAM

Tabel 35 Maatregelen combinatiepakket kansrijke alternatieven HOV bus 2023-2030

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
HOV	HOV lijn door de Binckhorst: HOV Bus of ART	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
	haltes met voldoende fietsenstallingscapaciteit	
	aanpassen viaducten	
langzaam verkeer	Trekvliet tracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam	
	aanvullend pakket van fietsmaatregelen (zie onderstaand)	
	veilige voetgangersinfrastructuur rondom haltes van de HOV-lijn	
	veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur (incl stallingen) rond haltes van andere HOV-lijnen in het CID gebied tbv de last mile	
ruimtegebruik	verkeercirculatieplan waardoor doorgaand verkeer niet meer door gebieden in het onderliggend wegennet heen kan en zoveel mogelijk naar de centrumring en andere hoofdwegen wordt geleid	
	herprofilering van wegen naar aanleiding van aanleg HOV-lijn ter bevordering van ruimtelijke kwaliteit	

Thema	Maatregel	Geraamde kosten in EUR (exclusief BTW)
	herinrichting kruising en Koningin Julianaplein/Koekamp door ontvlechten voetgangers/fietsers en andere verkeersstromen tbv betere toegankelijkheid station en fietsenstalling Den Haag CS	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.
smart mobility	mini hubs met verschillende vormen van deelvervoer bij de nieuwe woningen	
	mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bv Nootdorp)	
	algehele bevordering deel- en MaaSconcepten	
	slim verkeersmanagement: dynamische routering en iVRIs door het gehele gebied	
	Haltes Automatisch Vervoer Last-Mile (AVLM), rijdt mee in het verkeer en de voertuigen zitten in de concessie van een vervoerder. Haltes zonder abri.	
logistiek	logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld	
	bouwhub waar vandaan bouwlogistiek tijdens de ontwikkeling van het gebied efficiënt kan worden geregeld	
stations	fietsvoorzieningen westzijde Den Haag CS	
	verbeteren bereikbaarheid fietsroute Laan van NOI	
	upgrade voetgangersverbinding Laan van NOI	
	upgrade last-mile fietsverbindingen Den Haag CS	
	upgrade fietsroute Jan van Riebeekstraat en Anna van Buerenstraat	
	opwaarderen interwijktunnel HS	
	uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg	
	overbouwen perrons CS	
	doortrekken Haagse Loper CS Oost	

*) Dit betreft alleen de kosten voor deze maatregel tussen 2024 en 2030. Deze maatregelen starten al in de periode 2019-2023, als onderdeel van het no-regretpakket.

**) Maatregelen en kosten overgenomen uit pakket additionele maatregelen. Wat is dit?

***) Kosten afgeleid uit de SSK-kostenraming bij het rapport Effecten en Kansrijke Alternatieven, door Witteveen+Bos.

****) Maatregelen en kosten volgend uit de preverkenning.

*****) Deze maatregelen en kosten zijn eerder opgenomen als adaptieve maatregel in het no-regretpakket. Deze maatregelen zijn noodzakelijk voor de mobiliteitstransitie en worden opgenomen in het combinatiepakket tot 2030.

Tabel 6 Maatregelen regionale ART of HOV tram 2030-2040

Thema	Maatregel	Kosten minimaal (excl BTW)	Kosten maximaal (excl BTW)
HOV	Regionale infrastructuur ART of HOV tram	Economische en financiële belangen - artikel 10, tweede lid, aanhef en onder b van de Wob.	
Smart mobility	Mega hub bij OV-station met verschillende vormen deelvervoer aan de rand van het gebied (bijvoorbeeld metrostation Nootdorp)		
	Algehele bevordering deel- en MaaSconcepten		
Totaal			

CONCEPT

PELS RIJCKEN

Gemeente Den Haag
Afdeling Mobiliteit
[redacted]
Postbus 12600

onze ref. [redacted]
uw ref.
inzake Advies verkenning CID-Binckhorst

[redacted]
advocaat, partner
[redacted]
f [redacted]
[redacted]

11 november 2019

Geachte [redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

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

[redacted]

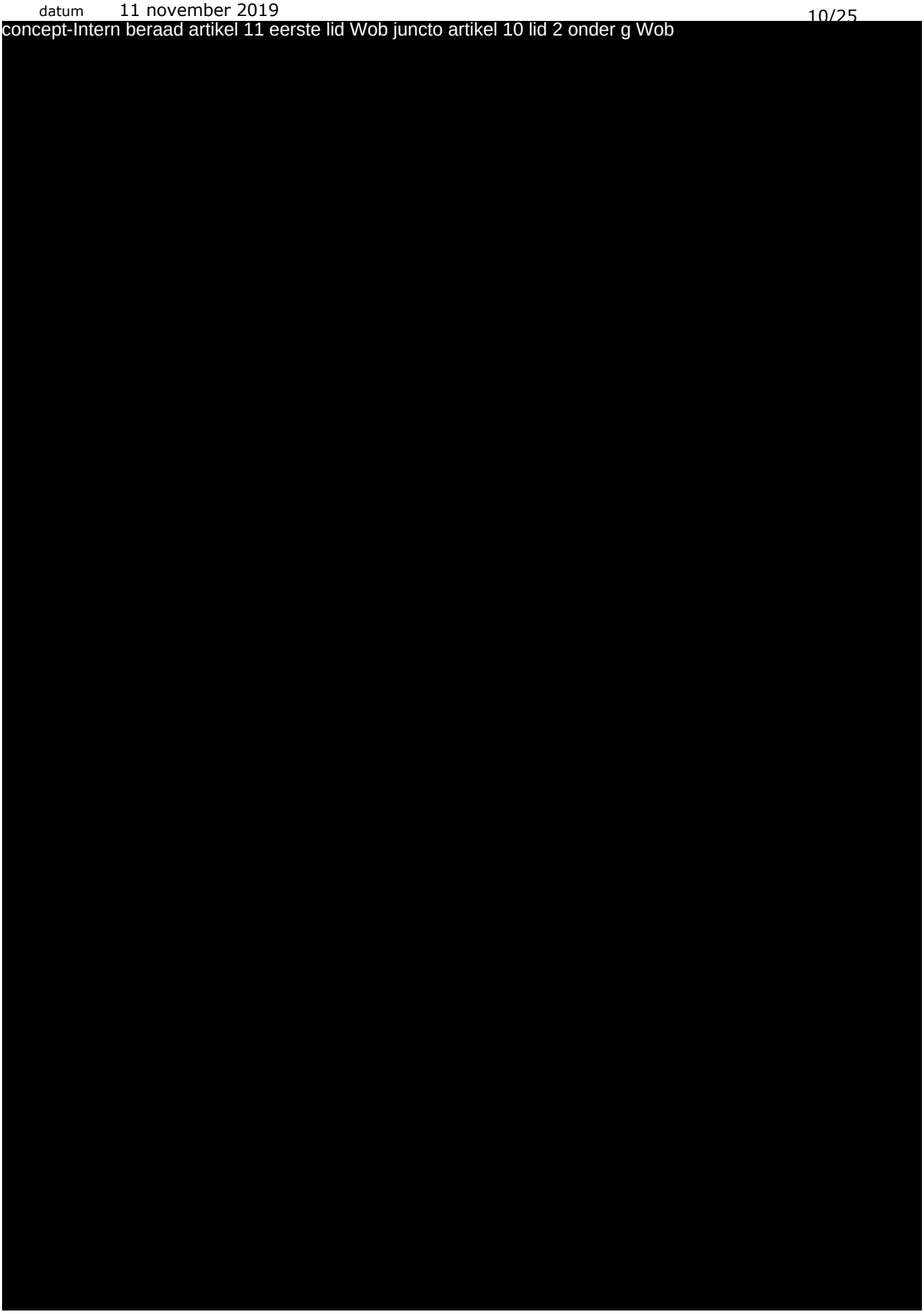
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

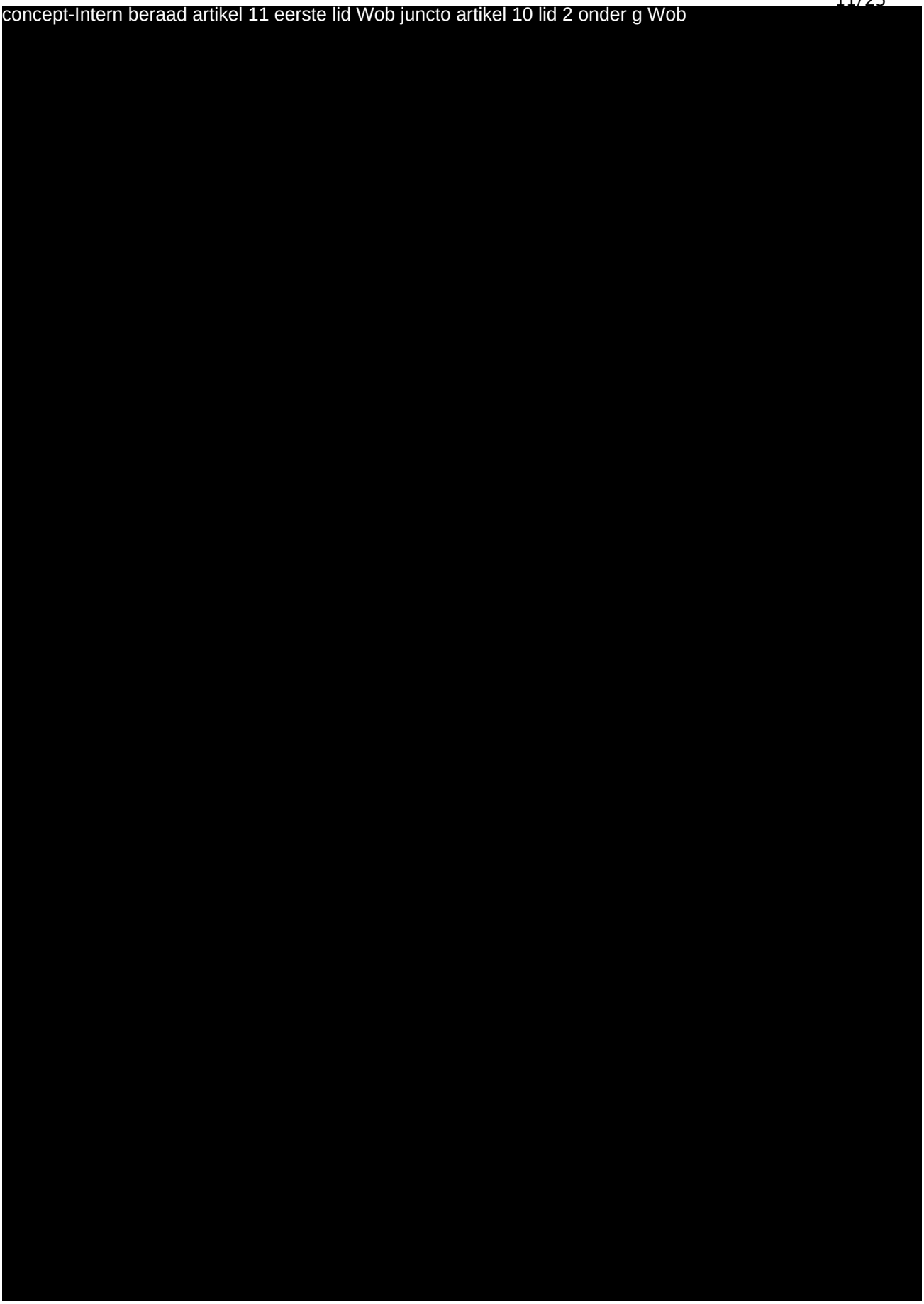
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

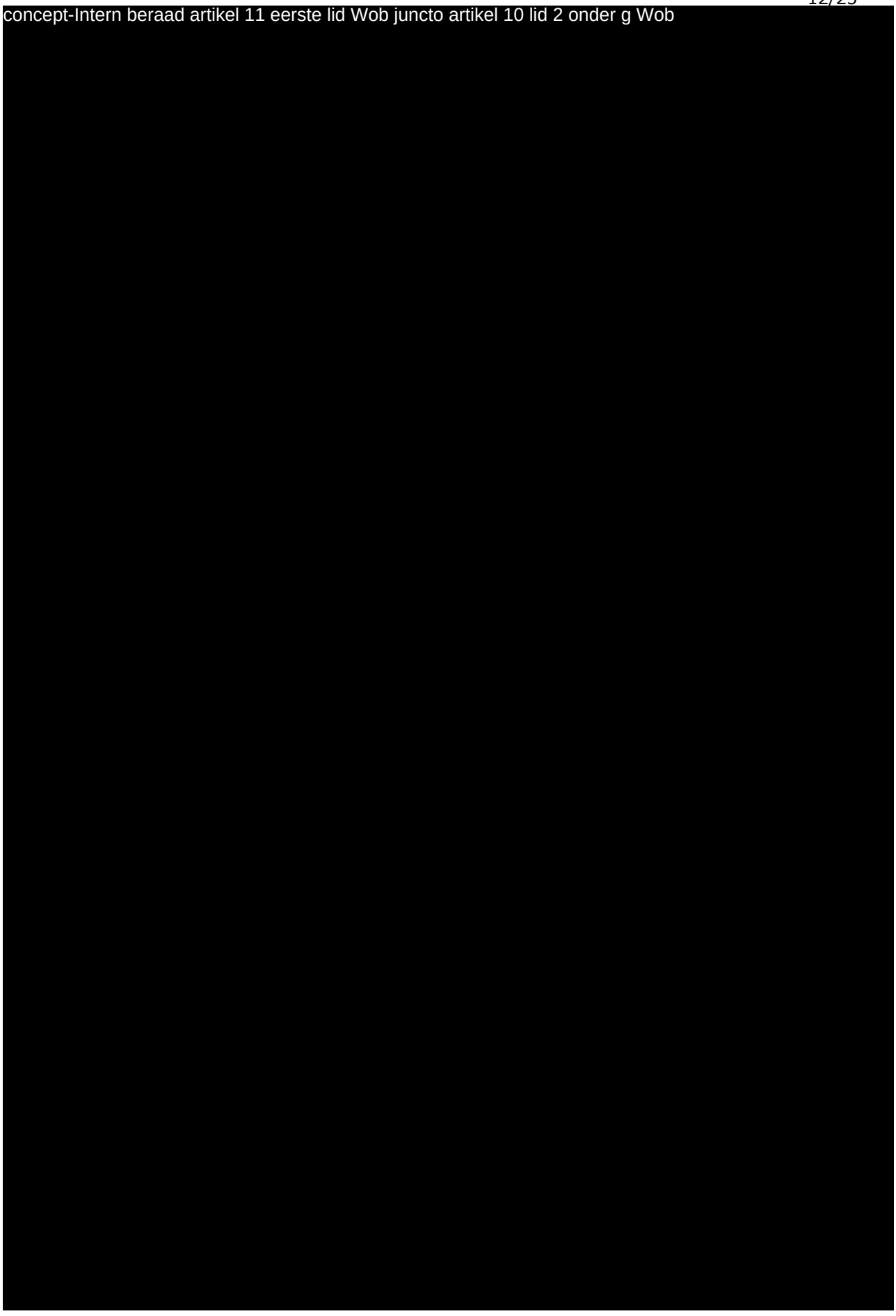
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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]

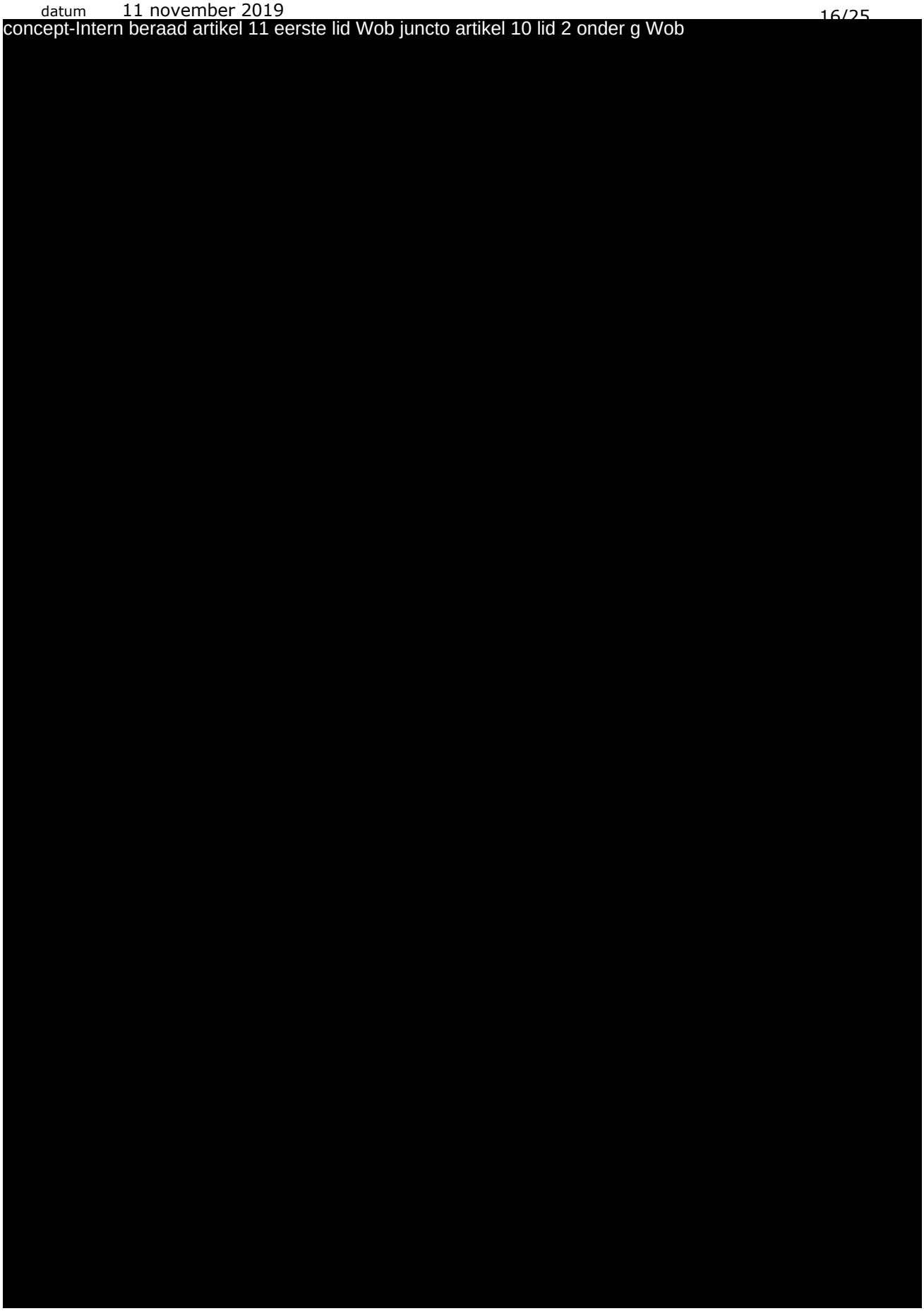
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

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

[redacted]

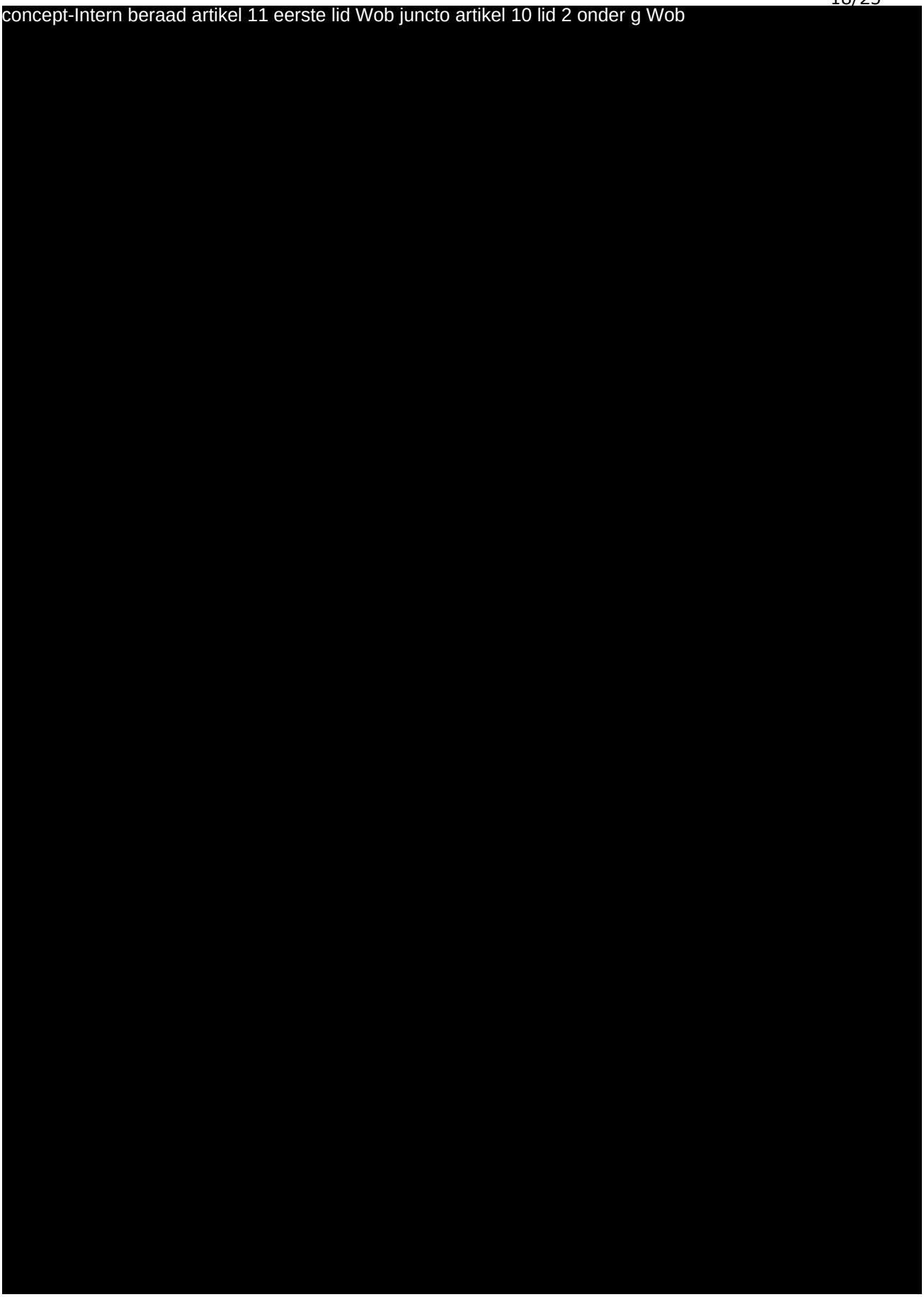
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



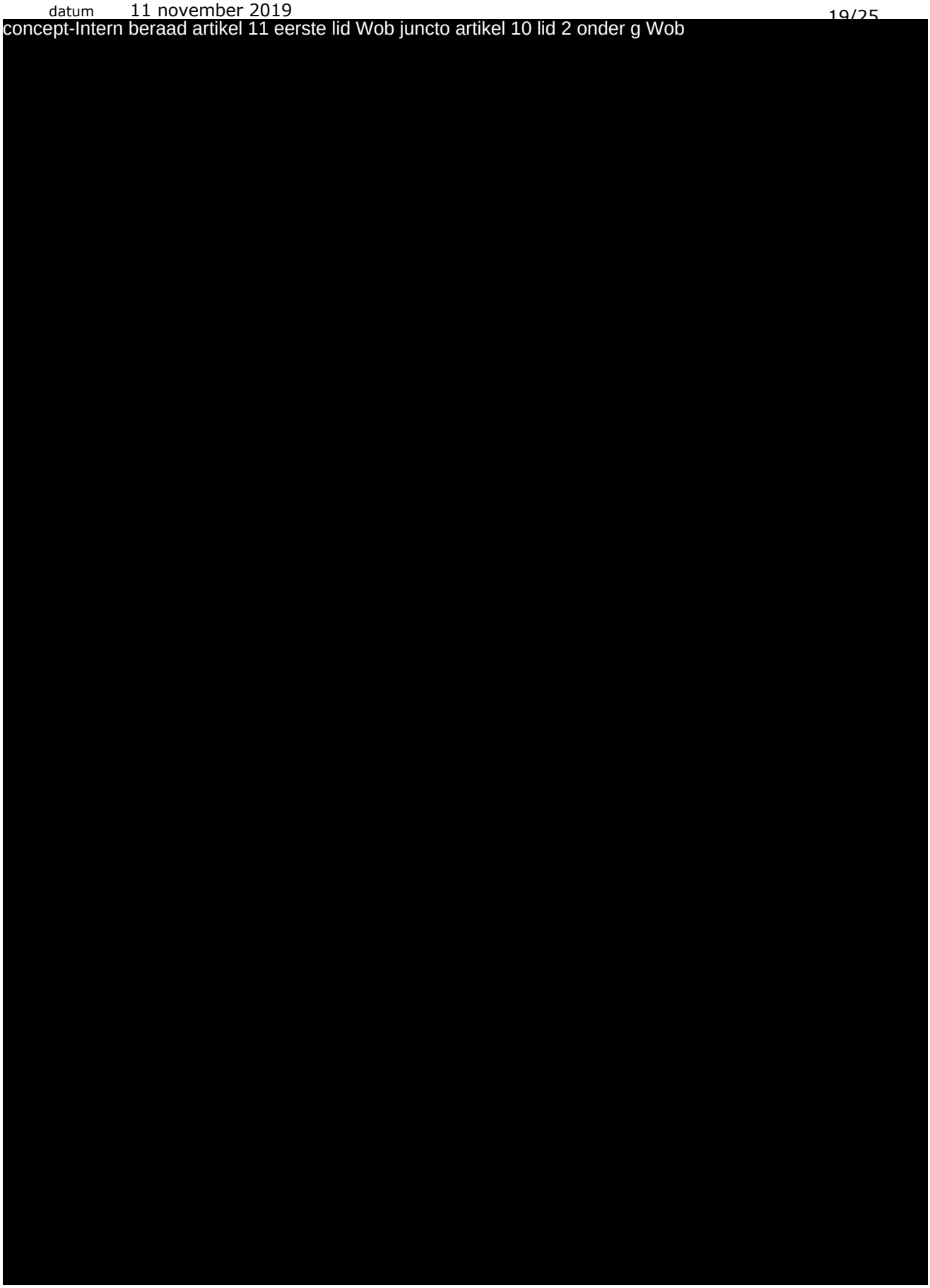
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

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



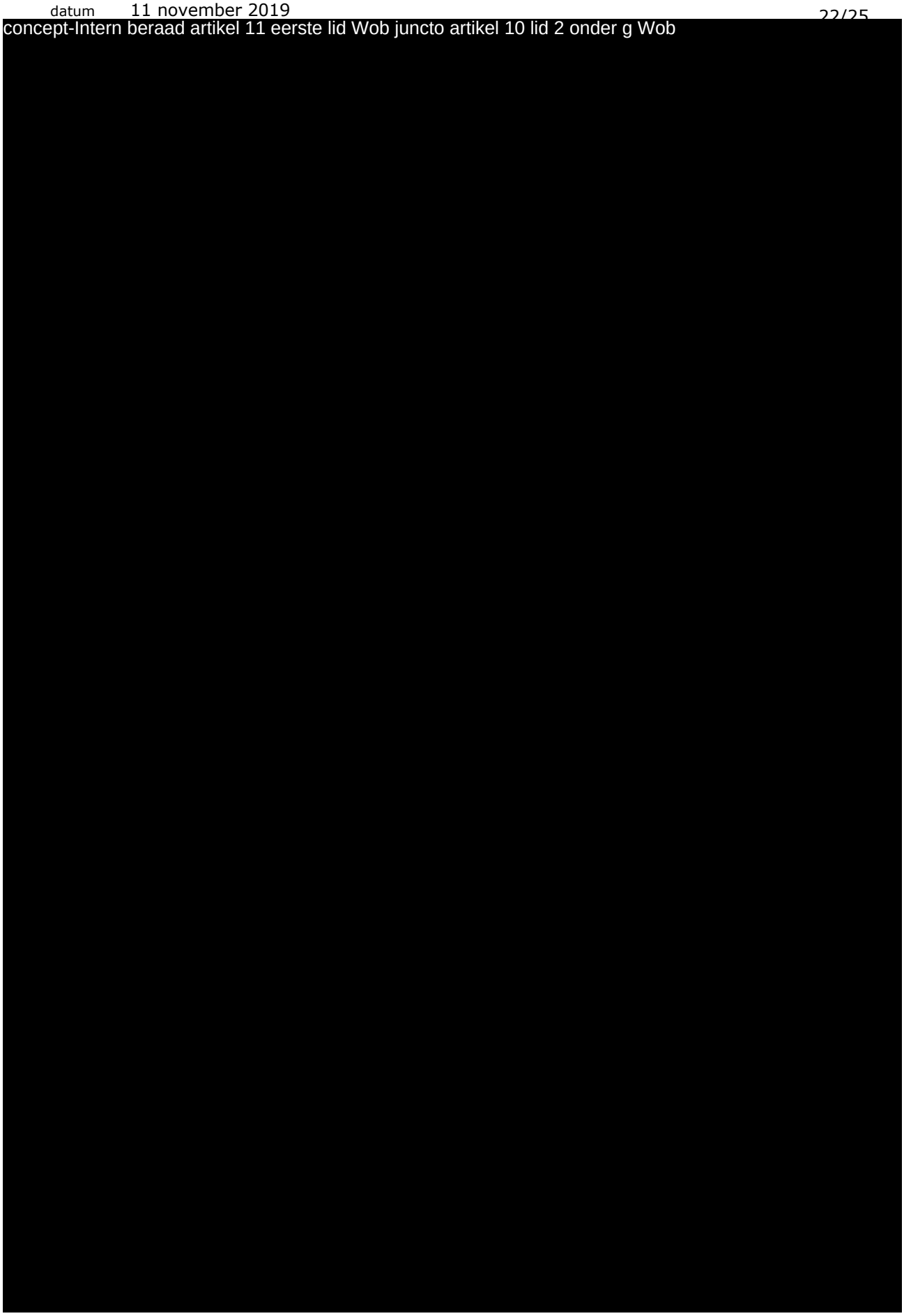
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

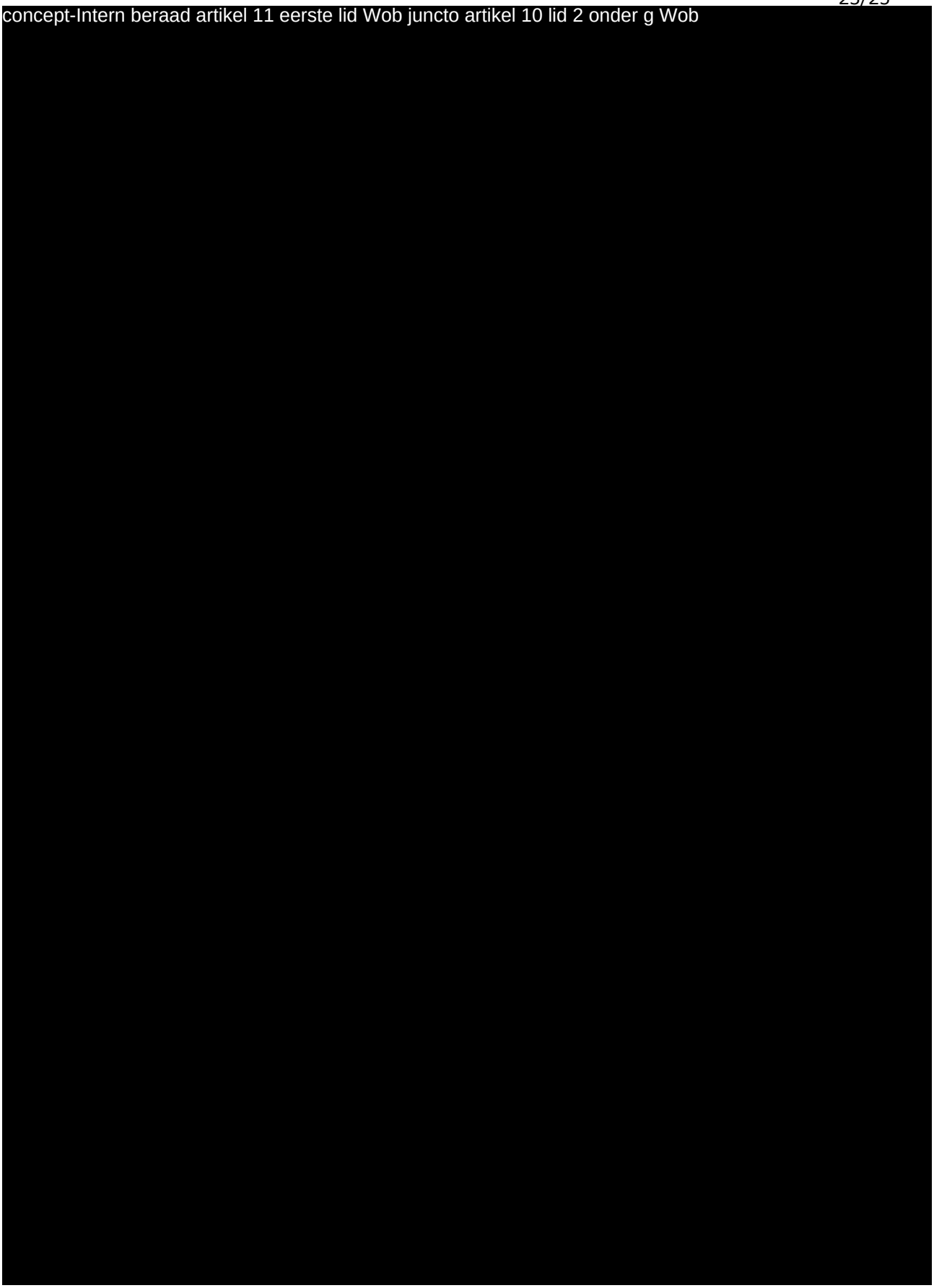
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

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



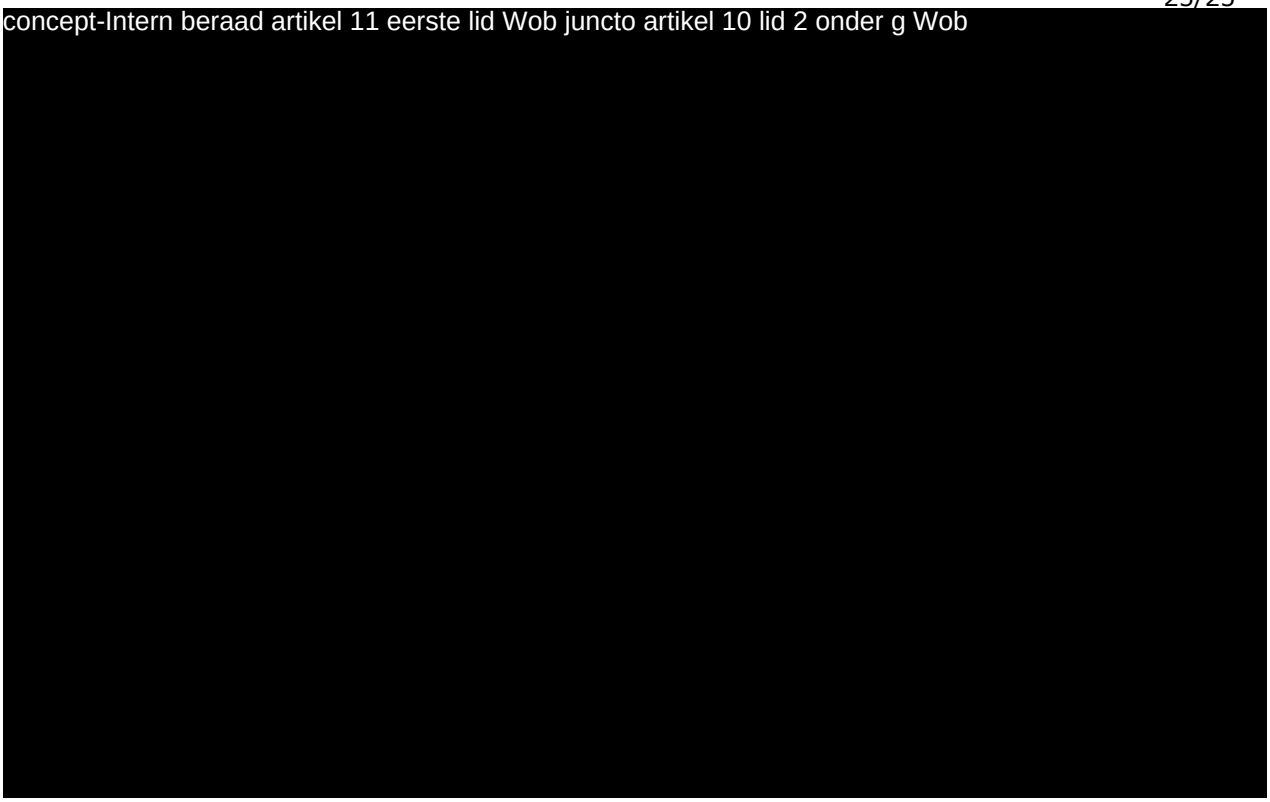
concept-Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

[redacted]

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



VINU.
van idee naar uitvoering

MEMO

Betreft	Participatie-acties Q1-Q2 2019
Aan	Kernteam
Van	[redacted]
Plaats/Datum	Leiden, 19 februari 2019

De participatie-acties van de verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid zijn gericht op het informeren en raadplegen van de direct betrokkenen en belanghebbenden van het project. Daarbij onderscheiden we de volgende doelgroepen:

1. Betrokken gemeenten (ambtelijk): naast Den Haag en Leidschendam-Voorburg ook Rijswijk, Pijnacker-Nootdorp en Delft
2. Raadsleden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg
3. Ontwikkelaars en marktpartijen, die initiatieven willen nemen in het gebied
4. Bestaande ondernemers, bewoners en gebruikers van CID-Binckhorst,
5. Belangenorganisaties: Fietsersbond, Rover, vervoermaatschappijen (HTM), bureau Binnenstad/stichting Binnenstad, IM Binck, ondernemersverenigingen, culturele instellingen bewonersverenigingen/VVE/Den Haag Nieuw Centrum, TLN enz.
6. Overige belanghebbenden en belangstellenden

Voor iedere doelgroep is een passende participatie-aanpak opgesteld. In Q1-2 van 2019 worden de volgende acties ondernomen

Ad 1: werksessie raakvlakken gemeenten
De betrokken gemeenten worden geïnformeerd over de verkenning en het no-regretpakket. In eerste instantie vinden één op één gesprekken plaats. In week 16 of 17 organiseren we een werksessie, specifiek over de raakvlakken en ‘uitstralingseffecten’ en over de maatregelen uit het no-regretpakket.
Betrokkenen:
[redacted]

Ad 2: informatiemarkt raadsleden Den Haag en Leidschendam-Voorburg
Op 21 januari jl. zijn raadsleden van de commissies Leefomgeving en Ruimte van gemeente den Haag en van gemeente Leidschendam-Voorburg geïnformeerd over de uitkomsten van het BO-MIRT, middels een presentatie en een informatiemarkt. Deze opzet kan periodiek worden herhaald, om raadsleden te informeren en hen voor te bereiden op besluitvorming.

[redacted]

Ad 3: één op één overleg met actieve ontwikkelaars
De gesprekken met ontwikkelaars en marktpartijen, die actief projecten willen ontwikkelen, vinden primair plaats in het kader van de gebiedsontwikkeling CID en Binckhorst. In deze gesprekken worden zij geïnformeerd over de Schaalsprong bereikbaarheid. Vanuit het werkspoor Financiën voeren we gesprekken om afspraken te maken over de bijdragen van de markt aan de bekostiging van de Schaalsprong bereikbaarheid.

Ad 3, 4 en 5: Follow up diner pensant: brede informatiemarkt
Voor bestaande ondernemers, bewoners en gebruikers van CID-Binckhorst, belangenorganisaties, marktpartijen en overige belanghebbenden organiseren we op dinsdag 21 mei 2019 een brede informatiemarkt. Hiervoor worden in ieder geval de genodigden van het diner pensant van 3 oktober 2018 benaderd, aangevuld met nieuwe doelgroepen. Op de markt is informatie beschikbaar over de volgende onderwerpen:

- Uitkomsten BO-Mirt en traject van de verkenning: wat gaan we doen tot november 2020
- No regret pakket: maatregelen en planning
- Binckhorst: ambitie en perspectief, ontwikkelpad en samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit
- CID: ambitie en perspectief, ontwikkelpad en samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit
- Alternatieve bekostiging – G4
- Parkeerbeleid: doelstellingen en aanpak om te komen tot aanpassing van de parkeernormen
- Schaalsprong OV
- Fiets: Metropolitane fietsroutes (MRDH) en Ster-fietsroutes (Den Haag)
- Ontwikkelaars: concrete plannen
- … nader in te vullen

De markt is van 16 tot 19 uur en heeft het karakter van een inloop-bijeenkomst met vooraanmelding. Locatie is nader te bepalen, ergens in CID of Binckhorst (bijvoorbeeld The Student Hotel bij Den Haag HS).
PM: aanwezigheid bestuurders

Ad 6: Nieuwsbrieven gebiedsontwikkelingen
De projectorganisaties van CID en Binckhorst versturen nieuwsbrieven naar belanghebbenden en belangstellenden, die zich hiervoor hebben aangemeld. Deze brieven gebruiken we om ‘breed’ de relevante informatie te delen over de uitkomsten en de voortgang van de verkenning Schaalsprong bereikbaarheid. In deze nieuwsberichten benadrukken we de samenhang tussen de verstedelijkingsopgaven en de mobiliteitstransitie. De communicatiemedewerkers van de verschillende projecten werken samen om deze nieuwsbrieven te vullen met wetenswaardigheden.

VINU.
van idee naar uitvoering

MEMO

Betreft	Scripts uitleganimaties
Aan	Leden Kernteam
Van	[redacted]
Plaats/Datum	Den Haag, 2 september 2019

Aanleiding: In het Kernteam overleg van 22 augustus zijn jullie akkoord gegaan met de offerte van Cooler Media voor de uitleganimaties over de verkenning en het no-regretpakket. De eerste sessie met Cooler Media is geweest en de concept scripts zijn af. Een script voor een uitleganimatie is de uitgesproken tekst. De beelden ondersteunen dit verhaal en kunnen extra inhoud bieden.

Een script is maximaal 180 woorden, horend bij een animatie van maximaal 75 seconden. Dit is bewezen de optimale lengte van een animatie. Als de animatie langer wordt, verliezen kijkers de aandacht. De scripts zijn voor feedback richting de communicatie-medewerkers van de kernteam organisaties gestuurd, inclusief de vraag om interne afstemming binnen de organisaties.

Doel: Het Kernteam wordt gevraagd kennis te nemen van de bijgevoegde scripts en de ontvangen reacties van de communicatieafdelingen in de reactietabel. Het voorstel is om het script aan te passen op basis van deze reacties.

Opbouw: In deze memo staat eerst globaal de planning om tot gedragen uitleganimaties te komen. Daarna volgen de twee scripts en de bijbehorende reactietabel.

1. Planning

In een eerdere memo stond de deadline voor de uitleganimaties op 10 september, om deze te kunnen gebruiken voor de inloopavond van het CID. Deze planning was erg krap. Om te zorgen dat we een goed gedragen animatie krijgen, waar alle partijen akkoord mee zijn is besloten om de deadline naar achter te schuiven. Het is de bedoeling dat we de twee uitleganimaties half oktober af hebben, zodat we deze kunnen gebruiken voor de Raadsbijeenkomst, de besluitvorming in het BO MIRT en voor het grote participatie-evenement begin december.

Hieronder staat de planning, opgeknipt in een aantal stappen.

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

[redacted]

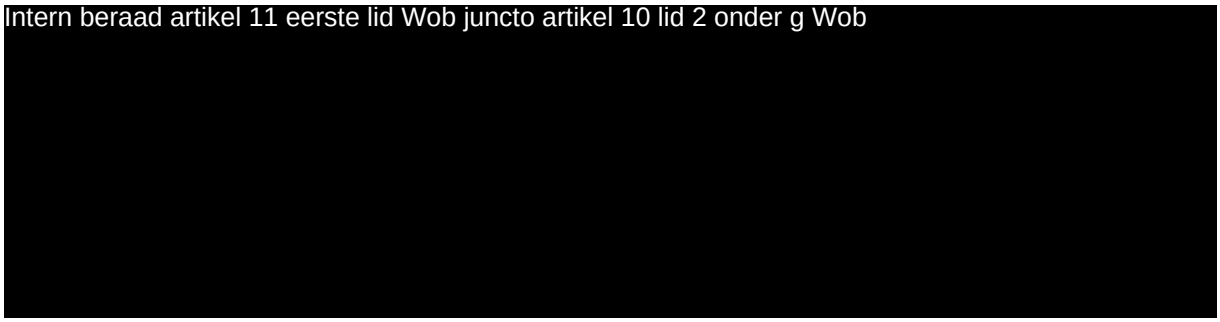
VINU.

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

2. **Concept scripts Verkenning en No-regret pakket**

[redacted]
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

3. Reactietabel Scripts Uitleganimaties Verkenning en No-Regretpakket

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



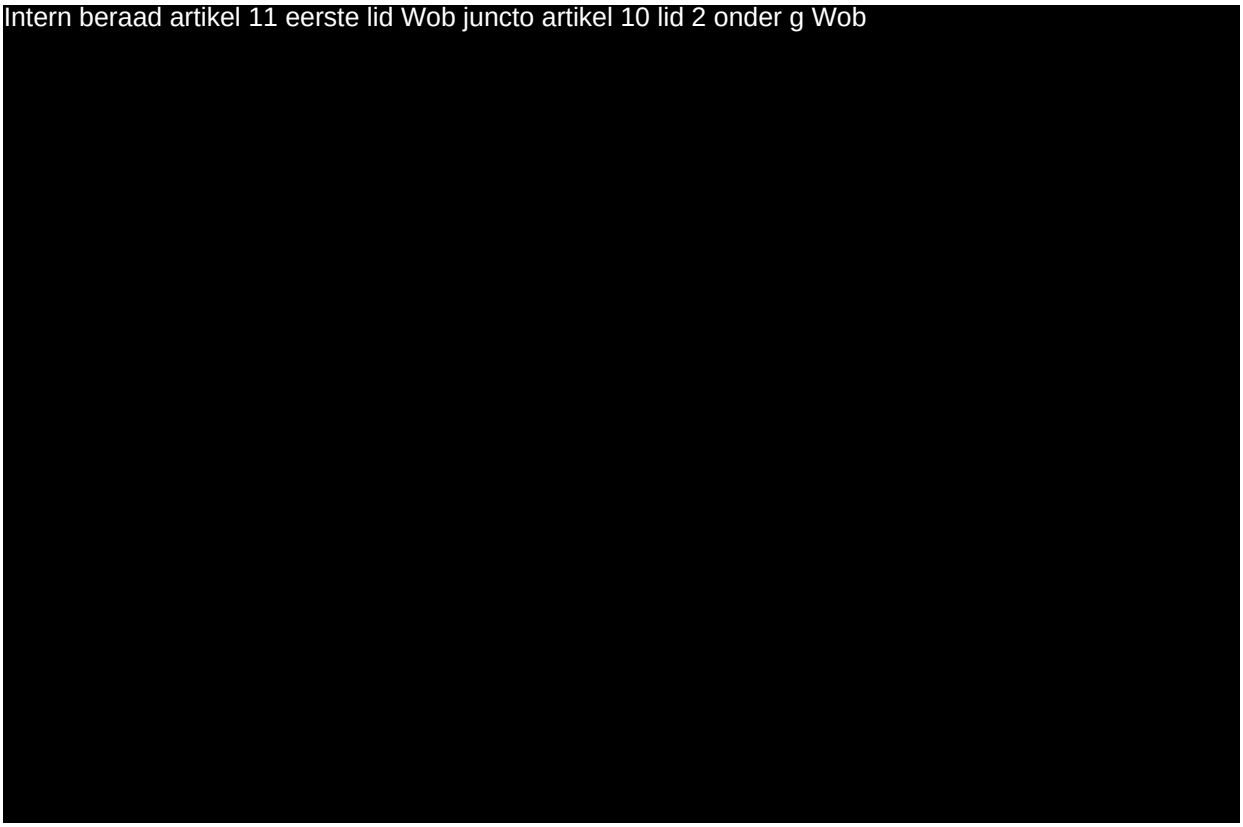
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

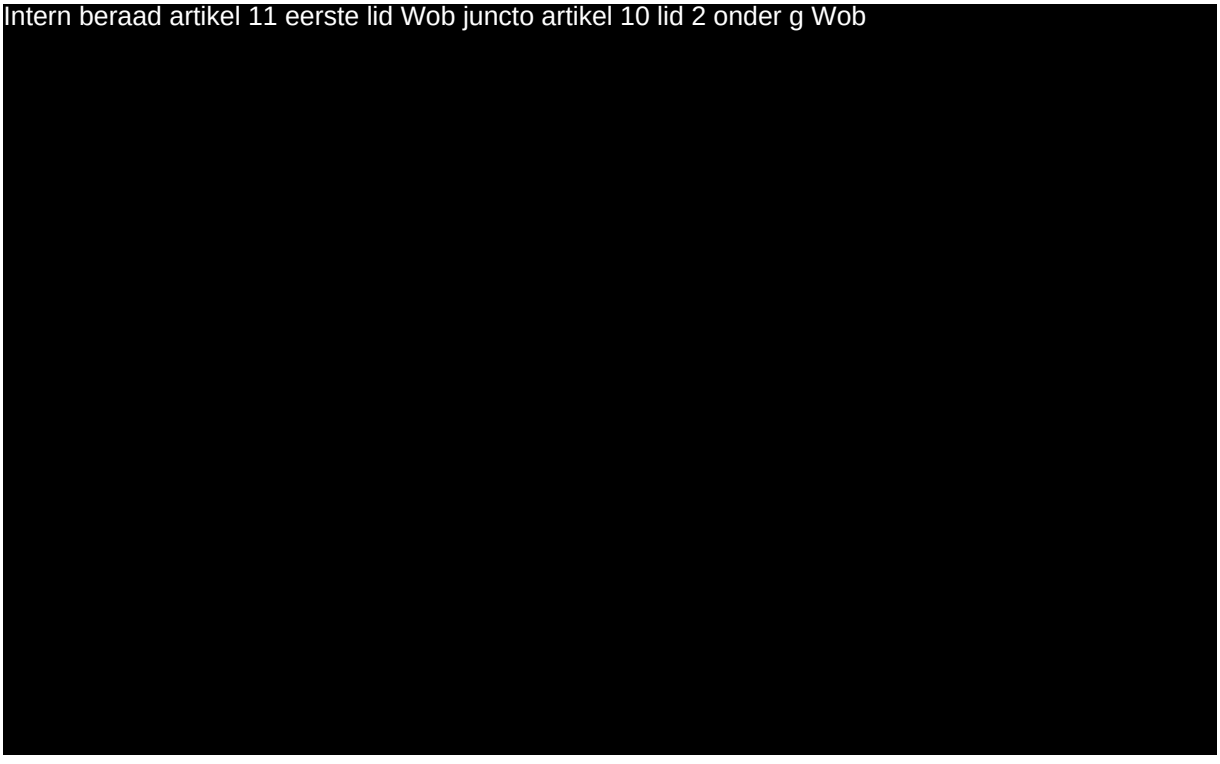
[redacted]



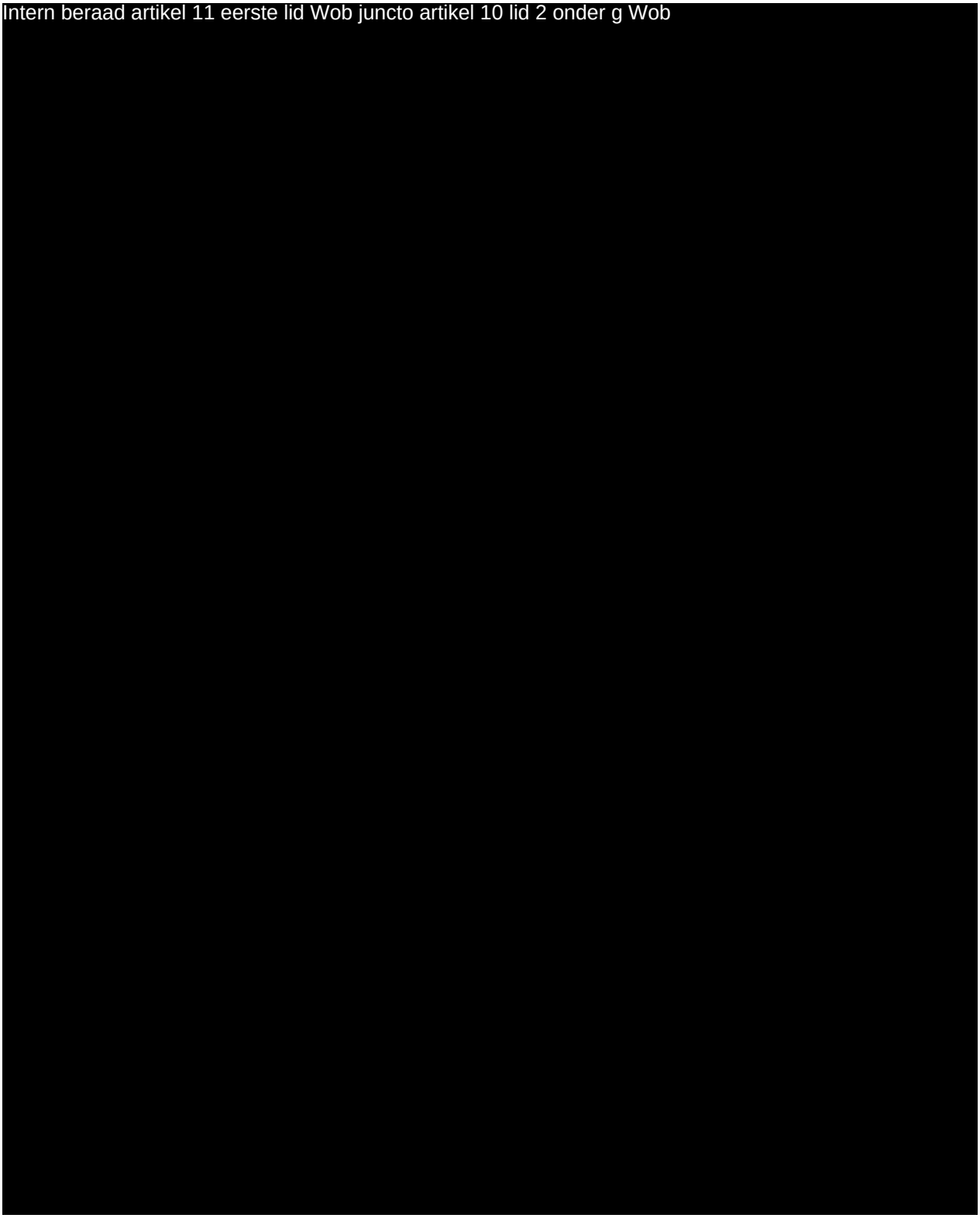
versie 12 november 2019 is wel openbaar, zie link: https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2020/11/Effectenstudies-en-kansrijke-alternatieven.pdf

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

INHOUDSOPGAVE



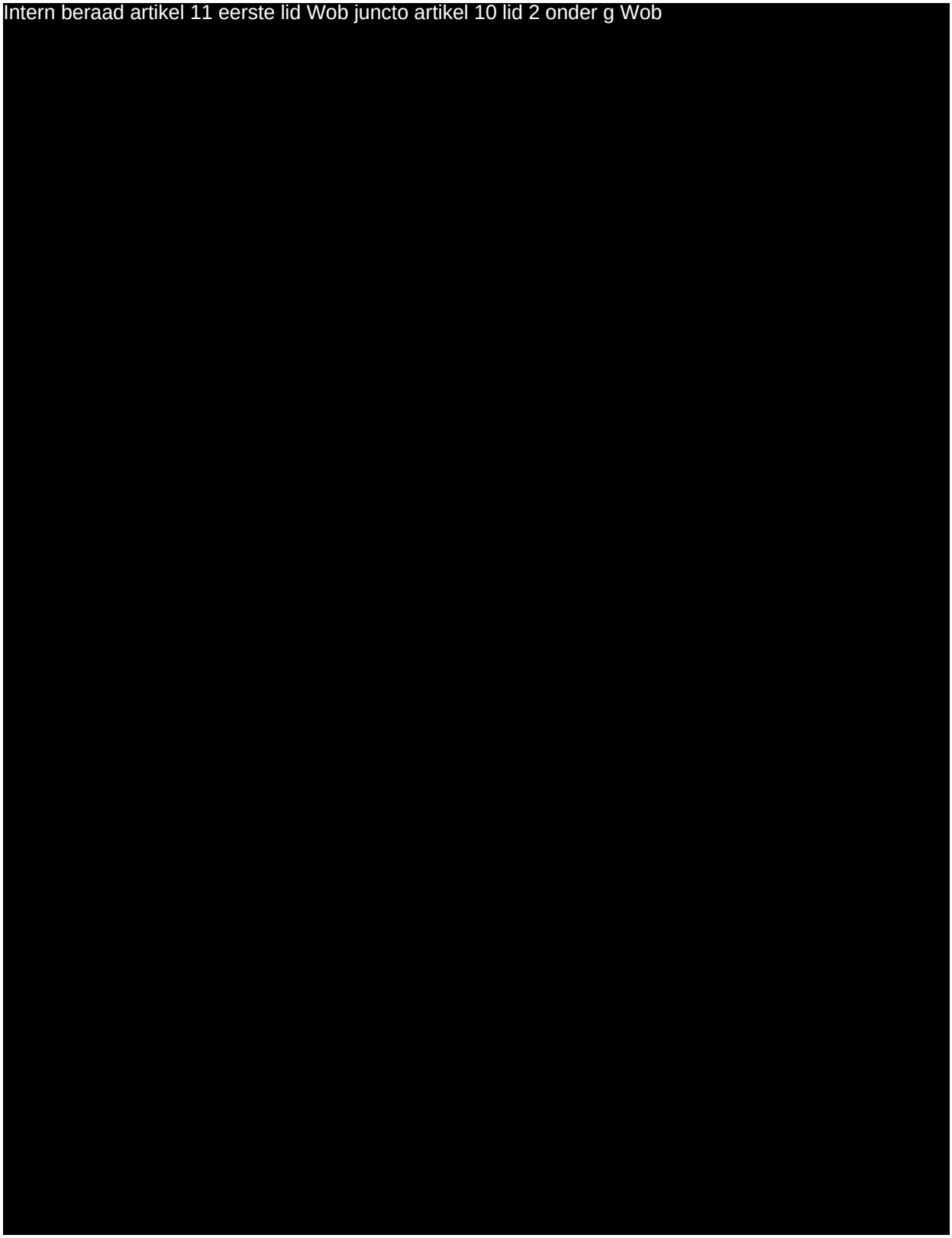
1


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

2

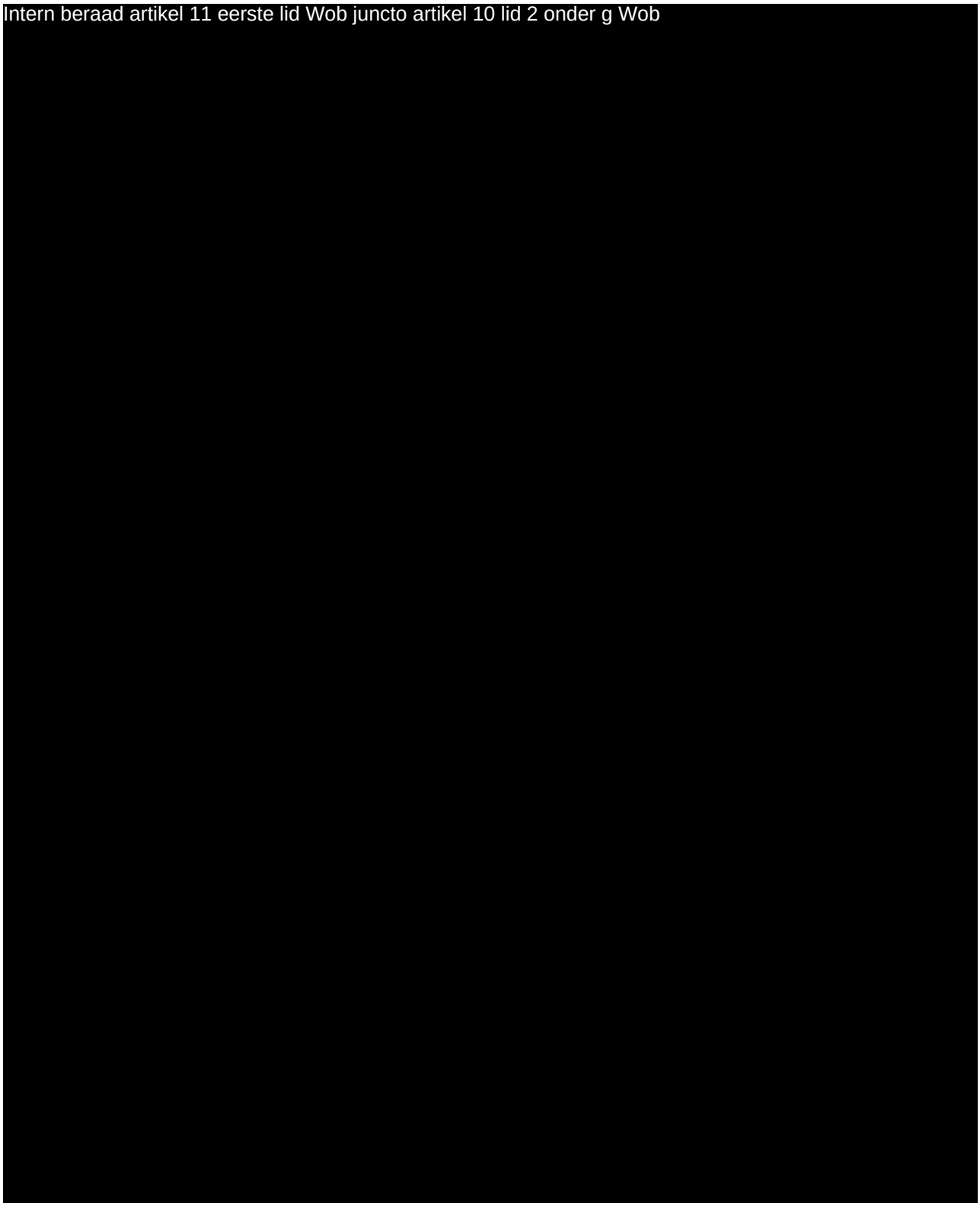

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

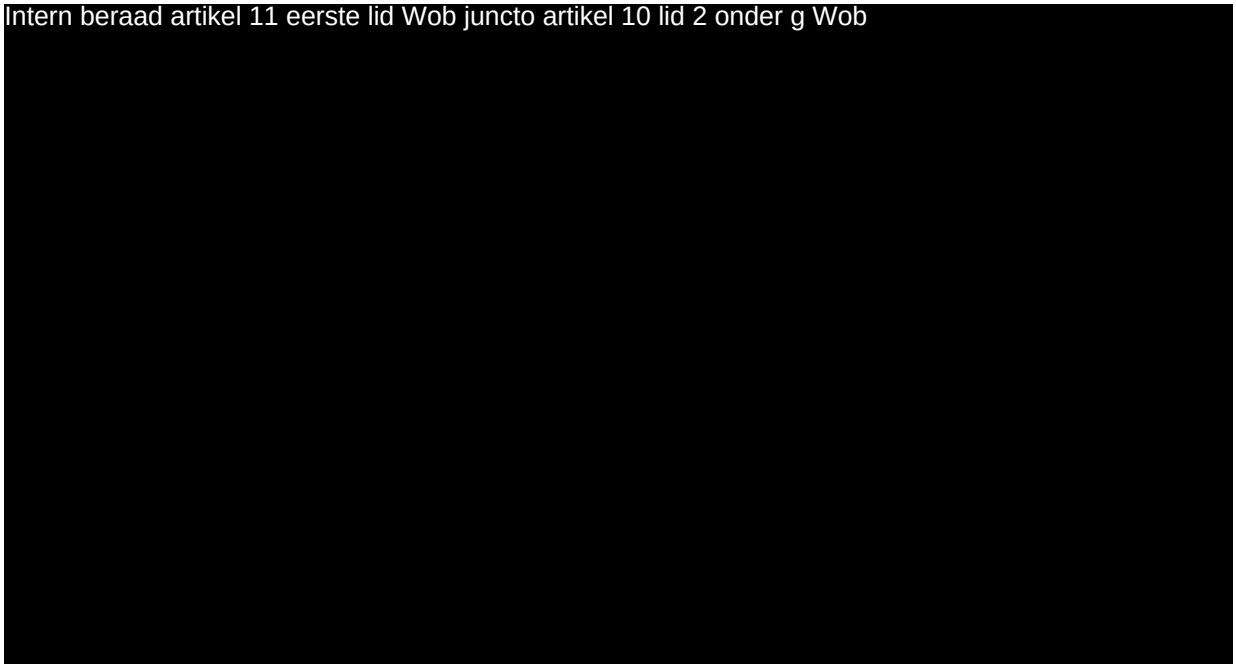
3


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

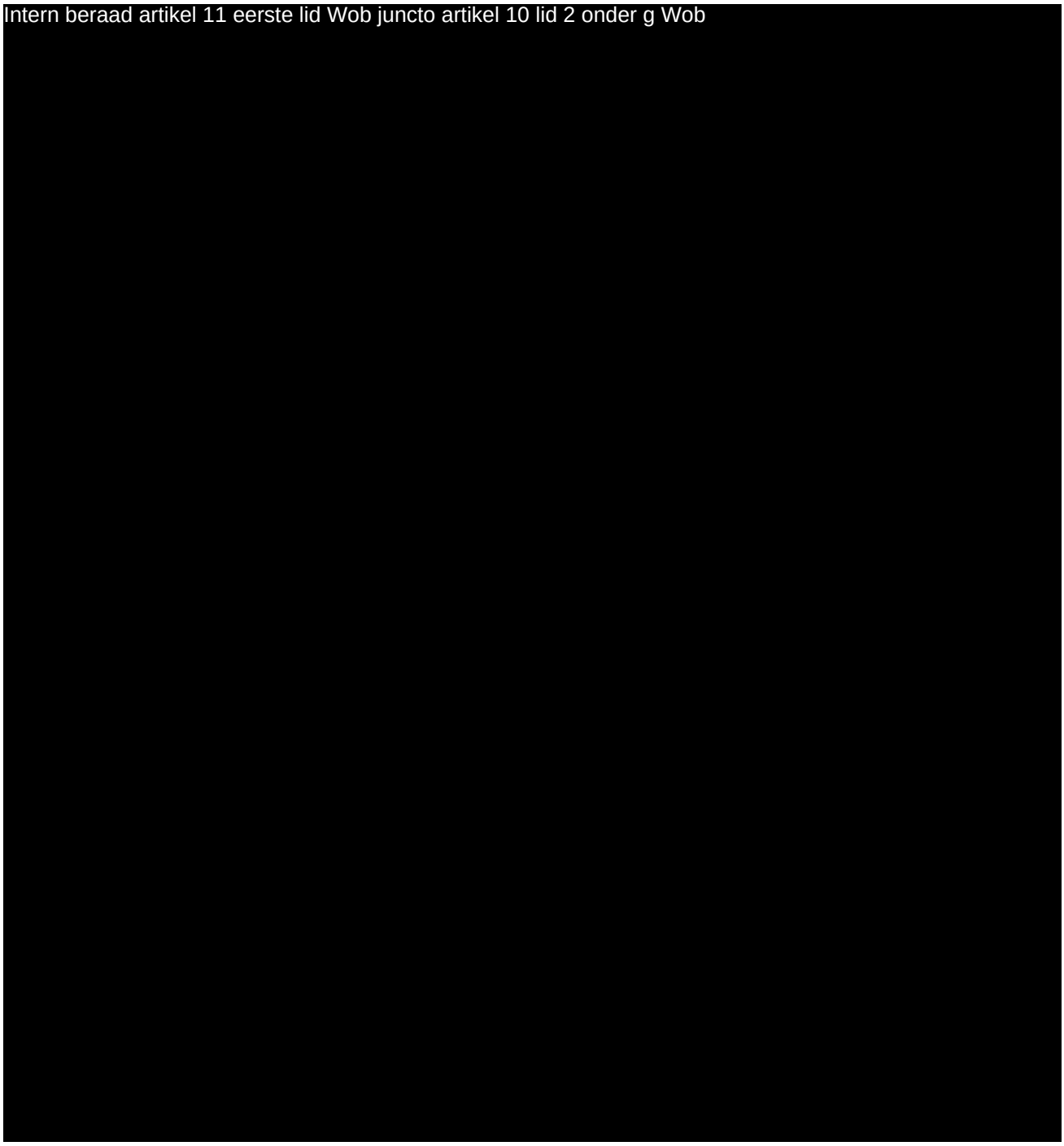
4


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

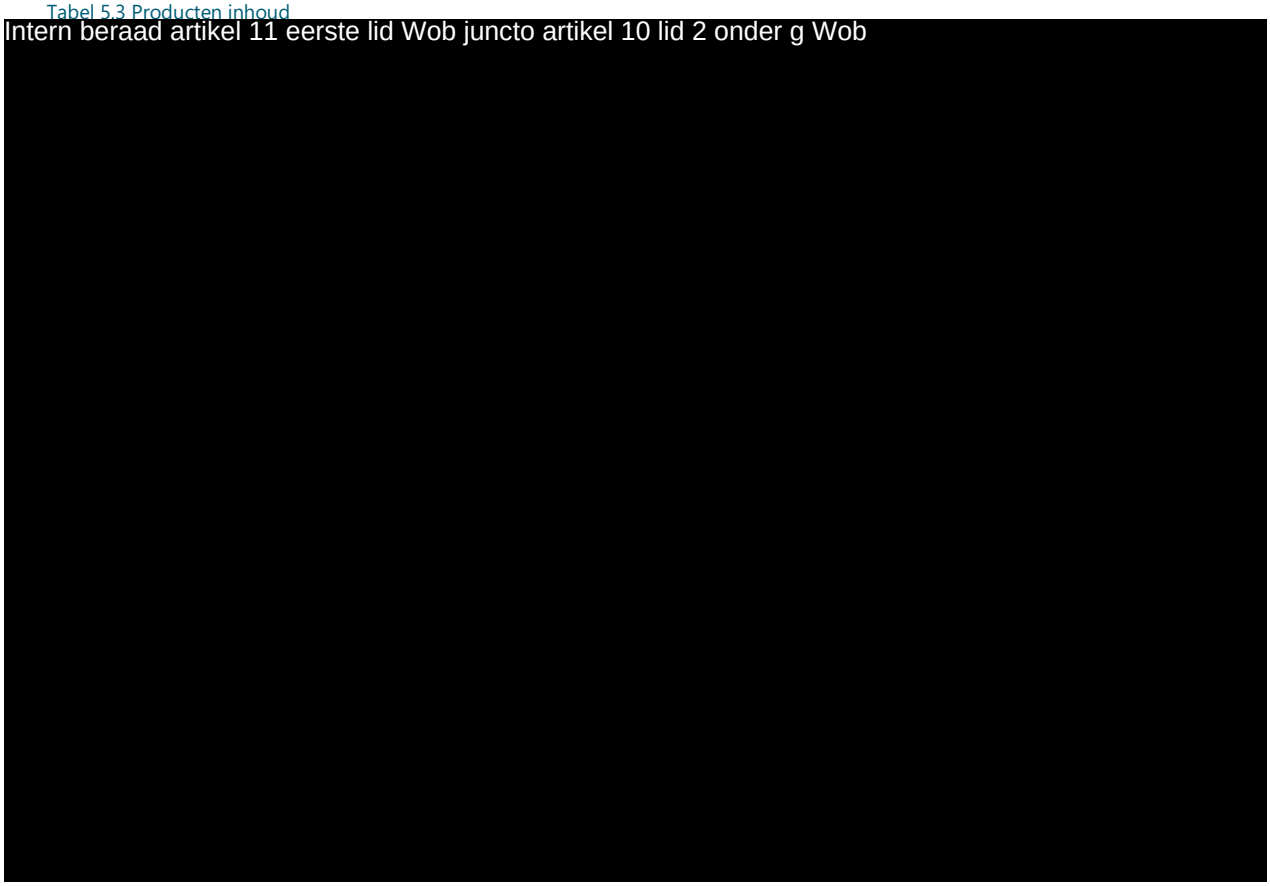

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

5

ACTIVITEITEN



Tabel 5.3 Producten inhoud



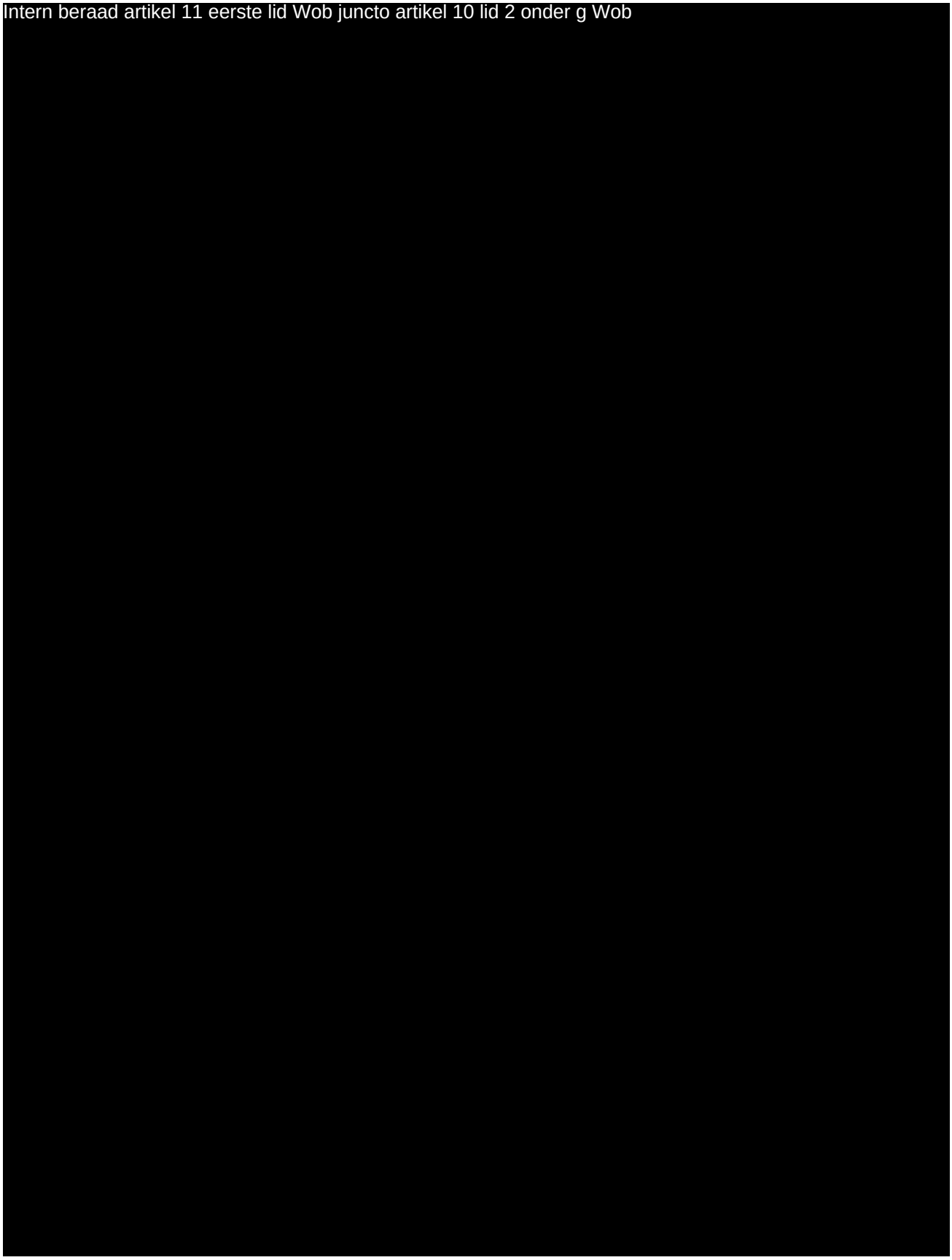
6

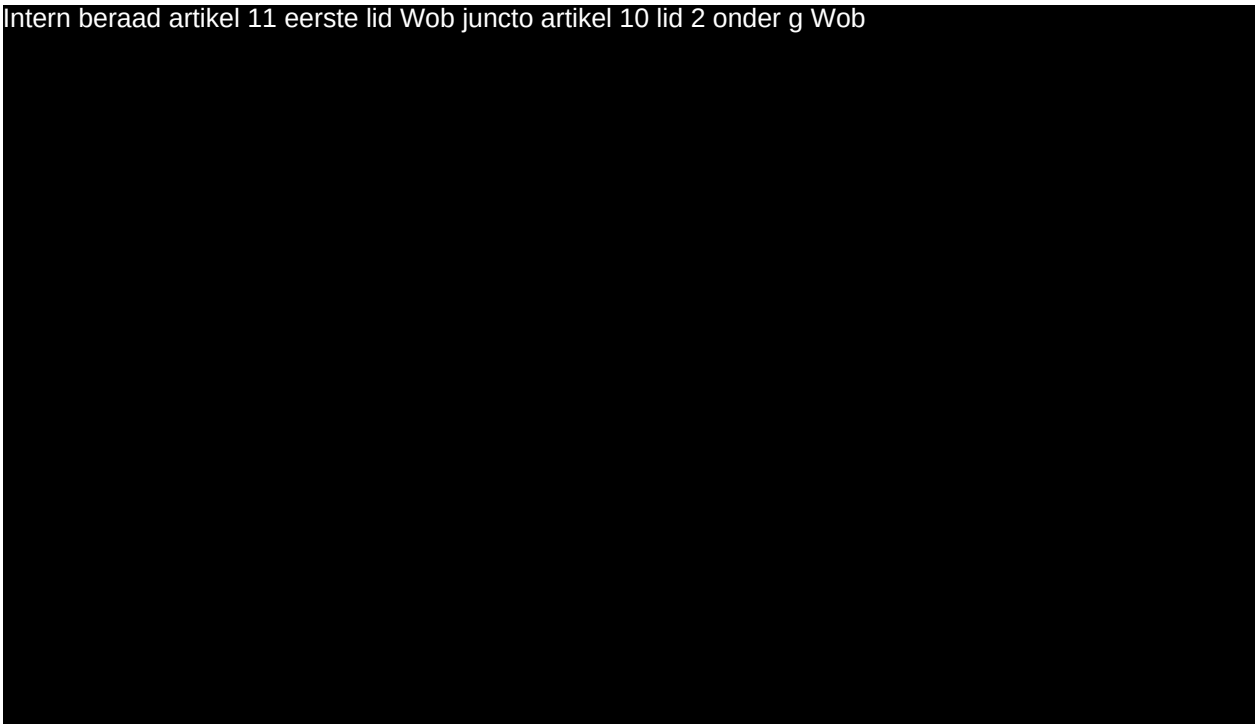
PLANNING

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



6.1 Planning sessies, overleggen en bijeenkomsten




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

7

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



8

OVERIG


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

Bijlage(n)

BIJLAGE: PLAN VAN AANPAK MET REFERENTIENUMMER [redacted]

1 VISIE OP DE OPGAVE

De stad en regio Den Haag staat voor een grote uitdaging: enerzijds is er het doel in het projectgebied 'CID-Binckhorst' te verstedelijken, de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad te verbeteren en in de regio Den Haag het OV en het metropolitane fietsnetwerk te versterken. Anderzijds is bekend dat dit met de huidige infrastructuur en manier van reizen en parkeren niet mogelijk is, vanwege beperkte fysieke ruimte, congestie, negatieve neveneffecten voor de leefbaarheid en de beperkt beschikbare financiële middelen. Zoals u in uw uitvraag al aangeeft: er is een mobiliteitstransitie noodzakelijk om de verstedelijking en bereikbaarheidsdoelen te realiseren.

De richting van deze transitie is verkend in uw startdocument die 4 onderscheidende alternatieven beschrijft. Hoewel de maatregelen per alternatief verschillen, hebben ze gemeen dat ze het gebruik en bezit van de auto beperken ten gunste van OV en langzaam verkeer. In het startdocument is tevens een afweegkader op hoofdlijnen uitgewerkt. De op het startdocument volgende verkenning heeft tot doel de alternatieven te analyseren tot een compleet overzicht van denkbare oplossingen. En vervolgens via een afweging en eerste trechtering te komen tot drie alternatieven op basis waarvan voorkeursbeslissing in het BO MIRT in het najaar van 2020 genomen wordt. Voor u ligt ons voorstel voor de eerste analytische fase van de verkenning.

Uw uitvraag noemt de relatie tussen de mobiliteitsopgave en de voorziene gebiedsontwikkelingen als een belangrijk kenmerk van de opgave. De mobiliteitsalternatieven kennen een sterke samenhang met de mobiliteits- en woningbouwalternatieven die momenteel in het CID-project worden uitgewerkt. Deze ruimtelijk, functionele samenhang zien we ook terug in het proces van planvorming: parallel aan deze bereikbaarheidsverkenning loopt momenteel het proces van opstellen van de PlanMER en structuurvisie van het project CID Den Haag. Beide zijn na de zomer van 2019 gereed. De ontwikkeling van deze drie sporen loopt gelijktijdig en vraagt afstemming op uitgangspunten, afwegingen en delen van effectinzichten op het juiste moment in het proces, zodat ze elkaar versterken in plaats van tegenspreken.

Verder herkennen wij in het afweegkader de brede variëteit van doelstellingen, een groot aantal criteria en indicatoren. Dit vraagt een breed team aan specialisten dat ervaring heeft met het integraal ontwikkelen van alternatieven met het abstractieniveau dat past bij deze fase van het project. Een team met voldoende expertise en autoriteit dat zich richt op de voor deze fase echt onderscheidende effecten.

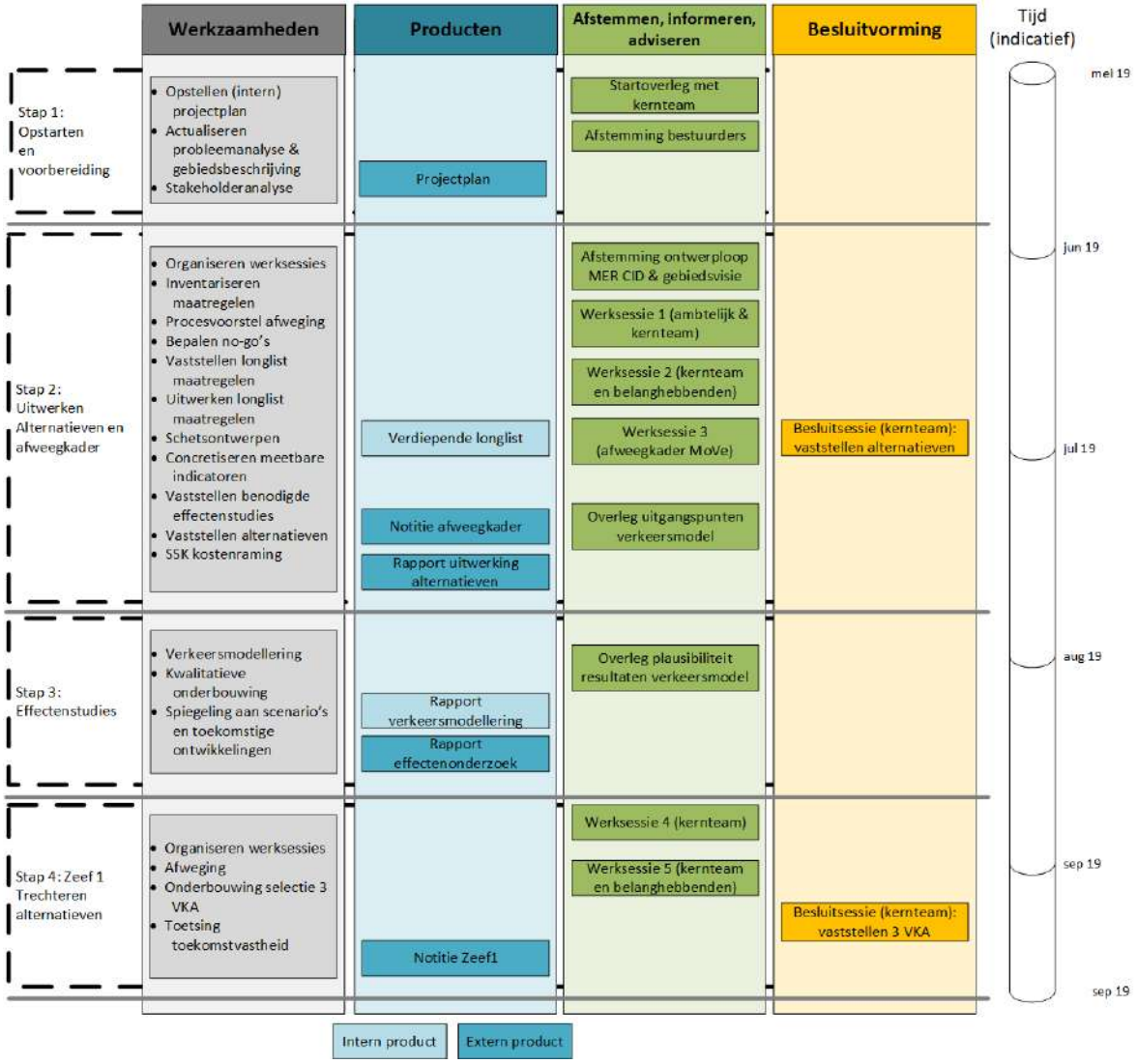
Uiteraard dient de MIRT-systematiek het principe van het werken van 'grof naar fijn' te ondersteunen zodat de complexiteit systematisch wordt teruggebracht tot uiteindelijk een beperkt aantal kansrijke alternatieven voorzien van rationele beslisinformatie. De systematiek moet echter ook transparant zijn, hetgeen in de constellatie van samenwerkende overheden in deze opgave cruciaal is. En de systematiek moet een verbinding kunnen leggen naar mogelijkheden voor alternatieve financiering en allerlei soorten van innovaties. Dit alles vraagt om grondige kennis van de MIRT-systematiek, senior expertise die op de onderscheidende criteria dominante beslisinformatie genereert en procesvaardigheden voor een effectieve interactie tussen analisten, kennisdragers, management en besluitvormers.

Tenslotte is de beschikbare doorlooptijd kort en valt het project deels in de zomervakanties. Dit maakt parallel uitvoeren van activiteiten onvermijdelijk. Ook is expliciete sturing nodig op beschikbare capaciteit van zowel het onderzoeksteam als bij de opdrachtgever en overige stakeholders om de planning te halen. De projectbeheersing moet volledig gericht zijn op deze planning.

Het doet ons plezier aan u een aanpak te presenteren die recht doet aan bovengenoemde kenmerken. Hiervoor heeft ingenieurs- en adviesbureau Witteveen+Bos (W+B) zich versterkt met Twynstra Gudde (TG), Keypoint (KP) en Goudappel Coffeng (GC). Deze samenwerking is bewezen ervaren met complexe MIRT-projecten, waarbij zowel de product- als de proceskwaliteit voorop staat. We hebben onderscheidende ervaring met het werken op verschillende schaalniveaus (rijk, regio, gemeente) waarbij het doel is te komen tot een strategisch investeringsbesluit in de fysieke leefomgeving. En samen beschikken wij over de gevraagde brede kennis van (innovatieve) mobiliteit, stedelijkheid en de overige gevraagde criteria, waarmee wij in staat zijn in een relatief kort tijdsbestek, op inzichtelijke en enthousiasmerende wijze de benodigde werkzaamheden te verrichten. Last but not least: wij zijn uitstekend uitgerust om onze activiteiten te organiseren in een proces van onderzoekend ontwerpen, met een scherp oog voor de samenwerking met en besluitvorming door de opdrachtgevers en voor de interactie met overige stakeholders. Dat wij complexe studies op tijd kunnen sturen, bewijzen wij dagelijks door op tijd grote MIRT-planstudies als de InnovA58, verkenning A2 Deil-Vught, maar ook stedelijke studies als 'EnergieRijk Den Haag' op te leveren.

2 WERKWIJZE

Onze procesgang voor deze studie hebben wij in onderstaand schema weergegeven.



2.1 Stap 1: opstarten en voorbereiding

Juist omdat de planning kort is, starten wij met een expliciete opstart en voorbereiding. We investeren in onderlinge kennismaking met de opdrachtgever zodat de informatielijnen open komen te staan en het vertrouwen in de aanpak verder kan groeien. We werken de activiteiten, benodigde personele capaciteit en informatieplanning nader uit, inclusief de detailafstemming met de opdrachtgever(s). Deze planning moeten we samen halen, dit betekent dat aan de andere kant van de tafel ook duidelijk moet zijn wat er wanneer van wie verwacht wordt. We pakken in stap 1 flink door: alle agendareserveringen voor werksessies, vergaderingen en besluitvormingen worden gemaakt en onze informatiesystemen in GIS en databases worden ingericht. Ons kernteam en specialisten lezen zich verder in en bereiden zich individueel voor op de volgende stap. Aan het einde van stap 1 is er een gedetailleerd projectplan beschikbaar dat wij met u bespreken en vaststellen. De projectorganisatie is aan het einde van stap 1 volledig operationeel!

2.2 Stap 2a: vanuit de 4 alternatieven de maatregelen uitwerken en afweegkader

Een belangrijke les uit eerdere verkenningen: verken zo 'breed' als mogelijk en ga vervolgens op basis van duidelijke, onderscheidende criteria en in afstemming met stakeholders, terug naar een beperkt aantal maatregelen. Zodoende worden er geen maatregelen overgeslagen die naderhand weer tijdrovend moeten ingevoegd en ontstaat er al vanaf het begin de kans draagvlak te ontwikkelen bij partijen voor de alternatieven. Wij gaan er dan ook van uit dat wij tien alternatieven gaan uitwerken, minder vinden wij een te groot risico dat alternatieven over het hoofd gezien worden.

De vier basisalternatieven onderscheiden zich op de invulling van het HOV. Alle alternatieven bevatten daarnaast maatregelen op het gebied van langzaam verkeer, smart mobility, slim ruimtegebruik, verhogen van OV-frequenties en het opschalen van de aanwezige treinstations. Het afweegkader beschrijft doelen en criteria en is daarmee de basis voor onze systeemanalyse. Het ontwikkelen van nadere maatregelen doen wij in een proces van ontwerpend onderzoek, waarbij in interactieve workshops met ons integrale team van specialisten samen met de kennisdragers van de opdrachtgevers ingezoomd wordt op de verschillende doelstellingen, systemen en subsystemen zoals wij die kunnen afleiden uit het afweegkader. De drie hoofddoelstellingen waartoe de alternatieven moeten bijdragen, staan uiteraard helemaal bovenaan onze piramide van doelstellingen

Aan de hand van onze analyse definiëren wij een mobiliteitssysteem dat bestaat uit diverse (deel)functies. Input halen wij op uit werksessies met vertegenwoordigers van de opdrachtgevers, beschikbaar informatiemateriaal en onze eigen analyse. Nadat wij het mobiliteitssysteem, doelstellingen en functies volledig hebben doorgrond, analyseren wij per functie hoe hier in elk alternatief invulling aan wordt gegeven. Zo wordt duidelijk in welke functies al voorzien wordt door de alternatieven en welke nog openstaan. Door maatregelen toe te voegen aan openstaande functies, is verbreding van de alternatieven mogelijk en door extra maatregelen toe te voegen aan ingevulde functies is verdieping mogelijk. Ook biedt deze methode de mogelijkheid om te variëren en zo meer alternatieven te formuleren.

Nadat het mobiliteitsysteem is gedefinieerd en de functies benoemd zijn, worden oplossingen en maatregelen geïnventariseerd en uitgewerkt tot tien alternatieven. Deze worden vervolgens in workshopverband getoetst op de toegevoegde waarde voor het systeem en de bijbehorende criteria of systeemeisen. Hoe groter de functionaliteit van de maatregelen en bijdragen aan het behalen van doelstellingen en hoe lager de kosten en negatieve effecten, hoe waardevoller een maatregel is. Deze analysemethodiek is gebaseerd op een in praktijk van de infrastructuur-ontwikkeling bekende systematiek van Value Engineering (VE). Dit is een effectieve werkwijze gebleken die door de projectleider in diverse projecten reeds is toegepast met als resultaat meer draagvlak bij deelnemers en effectieve maatregelen. De projectleider is opgeleid als VE-begeleider en verzorgt de invulling van de werkbijeenkomsten samen met de manager draagvlak en stakeholders.

Na deze verbreding maken wij een eerste afweging. Maatregelen die hier als no-go worden gemarkeerd op basis van wet- en regelgeving, technische haalbaarheid, of direct duidelijke budgetoverschrijding, vallen af. De overige maatregelen die voor verdere afweging meegenomen zullen worden in de alternatieven, worden opgenomen in een verdiepende longlist. In onze database en rapportages worden alle maatregelen en afweegresultaten opgenomen, zodat alle afwegingen en beslissing transparant blijven. Dit blijkt waardevol indien bij latere besluitvorming hierop teruggegrepen moet worden.

De werksessies en het verzorgen van interactie tussen beleidsmakers en de adviseurs wordt begeleid door een procesfacilitator. Het is onze ervaring dat hiermee de deelnemers aan de werksessies zich op de inhoud kunnen richten en het doel van de sessies wordt behaald. Onze stedenbouwer vervult in de werksessies een belangrijke rol, door in het proces van ontwerpend onderzoek steeds te schematiseren en visualiseren en de relatie met de verstedelijking te leggen. De maatregelen in de longlist worden uitgewerkt tot een detailniveau dat voldoende is om invoer te bieden voor de effectenstudies. Specialisten worden ingezet om deze uitwerking uit te voeren. Hierbij put W+B grotendeels intern uit een pool specialisten op het gebied van verkeer en mobiliteit, extern aangevuld met specialisten van KP en GC op het gebied van OV, fiets en innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Wij zijn ons bewust van de beleidsmatige en financiële samenhang tussen deze bereikbaarheidsverkenning en de PlanMER CID. Indien bijvoorbeeld de parkeernormen in de PlanMER ten gevolge van een vraagvolgend mobiliteitscenario worden aangepast, heeft dit consequenties voor de MIRT maatregelen en de bekostiging daarvan. Om deze integraliteit te borgen voorzien wij in een afstemming met de PlanMer bij de start van de werkzaamheden (uitgangspunten) en in juni/juli in stap 2 (inhoudelijk).

2.3 Stap 2b: opstellen afweegkader

Wij beschouwen de verkenning als een strategische afweging. Effecten in de verkenning moeten onderscheidend zijn op de variabelen die in het besluit worden vastgelegd en passend bij het strategische schaalniveau van het besluit, de globale uitwerking van de alternatieven en de wet- en regelgeving. Wij voorkomen dat er een ‘brei’ aan beslisinformatie ontstaat die het zicht op de werkelijk onderscheidende criteria ontneemt. Het scheiden van de

onderscheidende van niet-onderscheidende effecten vraagt van ons team gedegen kennis. zowel op inhoud, het zeefproces en de besluitvorming. Het brede afweegkader uit de startnotitie kan naar onze idee worden gecondenseerd om ook echt als besliskader voor deze strategische fase van het project te kunnen dienen.

De doelen en ambities van de opdrachtgevers werken wij uit in 'meetbare' onderdelen waaraan alle criteria en indicatoren op een concrete manier van afgeleid kunnen worden. Als er geen link gelegd kan worden tussen een doelstelling en een criterium, valt het criterium af omdat het dan in de afweging niets toevoegt. Daarnaast is het nodig om zeker te stellen dat scores op een zo objectief en feitelijk mogelijke manier kunnen worden vastgesteld. Desalniettemin kan er niet naar een te hoog detailniveau worden gevraagd daar er nog voldoende ontwerpvrijheid behouden moet worden na zeef 1 en de onderzoekslast in de korte tijd beperkt moet blijven. Tot slot moet de methode van afweging zo worden gekozen dat de alternatieven die na afweging overblijven daadwerkelijk overall de grootste bijdrage leveren aan het behalen van de doelstellingen.

Schaalverdeling

Behoudens de verkeerstechnische doorrekening, financiële beoordeling en geluidseffecten op basis van bestaande geluidskaarten en modellen, past een kwalitatieve beoordeling waarbij wij een absolute schaal hanteren. De definitie van bijvoorbeeld een zeer negatief effect (- -) moet overal dezelfde ernst vertegenwoordigen. Consistentie is van belang om de beoordelingen onderling te kunnen afwegen. Per beoordelingscriterium worden in een kwalitatieve beoordeling de begrippen als significant, bepalend, dominant, groot, veel, beperkt, weinig, gering etc. strak gedefinieerd. Daar waar de kwantitatieve beoordeling (bijvoorbeeld met betrekking tot de verkeerseffecten) nodig is kiezen wij de schaal van de beoordelingen met zorg om te voorkomen dat de verschillen in de onzekerheidsmarges wegvallen (bijvoorbeeld: [redacted] gehinderden is ongeveer gelijk aan [redacted] gehinderden op een populatie van [redacted] inwoners).

Afweging

We trechteren naar de 3 alternatieven op de volgende wijze. Allereerst bepalen wij welke maatregelen sowieso afvallen vanwege absolute no-go's door wet- en regelgeving en onhaalbare oplossingen vanuit techniek en kosten. Maatregelen die na deze stap overblijven, worden opgenomen in de verdiepende longlist. Vervolgens bepalen we wat de onderscheidende aspecten van de verschillende alternatieven zijn en wat de minder (of niet) onderscheidende aspecten. Tenslotte zetten we de onderscheidende aspecten van de alternatieven naast elkaar en kwantificeren de verschillen waar mogelijk in deze fase. In een value engineersessie wordt samen met u een weging aangebracht van de bijdrage aan de doelstellingen, waardoor een prioritering van de alternatieven plaatsvindt.

Indicatoren vaststellen

In deze stap scherpen wij de indicatoren uit het afweegkader nader aan. Dit doen wij in ambtelijke, bestuurlijke en stakeholder werksessies. Wij vinden het belangrijk dat al in een vroeg stadium inzicht in en draagvlak voor 'beide kanten' van het trechteringsproces ontstaat: enerzijds de set van maatregelen waaruit de keuzes gemaakt gaan worden, anderzijds de set indicatoren waartegen deze maatregelen worden afgezet.

Onze expertise zit ook in selectie van de criteria en indicatoren. Het is onze ervaring uit vergelijkbare verkenningen of planMER trajecten, dat het in de fase van verkenning om daadwerkelijk onderscheidende criteria moeten gaan, die tamelijk eenduidig kunnen worden toegepast. Daar waar het kan, kiezen wij voor een kwalitatieve waardering door onze senior specialisten. Daar waar het moet passen wij een kwantitatieve beoordeling toe. Door deze focus blijft de onderzoekslast beperkt en wordt een aandacht en capaciteit gericht op die onderdelen die dat ook echt nodig hebben. Het afweegkader stemmen wij ook af met de NRD van het MER CID Den Haag, de structuurvisie en MoVe. Wij zien veel overlap en menen dat het proces gebaat is bij een kader dat voor beide projecten met elkaar in lijn ligt. Afwegingen en motivaties in deze bereikbaarheidsverkenning krijgen zo eenzelfde basis als die in MoVe, het MER en de structuurvisie.

2.4 Stap 3: Uitvoeren effectenstudies

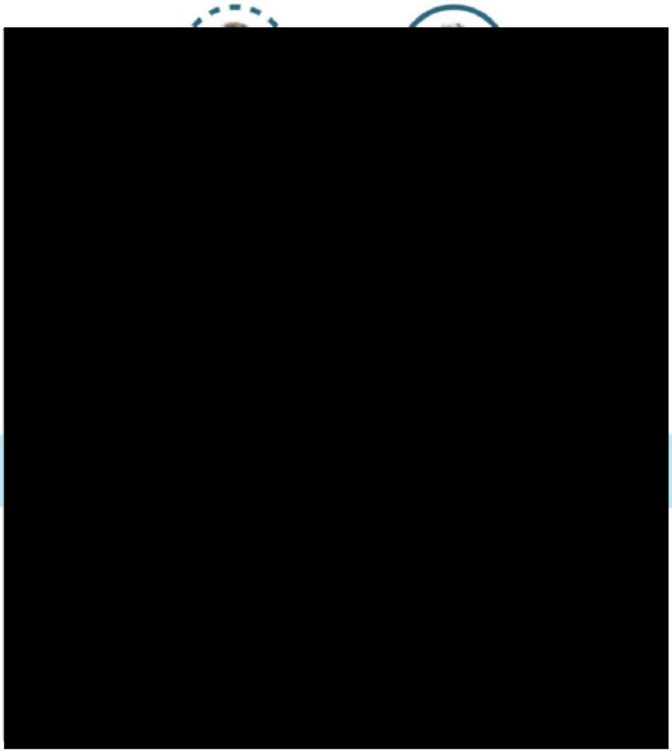
De effectenstudies worden gebruikt om inzicht te genereren in het onderscheidend en rangschikkend vermogen van de alternatieven. Aangezien er een zware focus ligt op OV in deze studie en naar kwantitatieve resultaten wordt gevraagd op het gebied van bezettingen, vervoerskeuze en reistijden, wordt hier de expertise ingezet door bewezen specialisten met gebiedskennis: KP op het gebied van OV en GC op het gebied van verkeersmodellering.

Samen met W+B's interne specialisten op het gebied van verkeer, mobiliteit, verstedelijking en milieu effecten, worden de effecten van geselecteerde maatregelen en alternatieven in hun geheel in beeld gebracht. Het kwalitatief beoordelen van de (H)OV maatregelen gebeurt aan de hand van sterke argumentatie, goede onderbouwingen en expert-judgement. Naarmate het trechterproces vordert en het onderscheidend/rangschikkend vermogen van alternatieven kwantitatief bepaald moet worden, wordt een kwantitatieve aanpak gekozen. Hierbij wordt inzicht gegenereerd in reizigersaantallen in verhouding tot het vervoersaanbod. Uit de modelberekeningen volgt daarnaast inzicht in de ontwikkelingen rondom de NMCA-knelpunten en de bijdrage aan de regionale ambities voor OV en fiets.

U vraagt ons de bereikbaarheidseffecten door te rekenen met verkeersmodellen op een wijze die aansluit op het vernieuwende en transitiekarakter van de verkenning. Om de effecten daarbij voor het openbaar vervoer inzichtelijk te maken, gaan wij uit van een aantal toekomstige ontwikkelingen/scenario's. Hierbij is van belang de mate van bereidheid van mensen tot delen (fiets, auto, OV), autonoom rijden, ontwikkeling en kansrijkheid MaaS-concepten en tenslotte de mate van introductie van nieuwe modaliteiten (electric scooters, speedpedelec). Deze ontwikkelingen gebruiken wij als input voor het model, zodat de alternatieven gespiegeld worden aan toekomstige ontwikkelingen en scenario's die samenhangen met de te realiseren mobiliteitstransitie. Dit helpt bij de keuze voor no-regret-maatregelen en geeft inzicht op de mogelijke effecten voor de lange termijn.

2.5 Stap 4: zeef 1

Na het uitvoeren van de effectenstudies, zijn de onderscheidende en rangschikkende karakteristieken van de alternatieven inzichtelijk gemaakt. Vervolgens wordt het afweegkader toegepast om een rangschikking van de alternatieven te verkrijgen. Dit voorstel voor de rangschikking met daarbij een heldere onderbouwing wordt door ons uitgewerkt, waarna wij dit voorstel bespreken in een ronde van ambtelijke, bestuurlijke en stakeholder werksessies. In deze sessie gaan wij de dialoog aan over het resultaat en luisteren wij goed naar kanttekeningen, nuanceringen en suggesties die betrokkenen naar voren brengen. Wij maken de discussie concreet door wegingen aan de effecten transparant te maken en de verschillen ook aan de bestuurders voor te leggen. Het afwegen van effecten is immers een bestuurlijke verantwoordelijkheid. Vervolgens worden in een laatste besluitsessie de drie voorkeursalternatieven vastgesteld.



3 KENNIS, ERVARING EN CONTINUÏTEIT

3.1 Kennis en ervaring

Ons kernteam met onze specialisten heeft alle ervaring en kennis die nodig is voor deze complexe verkenning. Een gedetailleerd overzicht van de specifieke deskundigheden is opgenomen in de CV's (bijlage). Niet nader genoemd zijn onze specialisten met betrekking tot ruimtelijke economie, duurzaamheid en energie, kosten, integrale veiligheid en sociaal economische effecten.

3.2 Vervangingsregeling zomervakantie

Een aanzienlijk gedeelte van de planning van dit project valt exact in de vakantieperiode. Dit betekent dat wij onze continuïteit in deze periode expliciet moeten plannen. Voor ieder kernteamlid is in de organisatie een vervanger beschikbaar, zodat de continuïteit geborgd is. Ook de capaciteit van de specialisten wordt gepland. Door de overlap van expertises van W+B, KP en GC hebben wij voldoende capaciteit om de voortgang in de vakantieperiode te kunnen borgen.

3.3 Referentieprojecten

- PlanMER voor het Central Innovation District inclusief ProjectMER Laakhavens door W+B. De kennis en ervaring uit de MER projecten geeft ons (W+B en GC) een vliegende start voor de Verkenning en borgt integraliteit op de uitgangspunten.

- TG heeft in de pré-verkenning en in de MIRT-verkenning Oeververbinding regio Rotterdam, mogelijkheden verkend om in het oostelijk deel van Rotterdam de multimodale bereikbaarheid te verbeteren door het realiseren van een extra oeververbinding. Dit is onderdeel van het gebiedsprogramma MoVe.
- Omgevingsplan de Binckhorst. In 2017 heeft W+B naar tevredenheid geadviseerd over milieuthema's in het omgevingsplan, onder andere geluid, luchtkwaliteit, hittestress, energie en openbare ruimte.
- TG onderzoekt (samen met anderen) in het MIRT-onderzoek Metropoolregio Utrecht de mogelijke ruimtelijke impact van de regionale groei en verkend voor welke ontwikkelrichting bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak is. TG verzorgt de procesbegeleiding. Het iteratieve proces dat wordt toegepast is een goed voorbeeld van ontwerpend onderzoeken: verstedelijkingsmodellen en het beoordelingskader worden proefondervindelijk aangescherpt en gedetailleerd, resulterend in inzicht in de effecten op bereikbaarheid, verstedelijking en leefbaarheid.
- TG heeft bijgedragen aan de totstandkoming van 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040' van het Ministerie van I&W. In het proces om tot deze contouren te komen, was de afstemming belangrijk tussen de verschillende inhoudelijke en procesmatige aspecten van het toekomstbeeld en de drie werkstromen. Hiervoor heeft TG uiteenlopende werk- en inspiratiesessies georganiseerd met het programmateam, de kernteams van de werksporen, de Stuurgroep en overige stakeholders.
- De gemeente Den Haag wenste inzicht in het voor- en natransport met de fiets voor het OV naar NS-treinstations en haltes van Randstadrail. KP heeft in kaart gebracht welk aandeel van de fietsparkeerder overstapt naar het openbaar vervoer en welk deel in het gebied (ver)blijft. Ook de herkomst- en bestemmingspostcode van de fietsers en de gemiddelde fietsafstand is bepaald. Cees Bakker begeleidde deze opdracht.
- Om de energietransitie in het centrum van Den Haag concreet te maken, heeft W+B samen met anderen 2018 een aanpak ontwikkeld om 16 gebouwen in 2040 volledig fossielbrandstofvrij te maken. De combinaties van oplossingen zijn uitgezet als transitiepaden om gefaseerd het einddoel te bereiken. Het is een voorbeeld van de in deze aanbieding voorgestelde aanpak, waarbij een nog niet geheel zekere toekomst is vertaald naar een praktisch beleidsmatig handelingsperspectief, dat bijdraagt aan de ambitie.
- In verschillende MIRT-projecten, zoals de A9 Badhoevedorp-Holendrecht, A6 Almere - Lelystad en InnovA58, heeft W+B de mogelijkheden en impact van Smart Mobility maatregelen in de ontwerpen nader uitgewerkt. In de MIRT-verkenning A2 wordt in zeef 1 expliciet aandacht besteed aan mogelijke oplossingsrichtingen op het gebied van Smart Mobility. Ook wordt gekeken naar korte en middellange termijn maatregelen om met de toepassing van Smart Mobility, beter benutten en vraagsturingsmaatregelen de problematiek op de A2 te verminderen.
- W+B werkt mee aan de ontwikkeling van het SimSmartMobility Platform waarmee de effecten van innovatieve oplossingen op doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid inzichtelijk wordt gemaakt.
- Witteveen+Bos werkt samen met de TUDelft aan het project SAMEN (Safe and Efficient OperAtion of AutoMated and Human DrivEN Vehicles in Mixed Traffic).Hierin wordt gekeken naar de invloed van automatisch rijdende voertuigen op rijgedrag en infrastructuur.
- W+B begeleidt onderzoek naar kansen en effecten van deelauto's, zoals: 'de invloed van deelauto's op parkeernormen in stedelijke context', 'onderzoek naar motivatie/gedrag/wijze van gebruik van deelautogebruiker', 'onderzoek naar kosteneffecten voor de gebruiker van deelauto's', 'nieuwe en opkomende vormen van first en last mile transport'. Het onderzoek geeft nieuwe inzichten over afwegingen die worden gemaakt bij de keuze voor verschillende traditionele en nieuwe modaliteiten om naar en van stations te komen.
- KP heeft onderzoek gedaan naar de regelgeving rondom speedpedelecs en de effecten hiervan om daarmee aanbevelingen te kunnen doen over de inpassing van de speedpedelec in het verkeer. De kennis over deze innovatieve mobiliteit is relevant voor het doel: 'bijdragen aan regionale fietsambities'.
- Van 2016 t/m 2018 heeft een consortium van Europese partners onderzoek gedaan naar het stimuleren van duurzaam reisgedrag i.p.v. autogebruik, door het toepassen van positieve prikkels via ICT. KP heeft meegewerkt aan de ontwikkeling van een toolkit waarin de ervaringen uit het project zijn vertaald in bruikbare handvatten.

4 INNOVATIE

4.1 Ontwikkeling van alternatieven

Ons team is bij het ontwikkelen van de alternatieven gericht op het maximaal insluiten van toekomstige mobiliteitsinnovaties. Dat is nodig omdat er veel innovaties te verwachten zijn binnen de tijdsframe van de mobiliteitstransitie. Wij hebben drie invalshoeken: overzicht, effecten en adaptiviteit. Onze expertgroep SmartMobility, innovatieve fietsdatabase (via de nationale fietstelweek van Keypoint), innovatieve projecten/ programma's als SmartwayZ/InnovA58 en brancheambassadeurschap mobiliteit van NL Ingenieurs geeft ons overzicht op alle

beschikbare en denkbare innovaties. Daarbij geven we de bijbehorende onzekerheden een plek, door gebruik te maken van een objectieve classificering in Technology Readiness Levels. Innovaties met een (te) lage TRL nemen wij niet op voor de korte termijn. Maar schatten wij dat innovatieontwikkeling van een TRL klasse 6/7 naar een betrouwbare TRL 8/9 op termijn mogelijk is, kunnen deze wel tot de alternatieven toegevoegd worden. De effecten van innovaties moeten uiteindelijk te vertalen zijn naar de afweegcriteria. Het is onze ervaring dat de effecten van innovaties niet altijd eenduidig zijn en ook uit onverwachte hoek kunnen komen. Bijvoorbeeld, de elektrificatie vraagt om een herziening van de energieinfrastructuur. De systeemkosten hiervan moeten ook worden meegenomen in de afweging. Naar de effecten van smart mobility op de ruimtelijke inrichting deden wij samen met TU Delft eerder een studie. Deze bekendheid met innovaties stelt ons staat toch een effectbepaling uit te voeren.

De onzekerheid die per definitie gepaard gaat met innovaties herkennen we uit de vergelijkbare mobiliteitsprojecten die wij uitvoeren, zoals bijvoorbeeld de InnovA58/SmartwayZ. Maar ook vanuit ander soortige studies waar ook technologische of kennis onzekerheid bestaat. In strategische lange termijn studies als Energierijk Den Haag of verkenningen met betrekking tot waterveiligheid zijn wij gewend te denken in transitiepaden en 'no-regret' maatregelen. Dit gedachtengoed waarin de meest zekere ontwikkelingen met goed doelbereik vooraan in de tijd worden gezet en de meer onzekere achteraan, passen wij ook toe in deze verkenning en dit levert een pakket aan alternatieven op die innovaties op een logische en verantwoorden wijze in een transitiepad plaatst. Met daarbij uiteraard voldoende doelbereik. Van de opdrachtgever vraagt dit wel een zekere vorm van getrapte besluitvorming over de tijd heen of acceptatie van terugvalscenario's indien innovaties niet hun volwassenheid behalen die verwacht werd.

4.2 Aanpak: gericht op meekoppelkansen en een innovatief proces

Onze procesinnovatie in deze verkenning is tweeledig. In tegenstelling tot de traditionele aanpak is onze aanpak meer gebiedsgericht. Zijn er belangrijke kwaliteiten en kansen van het gebied die we met de mobiliteitstransitie ook kunnen dienen? Het is onze ervaring dat juist in deze vroege fase er zich kansen kunnen aandienen die bijdragen aan het gebied, maar niet direct te relateren zijn aan de drie mobiliteitsdoelstellingen. Deze kansen noteren wij, beoordelen we en leggen deze separaat ter besluitvorming voor. Mogelijk kunnen doelen worden toegevoegd en/of procesafspraken gemaakt over het eigenaarschap van deze meekoppelkansen. Op deze wijze blijft de scope stabiel en beheerst en worden gebiedskansen niet te vroeg afgeschreven. Deze bredere focus draagt bij een groter draagvlak onder de stakeholders., zoals bijvoorbeeld ook bij onze verkenning van de A2 Deil is gebleken. De gebiedsgerichte aanpak is zichtbaar in ons contact met de bredere kring van betrokkenen (zie onze toelichting op draagvlak) waar wij breder doorvragen naar gebiedskansen en de resultaten daarvan meenemen in de uitwerking van alternatieven.

Innovaties in onze interne procesgang zit in de toepassing van diverse instrumenten en methoden. Uiteraard is onze datavastlegging gebaseerd op de SE principes, waarbij wij een klanteisensysteem opzetten en systeembeschrijvingen maken. Met deze systematiek kunnen wij volledige en transparante verantwoording afleggen over de afhandeling van wensen van stakeholders. Dit ondersteunt de expliciete besluitvorming en kenniscontinuïteit voor na de analyse fase. Verder gebruiken wij een actief (geoinformatie systeem) GIS systeem, dat op een visuele manier allerlei data visueel ontsluit in kaartlagen en ingezet wordt tijdens de verschillende werksessies.

Zoals eerder genoemd, maken wij bij het zoeken naar alternatieven gebruik van de value-engineering techniek (VE). Deze techniek waarbij wordt nagedacht over de functies van het systeem, en maatregelen worden beoordeeld op hoeveel waarde ze toevoegen, werkt uitstekend om effectieve maatregelen te vinden en draagvlak te creëren.

5 ORGANISEREN DRAAGVLAK

Bij het organiseren van draagvlak voor het proces en de (tussen)resultaten van deze verkenning gaat het om overheden en andere betrokken stakeholders. Onze insteek is simpel: het betrekken van de juiste partijen in een passende werkvorm waarin ze invloed kunnen uitoefenen, hun (gebieds)kennis kunnen leveren en vernemen wat er met hun input gedaan is, levert de grootste kans op van een goede analyse en acceptatie van de resultaten.

5.1 Betrokken partijen

Wij zorgen gedurende de uitvoering van de opdracht voor een goede samenwerking met het Kernteam, waarin de samenwerkende overheden zijn ondergebracht. Wij onderhouden de informatievoorziening over en weer en door het benutten van de kennis en inzichten van de leden van het Kernteam, bijvoorbeeld door (soms prikkelend geformuleerde) conceptresultaten en issues in relatie tot gebiedskwaliteiten of projectdoelstellingen op kritische wijze te bespreken met het Kernteam. Wij zijn daarbij de experts en 'gidsen' het kernteam en stakeholders door het proces.

Ook hebben wij oog voor de directeuren/bestuurders ‘achter’ de leden van het Kernteam. Aan het begin van het proces nodigen wij hen uit voor een benen-op-tafel-sessie, waarin de bestuurders (en/of directeuren) van de betrokken overheden vroegtijdig de gelegenheid krijgen om hun beeld en wensen ten aanzien van de op te stellen alternatieven en de wijze van afwegen daarvan, mee te geven. Voor deze sessie sluiten wij bij voorkeur aan bij een overleg dat reeds gepland staat waar deze personen bij aanwezig zijn. Indien het agendatechnisch moeilijk wordt, kunnen wij de bestuurders/directeuren ook separaat in een ronde bezoeken (waarbij desgewenst een Kernteamlid aansluit). We gebruiken de opbrengst van deze vroegtijdige bestuurlijke inventarisatie om de contouren scherp te stellen en eventuele tegenstrijdige beelden bespreekbaar te kunnen maken zodat deze een plek kunnen krijgen in het vervolgproces.

Naast de betrokken overheden is, om tot een passende en gedragen set van drie alternatieven te komen, de input van partijen als Rijkswaterstaat, ProRail, NS en HTM nodig. Graag gaan wij bij de start van het project samen met uw omgevingsmanager na, welke partijen we op welke wijze verder kunnen betrekken.

5.2 Werksessies

Zoals al kort besproken in de vorige paragrafen, wordt tijdens het proces nauw samengewerkt met u en de stakeholders. Voor deze samenwerking stellen wij voor om gedurende het proces vijf werksessies en twee besluitsessies te organiseren. Sessies voor de uitwerking van de alternatieven en de uitwerking van het afweegkader worden gecombineerd, zodat deze producten op een integrale manier tot stand komen.

Tabel 5.1 Overzicht draagvlaksessies



6 PROJECTMANAGEMENT

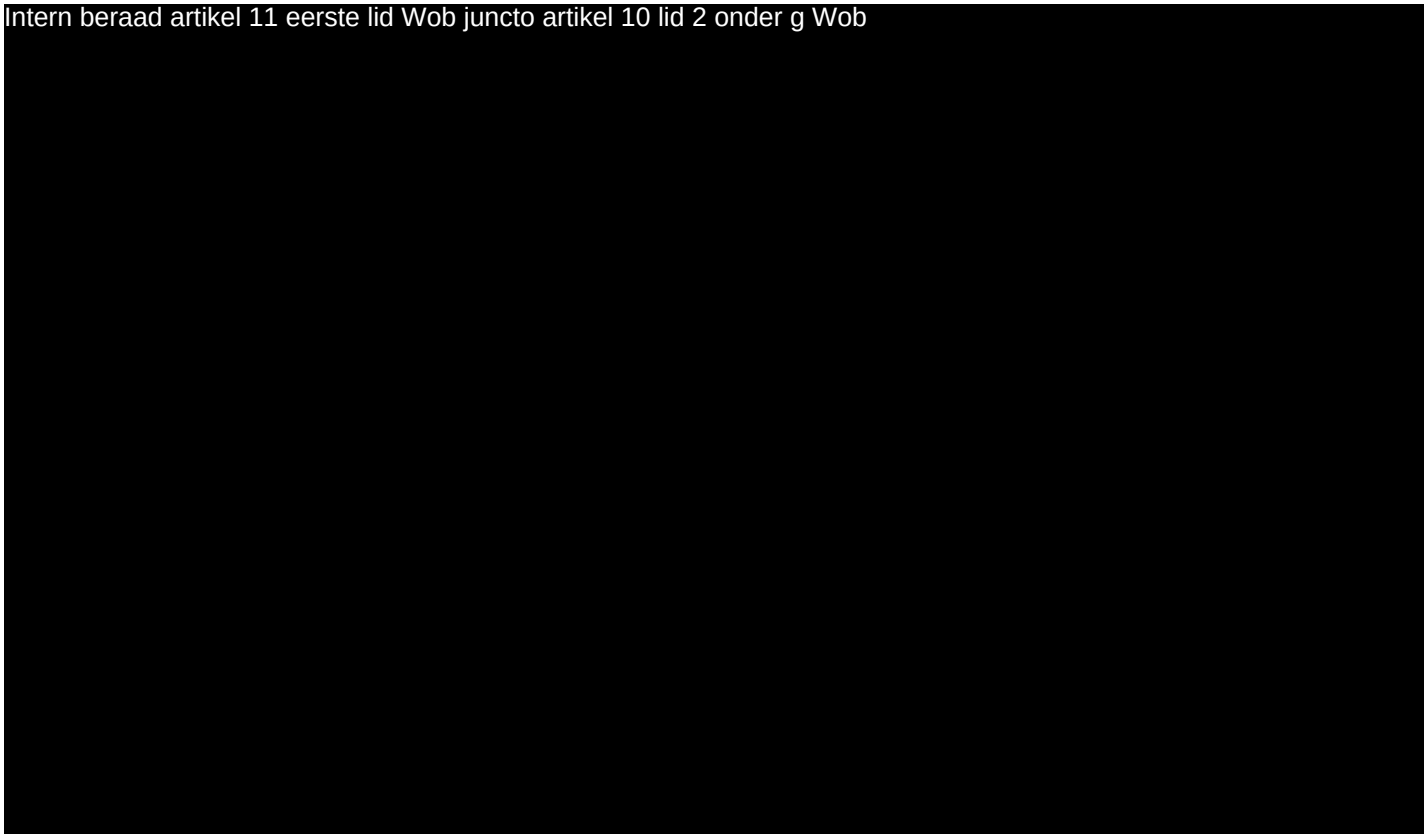
6.1 Kwaliteitsbeheersing

Kwaliteitsbeheersing richt zich bij ons zowel op het product als het proces. Ons team is zo samengesteld dat zij qua ervaring en kennis in staat is de gevraagde kwaliteit te leveren. Zowel de projectmanager als projectdirecteur hebben verkenningen en planuitwerkingen uitgevoerd die aan de hoogste RWS kwaliteitseisen voldeden. De kwaliteitsbeheersing start aan de voorkant, waarin wij in ons projectplan alle activiteiten en uitgangspunten uitwerken. En deze ook afstemmen met de opdrachtgever. Want ook dat is kwaliteit: op tijd leveren wat er verwacht wordt. Voor de kwantitatieve studies (verkeer) maken wij een uitgangspuntennotitie en stemmen die af met het kernteam. Hiermee ondervangen wij het risico op een verkeerd verkeersonderzoek. Halverwege ons proces voeren wij met het kernteam een evaluatie uit die zich richt op zowel de tussenproducten als de samenwerking tot dan toe. Deze evaluatie geeft ons de mogelijkheid tot bijstelling van het proces.

6.2 Risico's en beheersmaatregelen

Met ons kernteam hebben wij een eerste risico-analyse gehouden. Deze risico-analyse werken wij samen met u verder uit in de opstartfase van het project opdat er een compleet overzicht is met passende beheersmaatregelen. Op de belangrijkste risico's die uit de analyse naar voren zijn gekomen, voorziet onze aanpak in beheersmaatregelen. Als belangrijkste restrisico's voor de opdrachtgever die wij wel kunnen minimaliseren maar niet geheel wegnemen, zien wij de personele capaciteit van de opdrachtgever(s) tijdens de vakantieperiode en tegengestelde belangen vanuit de deelnemende overheden waardoor er geen tijdige besluitvorming kan plaatsvinden.

Tabel 6.1 Voorziene risico's



6.3 Planning en projectbeheersing

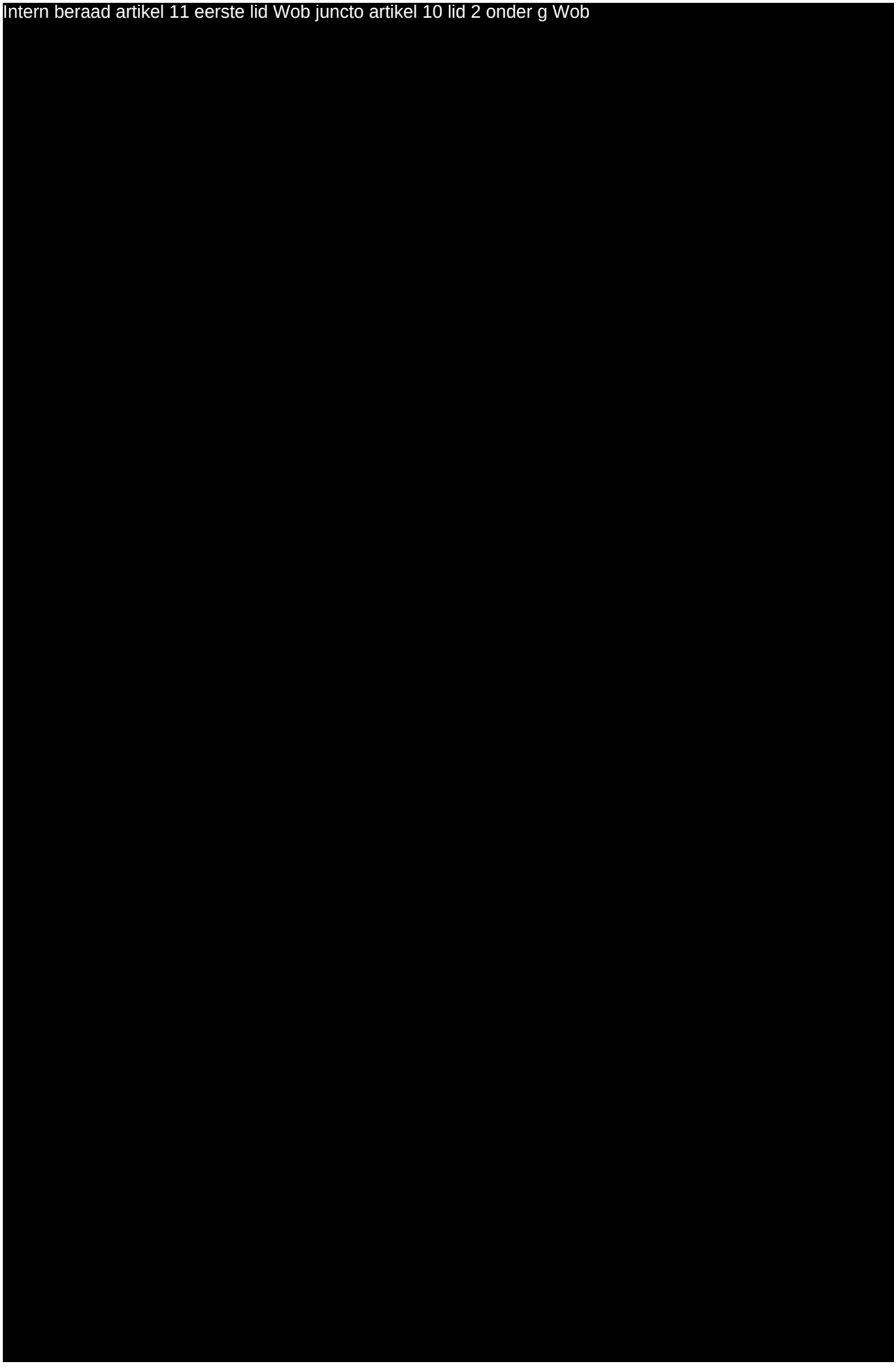
Eerder toegelicht is onze aanpak in stappen. Deze dient ook ter beheersing van de planning omdat het einde van iedere stap geldt als een mijlpaal in de tijd. In ons projectplan (stap 1) wordt onderstaande activiteitenplanning nader gedetailleerd uitgewerkt en ook voorzien van een capaciteitsplanning. Aan het einde van iedere stap overleggen wij aan de opdrachtgever ook een beknopte voortgangsrapportage, zodat een actueel inzicht in de voortgang en risico's beschikbaar is. In deze voortgangsrapportages blikken we ook vooruit op wat wij concreet van de opdrachtgever verwachten in termen van personele capaciteit, informatieverstrekking en besluitvorming.

6.4 Activiteitenplanning

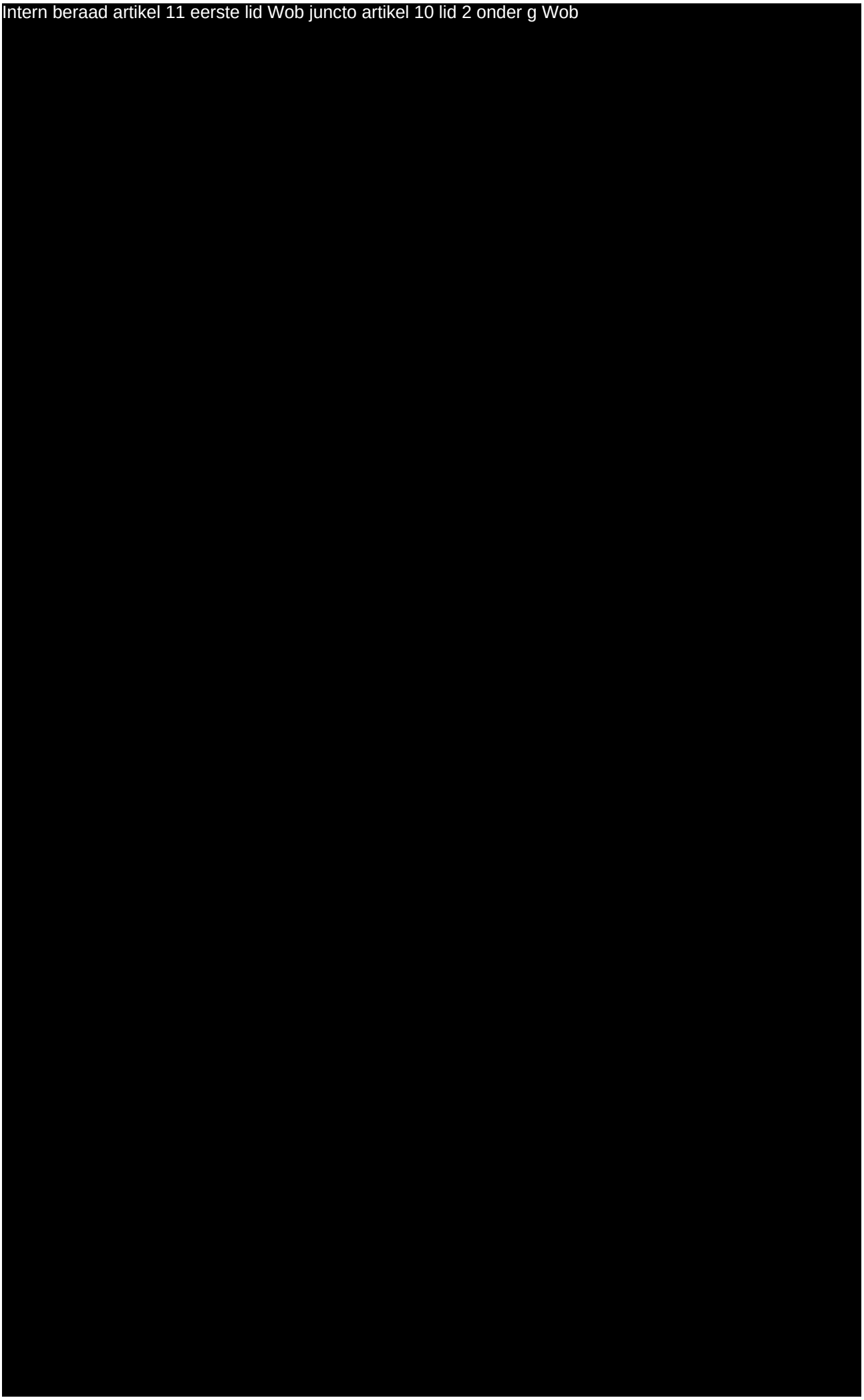


BIJLAGE: CV'S

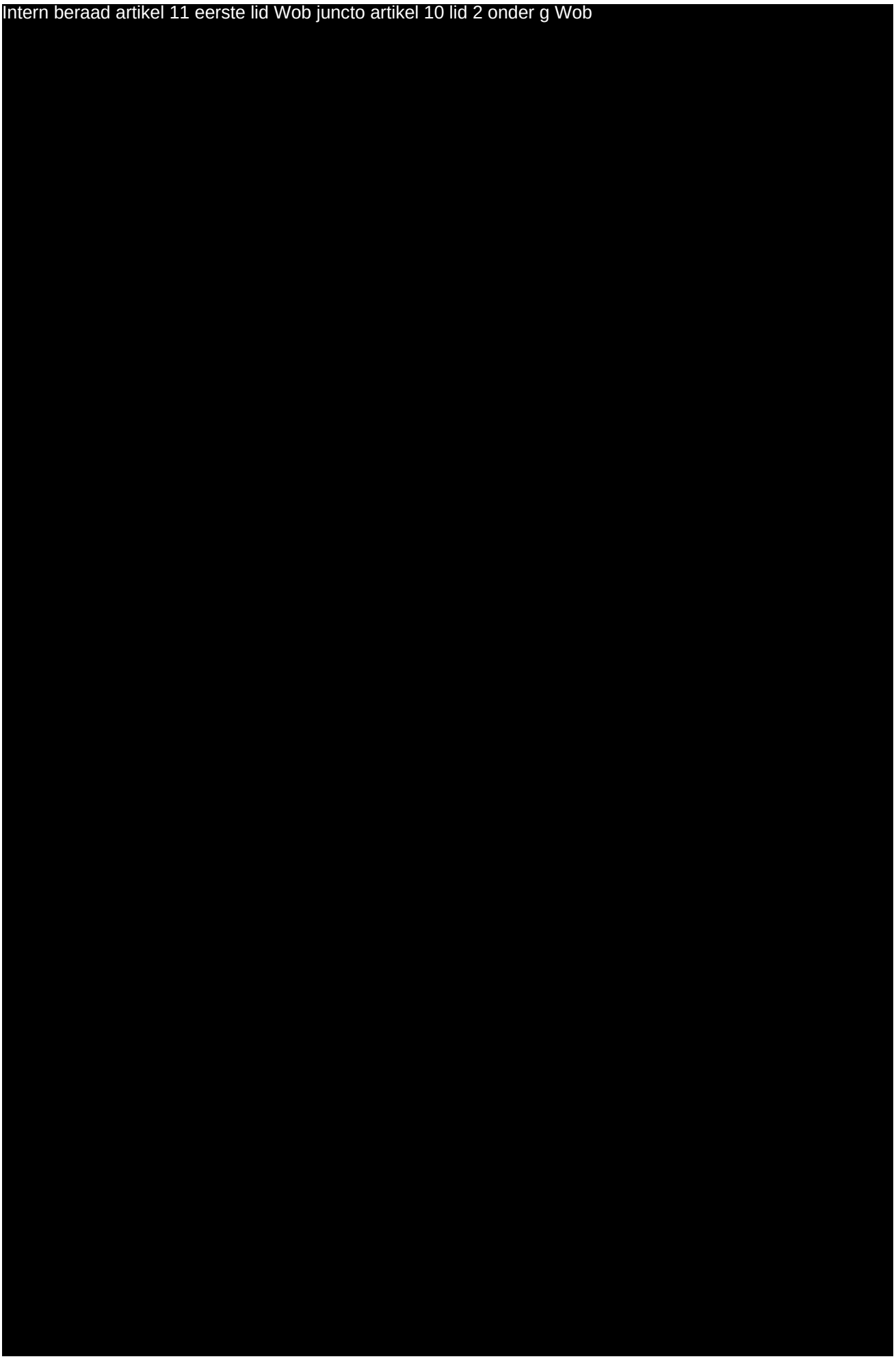
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



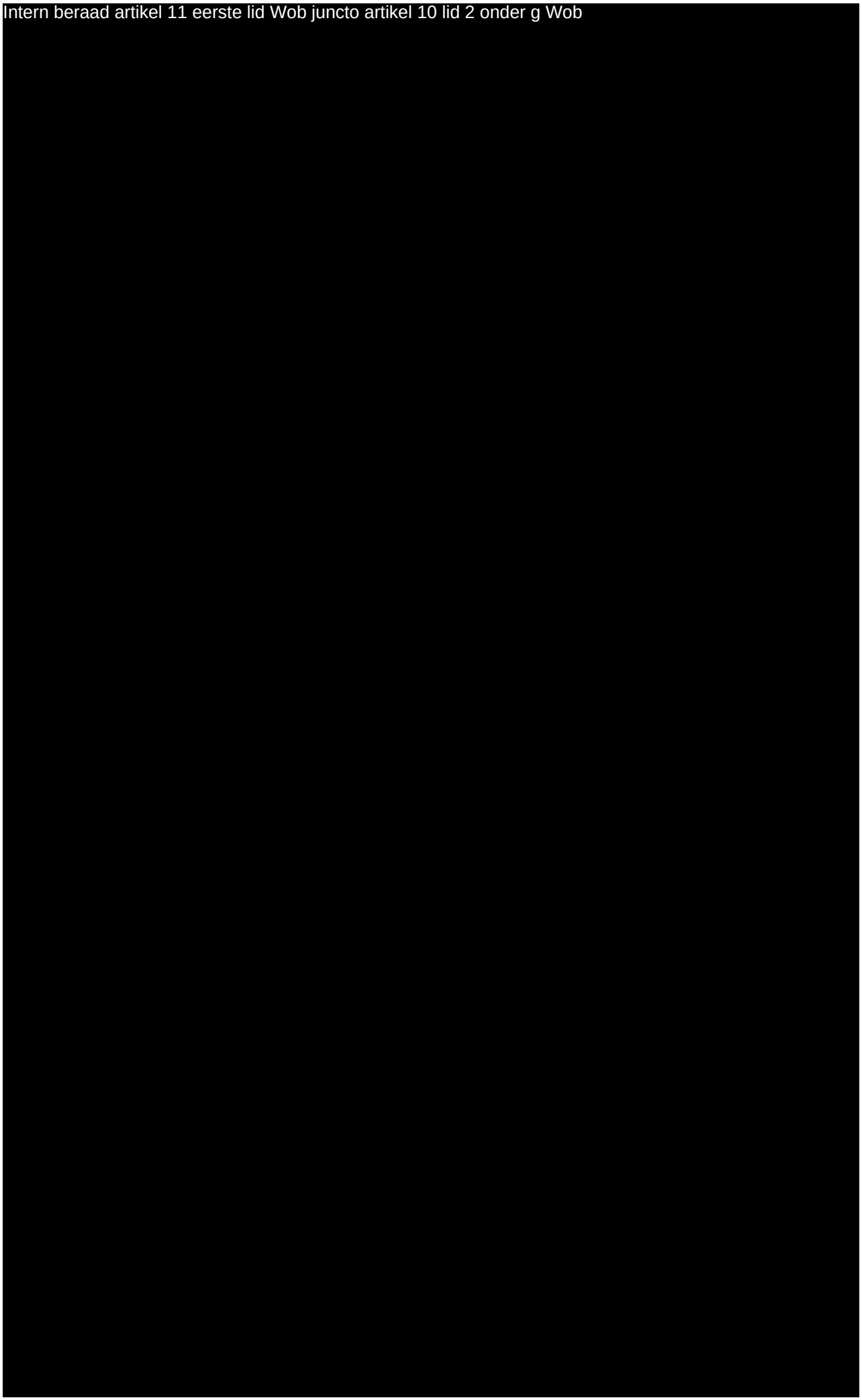
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



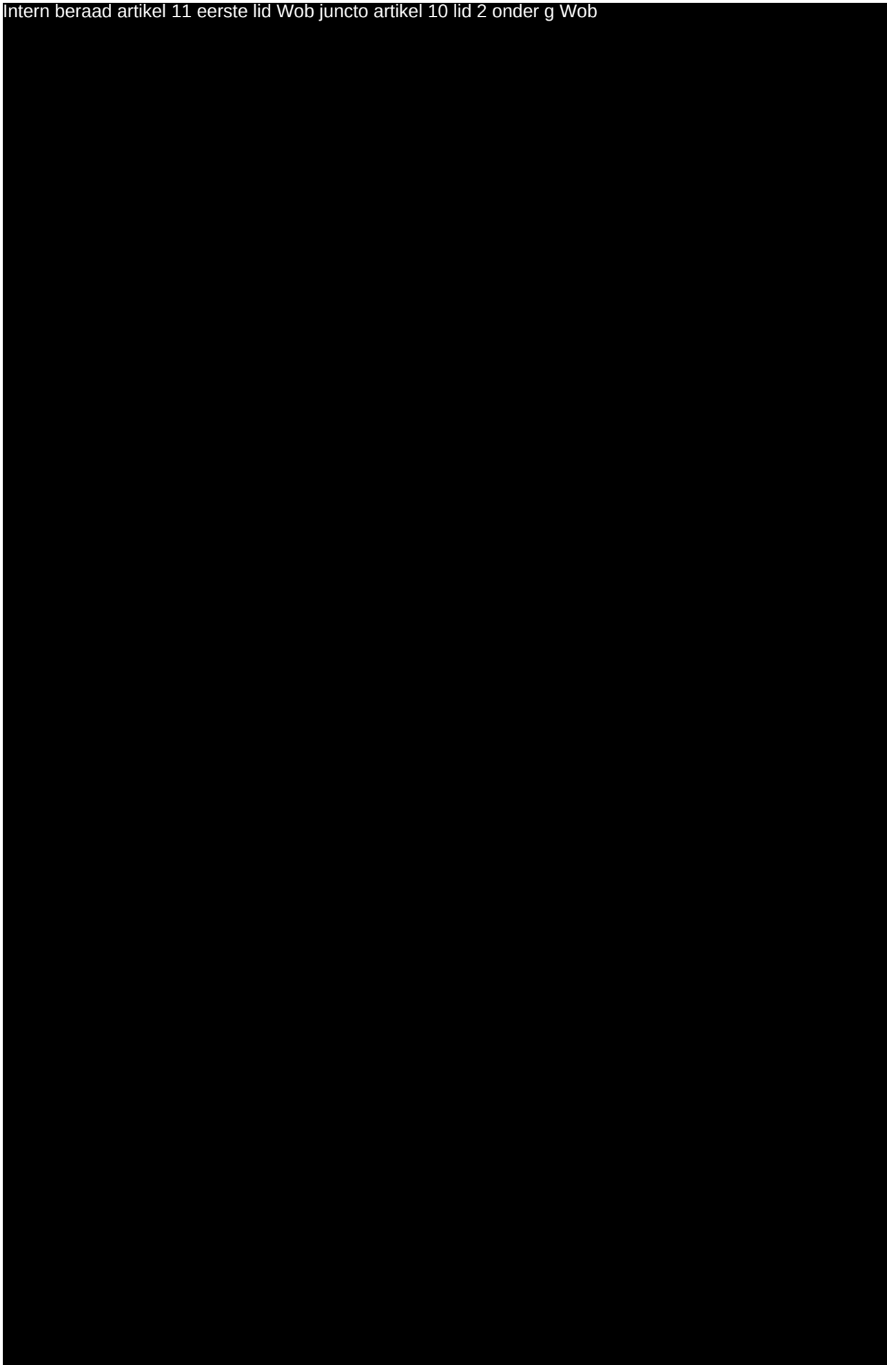
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

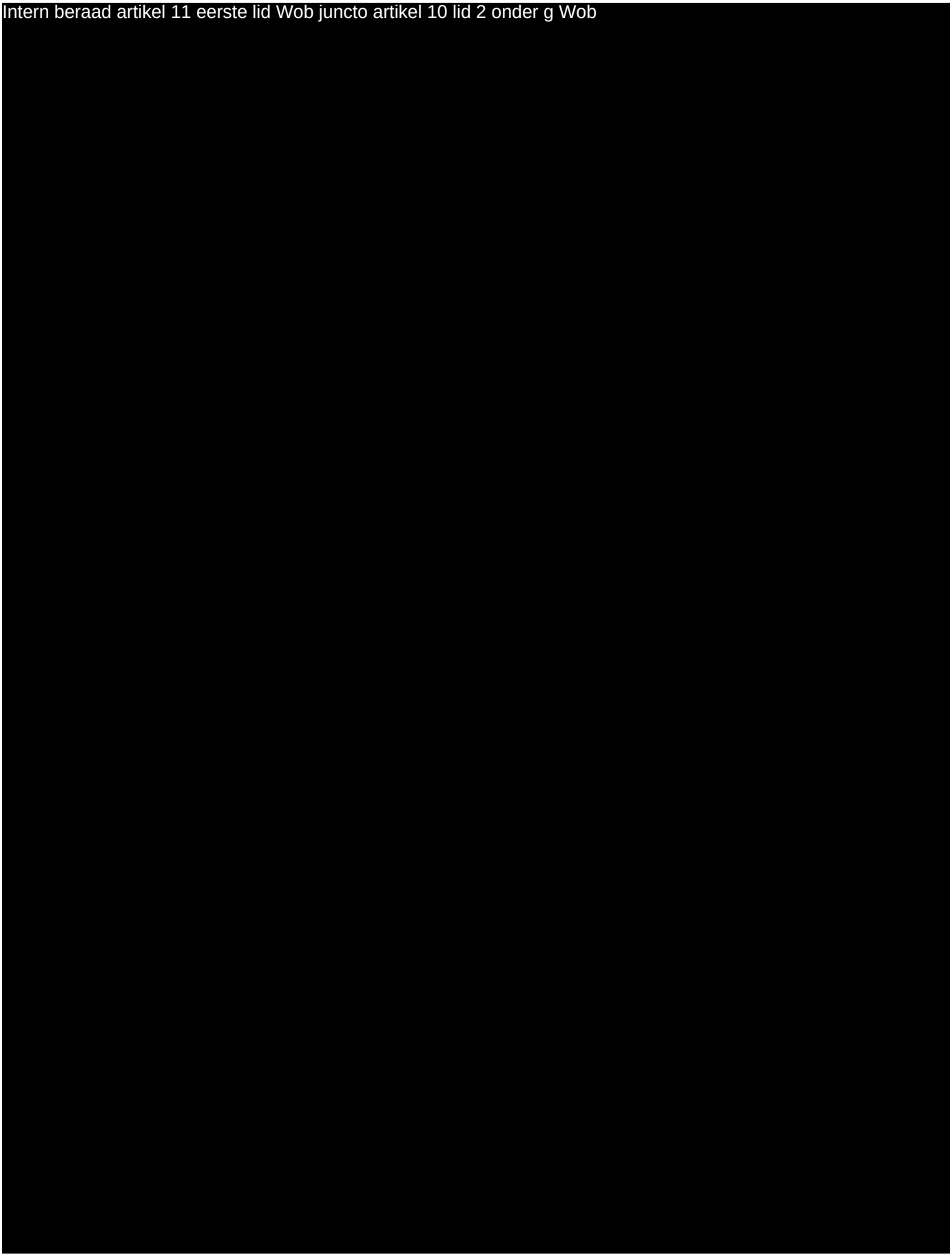


Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

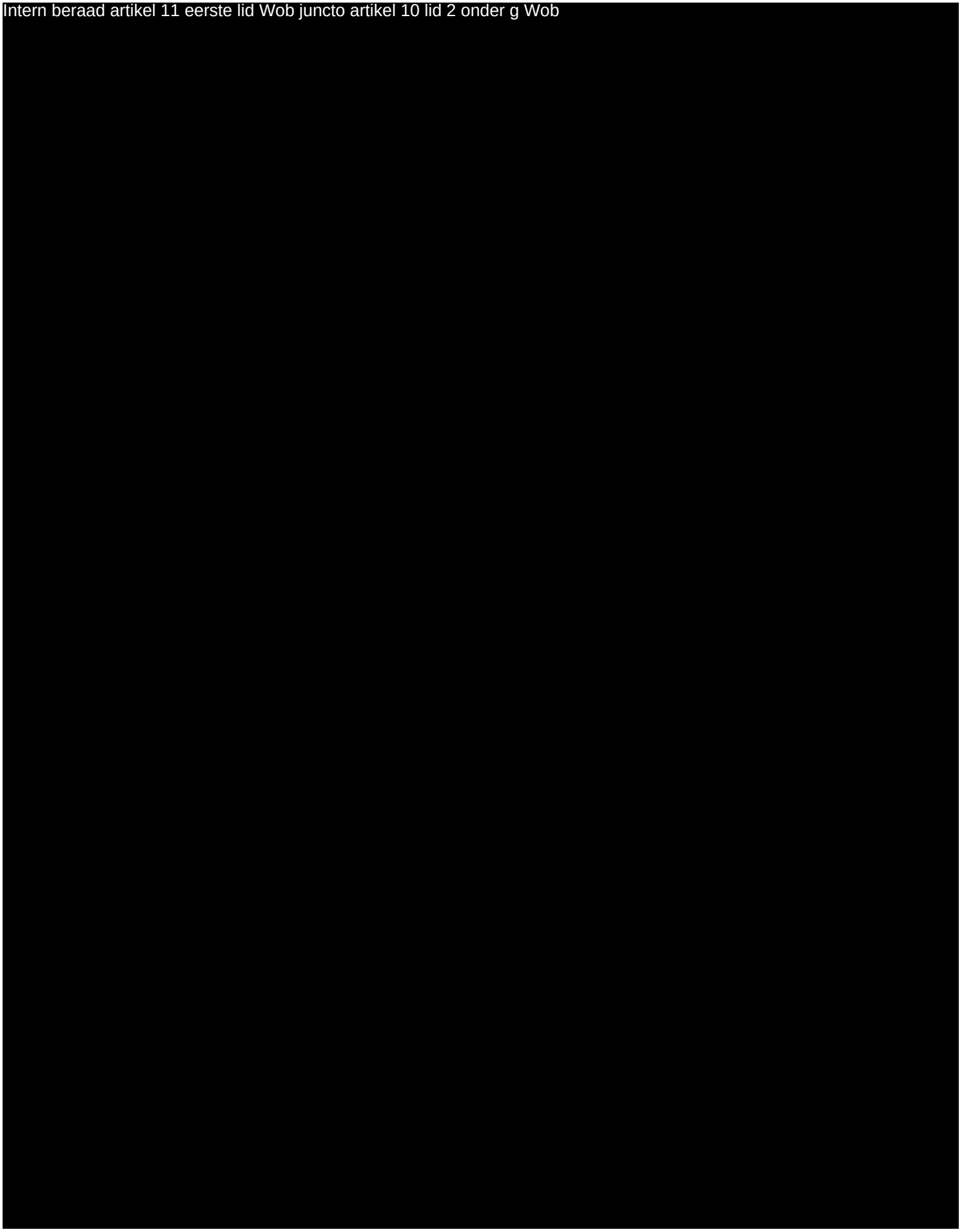
Twynstra Gudde

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

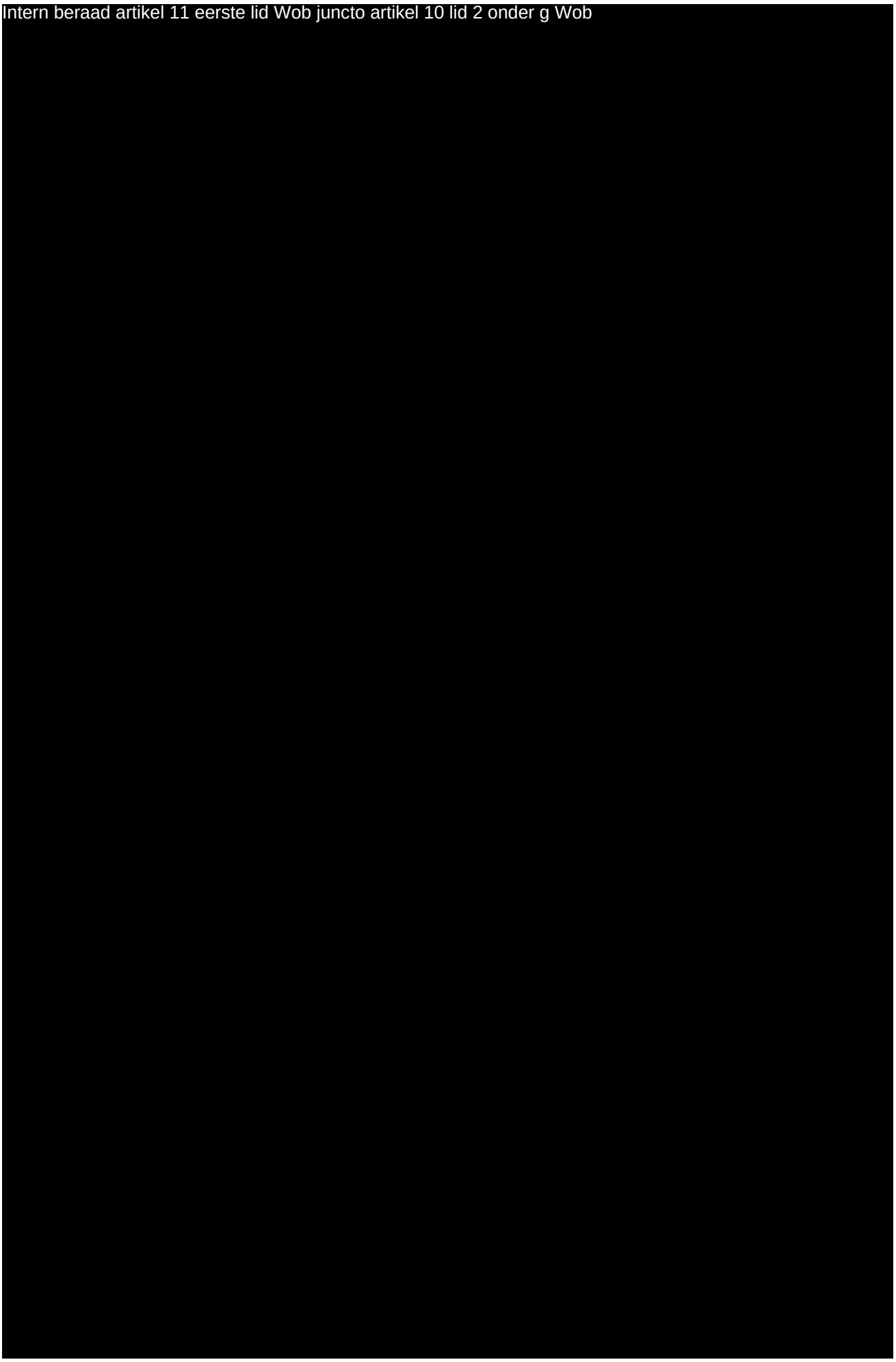


Twynstra Gudde

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



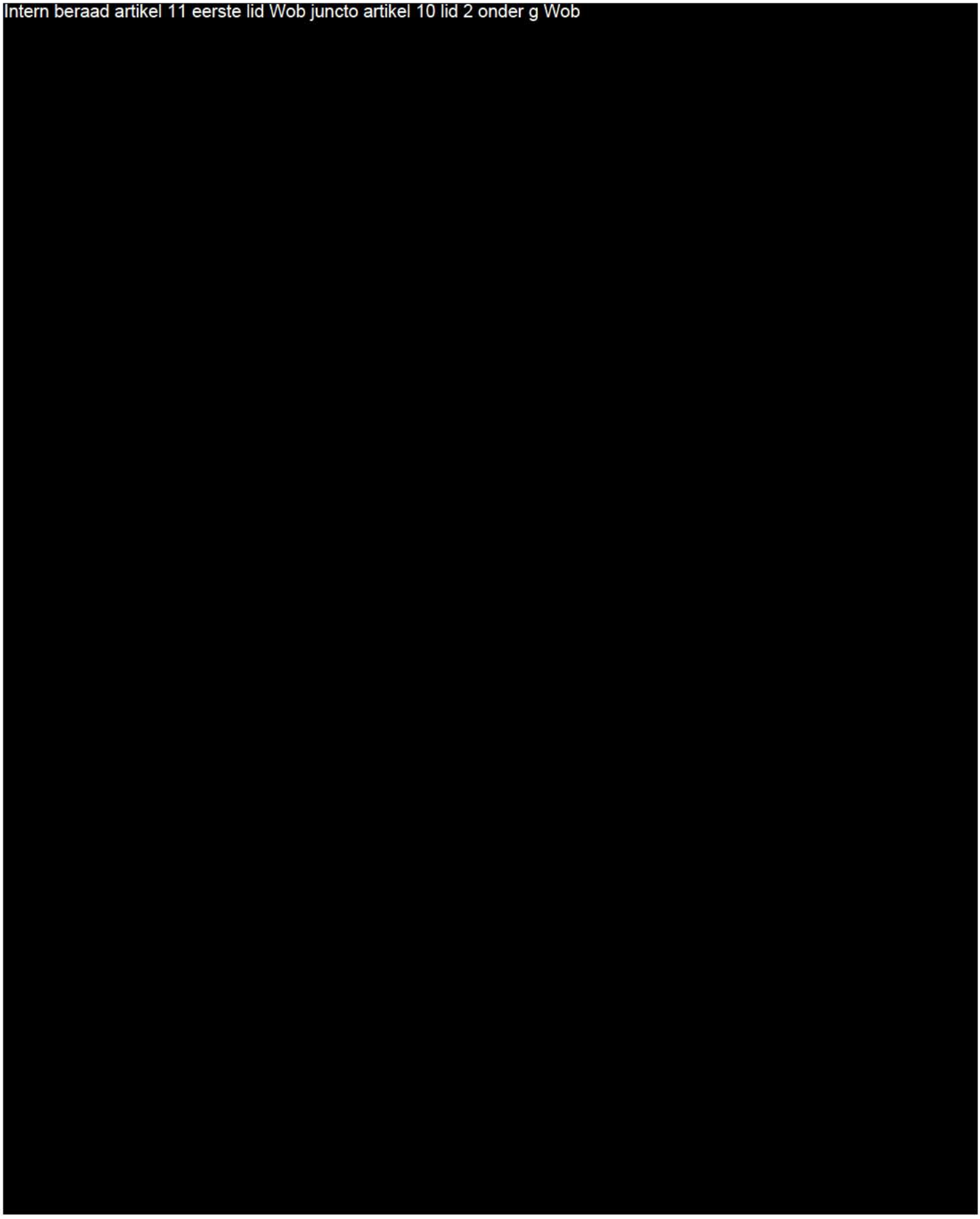
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



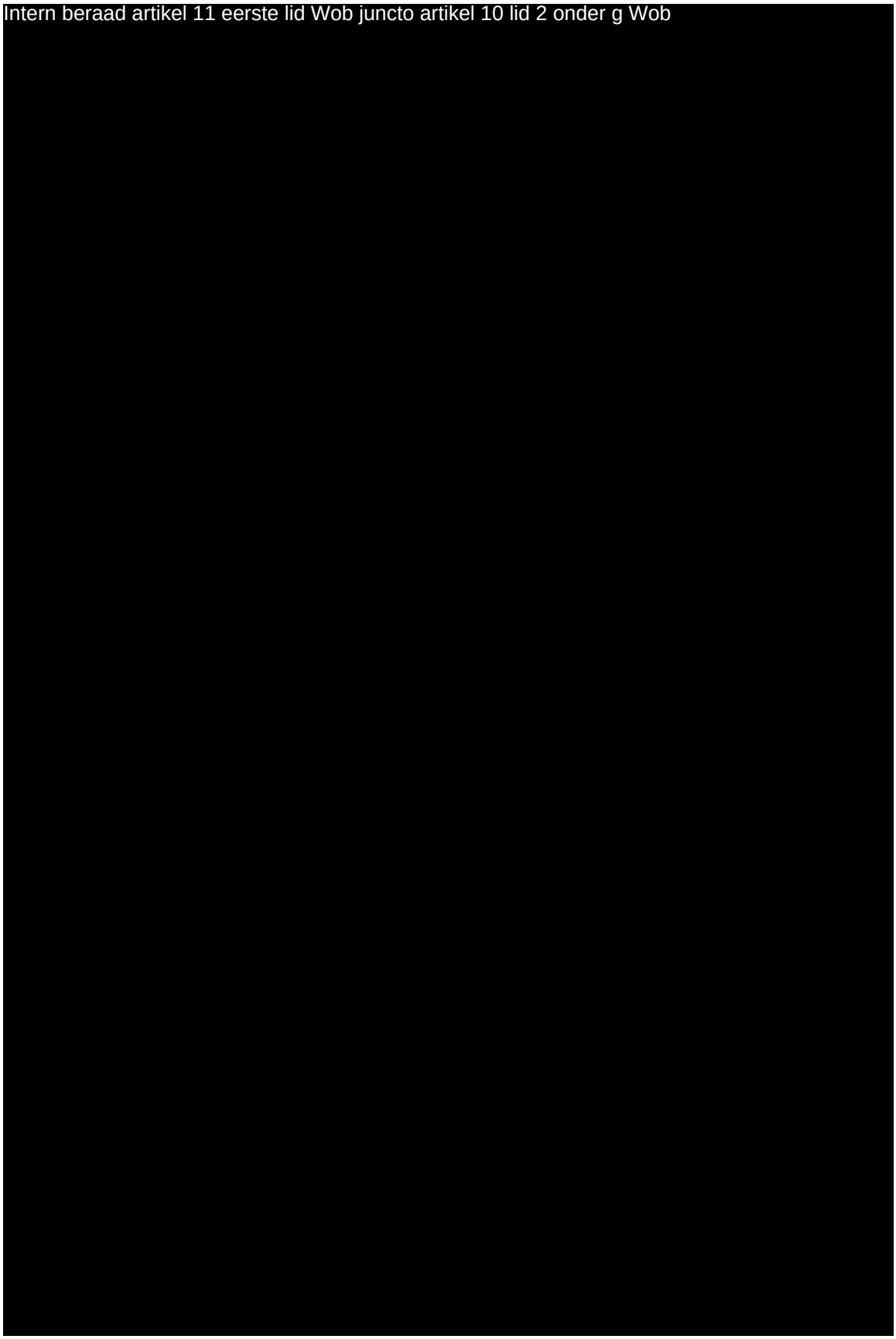
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

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

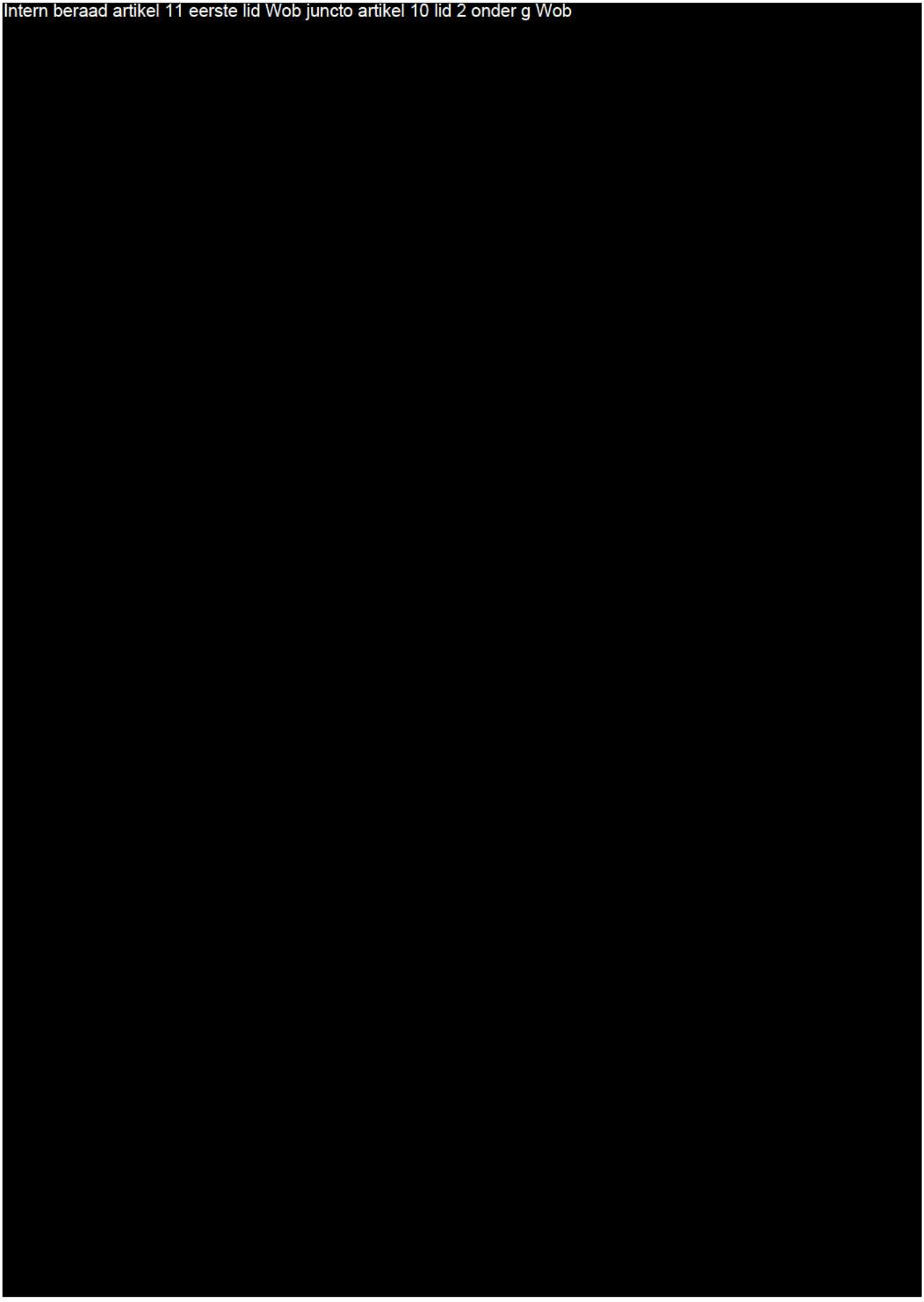
[redacted]

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

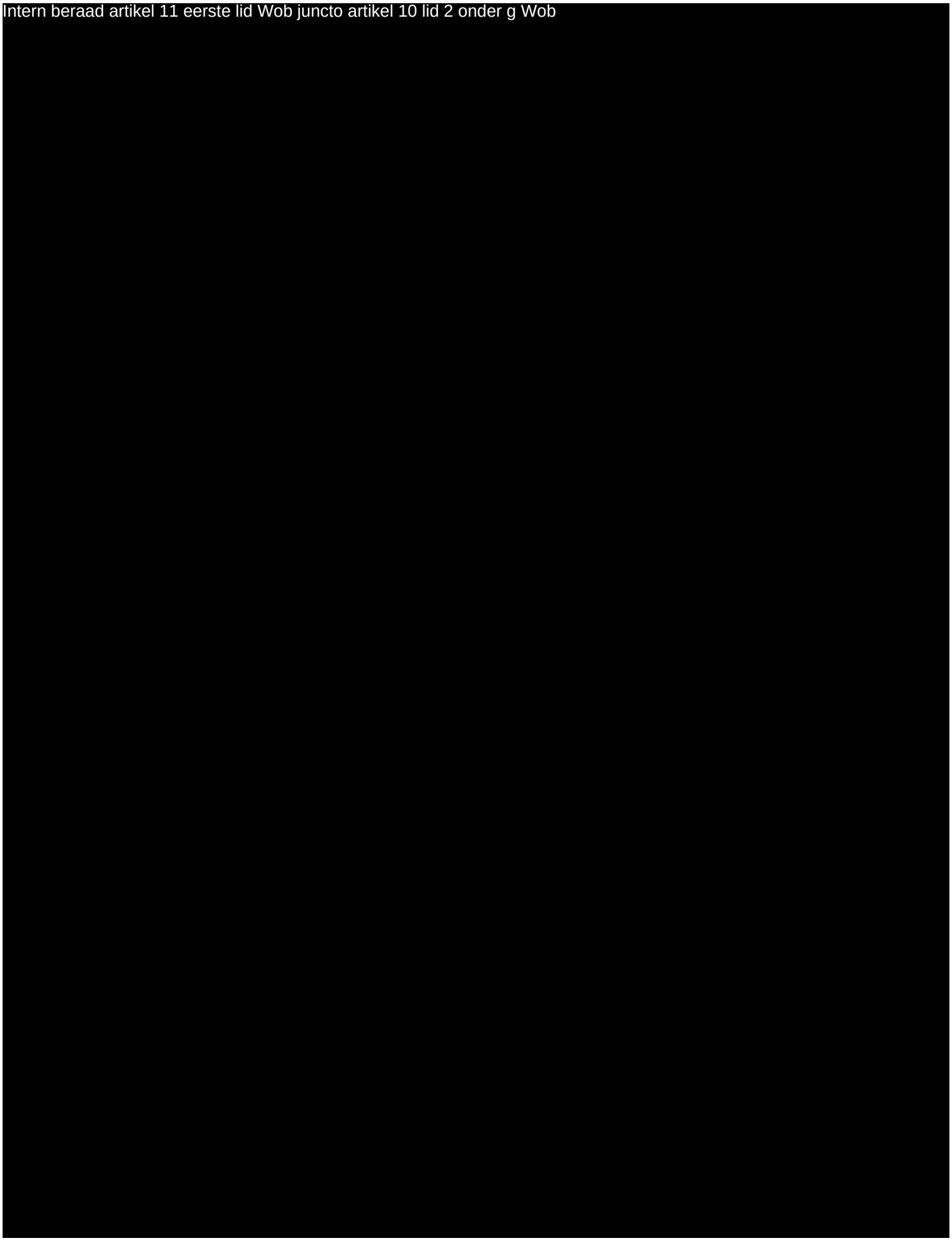
[redacted]

Witteveen + Bos

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



Uitwerking maatregelen Korte Termijn Aanpak CID-Binckhorst

Plan van Aanpak 2020

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

provincie ZUID HOLLAND

Den Haag

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

MRDH

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Opgave KTA: afspraken in de Programmaraad zomer 2020

Context en aanleiding:

- Het gebiedsprogramma Move heeft de verkenningen en gebiedsuitwerkingen binnen MoVe gevraagd om maatregelen aan te leveren voor de Korte Termijn Aanpak (KTA).
- Op 11 juni 2019 zijn door het Kernteam 6 maatregelen vastgesteld en aangeleverd bij Move. (zie volgende slide)
- In het DO MoVe van 7 november 2019 is besproken dat vanuit CID Binckhorst in 2020 uitgewerkte voorstellen voor uitvoering vanaf 2021 worden gedaan.
- Uiterlijk op 9 juli 2020 moet het gezamenlijke voorstel worden besproken in het DO Move.
- Bestuurlijke behandeling vindt plaats in de Programmaraad van week 49 (13 tm 17 juli). Besluitvorming rond de KTA vindt plaats in het BO MIRT in het najaar van 2020.

Doel van deze aanpak:

Komen tot uitwerking en inhoudelijke, procesmatige en financiële afspraken over de zes KTA maatregelen in de omgeving van CID-Binckhorst. Deze maatregelen worden onderdeel van de KTA-afspraken in de Programmaraad van juli 2020.

Eisen aan de ingediende maatregelen KTA:

1. Projecten onderbouwen aan de hand van perspectief van de lange termijn opgave en doelen van project en gebiedsprogramma MoVe.
2. Motivatie op verwachte effecten en kosten, planning en doorlooptijd van de maatregelen.
3. Afspraken over gezamenlijke investeringen/financiering van de maatregelen.
4. Instemming van alle opdrachtgevers.

VINU.
van idee naar uitvoering

De 6 maatregelen voor de KTA CID-Binckhorst

Maatregel 1 tm 3	Uitvoerende partij	Globale schatting kosten	Bijdrage aan de mobiliteitstransitie CID Binckhorst
Fietsvoorzieningen Spoorlaan (route Zoetermeer/Scheveningen) Deze fietsroute maakt het aantrekkelijk voor reizigers uit het zuiden (Ypenburg/Pijnacker-Nootdorp) om met de fiets naar CID-Binckhorst te reizen in plaats van de auto. Onderdeel van regionale metropolitane fietsroutes.	Den Haag	[redacted]	++
Fietspaden Zonweg en Maanweg De Maanweg is een auto-georiënteerde weg zonder ruimte voor de fiets. Dit leidt tot onveiligheid en een uitstraling die niet past bij de nieuwe uitstaling van het gebied. De Zonweg moet geschikt gemaakt worden voor langzaam verkeer en Automatisch vervoer op de last mile.	Den Haag	[redacted]	+
Ontbrekende schakels fietsroute Velostrada De Velostrada verbindt Delft, Den Haag, Voorburg Leidschendam, Voorburg en Leiden. Een belangrijke tussenschakel in Leidschendam ontbreekt. Het realiseren van deze schakel zorgt voor een betere bereikbaarheid van CID-Binckhorst met de fiets uit gemeenten ten oosten van Den Haag. Uitdagend onderdeel is het passeren van de Schipholboog.	Nader af te spreken	Nog niet bekend	++

VINU.
van idee naar uitvoering

De 6 maatregelen voor de KTA CID-Binckhorst

Maatregel 4 tm 6	Uitvoerende partij	Globale schatting kosten	Bijdrage aan mobiliteitstransitie CID Binckhorst
Ontbrekende schakels fietsroute Trekfietstracé Het trekfietstracé verbindt Den Haag in zuidelijke richting met Pijnacker-Nootdorp. De ontbrekende schakel ligt op het grondgebied van Pijnacker-Nootdorp. Nader overleg bij uitwerking is noodzakelijk.	Nader af te spreken	Nog niet bekend	++
Bereikbaarheidsdashboard met data rond auto-, OV- en fietsstromen Het dashboard geeft zicht op verkeersstromen van o.a. auto, OV en fiets. Het dashboard kan op basis van historische data voorspellingen doen over de belasting van het netwerk in het gebied. Verkeersmanagement kan hierdoor effectief worden toegepast (bv. fietsparkeerverwijssystemen, drukte-waarschuwingssysteem of slim inzetten van regelingen in VRI's).	Den Haag	[redacted]	+
Sterfietsroute HS-Moerwijk (richting Naaldwijk) Deze metropolitane route richting Naaldwijk sluit aan op station HS. Maatregelen zijn voorzien in de directe omgeving van station HS. De route is een belangrijke *feeder* vanuit Den Haag Zuidwest én vanuit de regio (vanuit Naaldwijk) naar station HS als OV-hub naar CID-Binckhorst en de regio.	Den Haag	[redacted]	++

* Het Kernteam merkte bij het vaststellen van deze zes maatregelen op dat de mogelijkheid bestaat om maatregelen toe te voegen, waaronder innovatie maatregelen rond Smart Mobility.

Te ontwikkelen producten

Om te komen tot afspraken in de Programmaraad en BO MIRT is er behoefte aan drie producten:

Product 1: Voorstel KTA-maatregelen CID Binckhorst

Een sheetrapportage met:

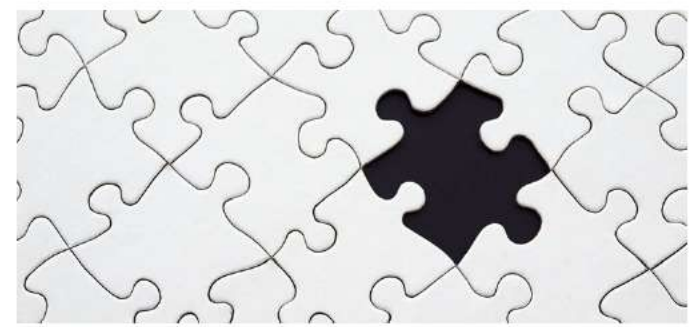
- Onderbouwing van de verwachte effecten per maatregel;
- Oplossingsrichtingen per maatregel;
- Voorkeursoplossing per maatregel met ontwerp;
- Kostenraming per maatregel;
- Dekkingsvoorstel per maatregel;
- Procesafspraken voor het vervolg.

Product 2: Beknopte sheetrapportage

Een beknopte presentatie over maatregelen, effecten, kosten en dekking.
Ten behoeve van behandeling in DO en Programmaraad.

Product 3: Aanleverformats

Een ingevuld format per maatregel om in te dienen bij MoVe.



In drie stappen naar een gezamenlijk voorstel

Stap 1: Maatregelen en effecten

Resultaten van deze stap:
- Gedeeld beeld van de gewenste effecten van de zes maatregelen op de mobiliteitstransitie CID-Binckhorst.
- Gedeeld beeld van contouren van elke maatregel.

Vorm:
- Werksessie (KT + experts)

Stap 2: Ontwerpvarianten en selectie

Resultaten van deze stap:
- Zicht op ontwerpvarianten van de maatregelen.
- Selectie van een voorkeursontwerp per maatregel.
- Afspraken over scope per maatregel.

Vorm:
- Bureauwerkzaamheden (ontwerpen i.o.m. experts)
- Werksessie (KT + experts)

Stap 3: Kosten, dekking en governance

Resultaten van deze stap:
- Zicht op kosten per maatregel.
- Zicht op dekkingsafspraken per maatregel.
- Afspraken over proces/governance na vaststelling maatregelen.

Vorm:
- Bureauwerkzaamheden (kostenramingen)
- Gesprekken OG's
- Werksessie (KT)

±8 weken

To do:
- Gemeente Den Haag en Leidschendam-Voorburg (en eventueel Pijnacker-Nootdorp) maken voor de zes maatregelen ontwerpvarianten op basis van resultaten van de eerste werksessie.

±6 weken

To do:
- Gemeente DH en LV (en evt. P-N) maken van de voorkeursoplossing een meer gedetailleerd ontwerp
- Gemeente DH en LV maken bij deze ontwerpen kostenramingen
- Organisaties inventariseren eigen bijdrage aan realisatie.

Concept-voorstel KTA CID-Binckhorst

Concept-sheet-presentatie

Formats

VINU.
van idee naar uitvoering

Organisatie



VINU.
van idee naar uitvoering

Voorlopige planning KTA CID-Binckhorst

Stap 1:
Maatregelen en effecten
januari / februari

Stap 2:
Ontwerpvarianten en selectie
maart / april

Stap 3:
Kosten, dekking en governance
Mei

Concept-producten

Kernteam
Week 24
(8 tm 12 juni)

ASG
Week 26
(22 tm 26 juni)

DO MoVe
Week 28
(9 juli)

PR MoVe
Week 29
(13 tm 17 juli)

Definitieve producten

VINU.
van idee naar uitvoering



Adaptieve Ontwikkelstrategie

Metropolitaan OV en Verstedelijking 2040

Directeurenoverleg 15 januari 2019

Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob

MoVe Mobiliteit & Verstedelijking

Agenda directeurenoverleg d.d. 15/1/19

1. Aanleiding, doel en beoogd resultaat Adaptieve Ontwikkelstrategie

Toelichting en gezamenlijke reflectie op eerste tussenresultaten:

2. Eerste Integraal beeld 2019 – 2025
3. Ontwikkelstrategie 2025 – 2040
   a. Totstandkoming alternatieven
   b. Formulering criteria en knoppen t.b.v. prioritering en fasering

Aandachtspunten en afspraken

4. Bestuurlijk overleg [redacted]
5. Vervolg

1. Aanleiding, doel en beoogd resultaat

Aanleiding

- BO MIRT 15 maart 2018: besluit start gebiedsgericht programma duurzame bereikbaarheid Rotterdam- Den Haag (nu: MoVe)
- BO MIRT 6 juni 2018: besluit toevoegen verstedelijking aan integrale adaptieve ontwikkelstrategie voor de werkplaats Metropolitaan OV
- BO MIRT 21 november 2018: roadmap adaptieve ontwikkelstrategie vastgesteld

Doel

- Integreren en afstemmen in tijd van verstedelijking (woningbouw, arbeidsplaatsen, onderwijs) en de OV bereikbaarheid (inclusief fiets en knooppunten).
- Onderbouwen integrale besluiten voor Verstedelijking en Metropolitaan OV
- Bouwsteen voor gezamenlijk verstedelijkingsakkoord 2019



versterken agglomeratiekracht

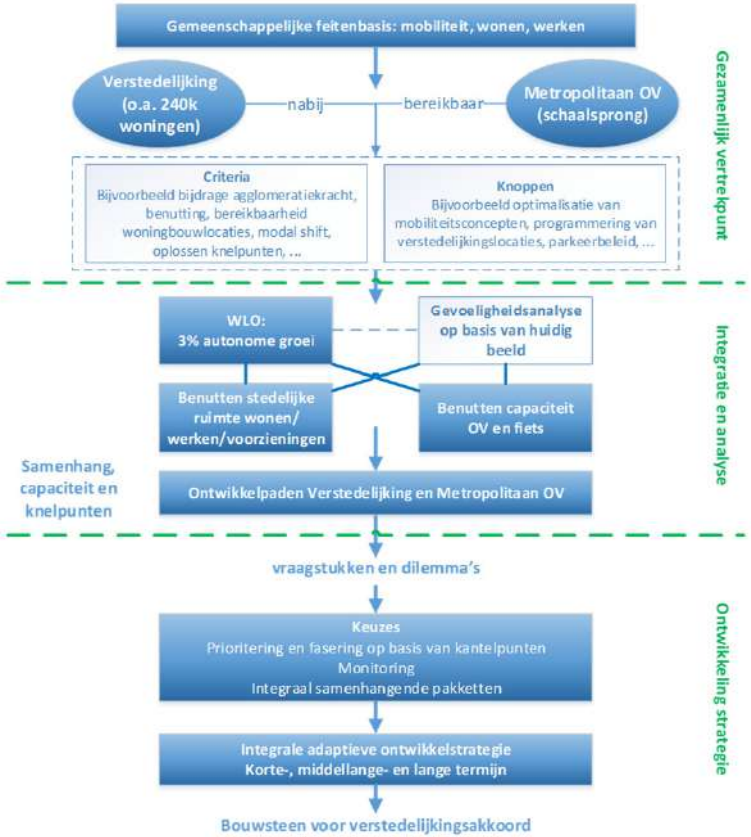
Adaptieve ontwikkelstrategie 2040 werkplaats MOVV

Het juiste besluit op het goede moment

Scope



Aanpak



Planning & bestuurlijk proces



- BO MIRT 15 maart 2018: besluit tot start gebiedsgericht programma duurzame bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag en vaststelling programmaplan en projectplan werkplaats.
- BO MIRT 6 juni 2018: besluit tot toevoegen verstedelijking aan integrale adaptieve ontwikkelstrategie voor de werkplaats MOVV
- BO MIRT 21 november 2018
- Bestuurlijk overleg werkplaats MOVV 16 januari 2019 bestaand uit Regionale OV & Spoortafel/Stedenbaan inclusief Verstedelijkingsalliantie: workshop over criteria, knoppen en integratie sectorale analyses verstedelijking en metropolitaan OV
- Landelijke OV & Spoortafel 6 februari 2019: koppeling strategie verstedelijking met Toekomstbeeld OV
- Bestuurlijk overleg werkplaats MOVV maart 2019 bestaand uit regionale OV & Spoortafel/Stedenbaan inclusief Verstedelijkingsalliantie: bespreken dilemma's en contouren adaptieve ontwikkelstrategie
- Programmaraad april 2019: bespreken concept adaptieve ontwikkelstrategie
- Strategisch BO MIRT mei/juni 2019: adaptieve ontwikkelstrategie
- BO MIRT november 2019: definitieve besluitvorming stappenplan metropolitaan OV inclusief verstedelijkingsakkoord

Gezamenlijk vertrekpunt: Input is de regionale uitwerking perspectieven lange termijn beeld MOV en de verstedelijkingsstrategie met -monitor. Gezamenlijk worden 'criteria' bepaald die helpen bij het prioriteren en faseren. Daarnaast worden de 'knoppen' in beeld gebracht van mogelijke interventies en maatregelen.

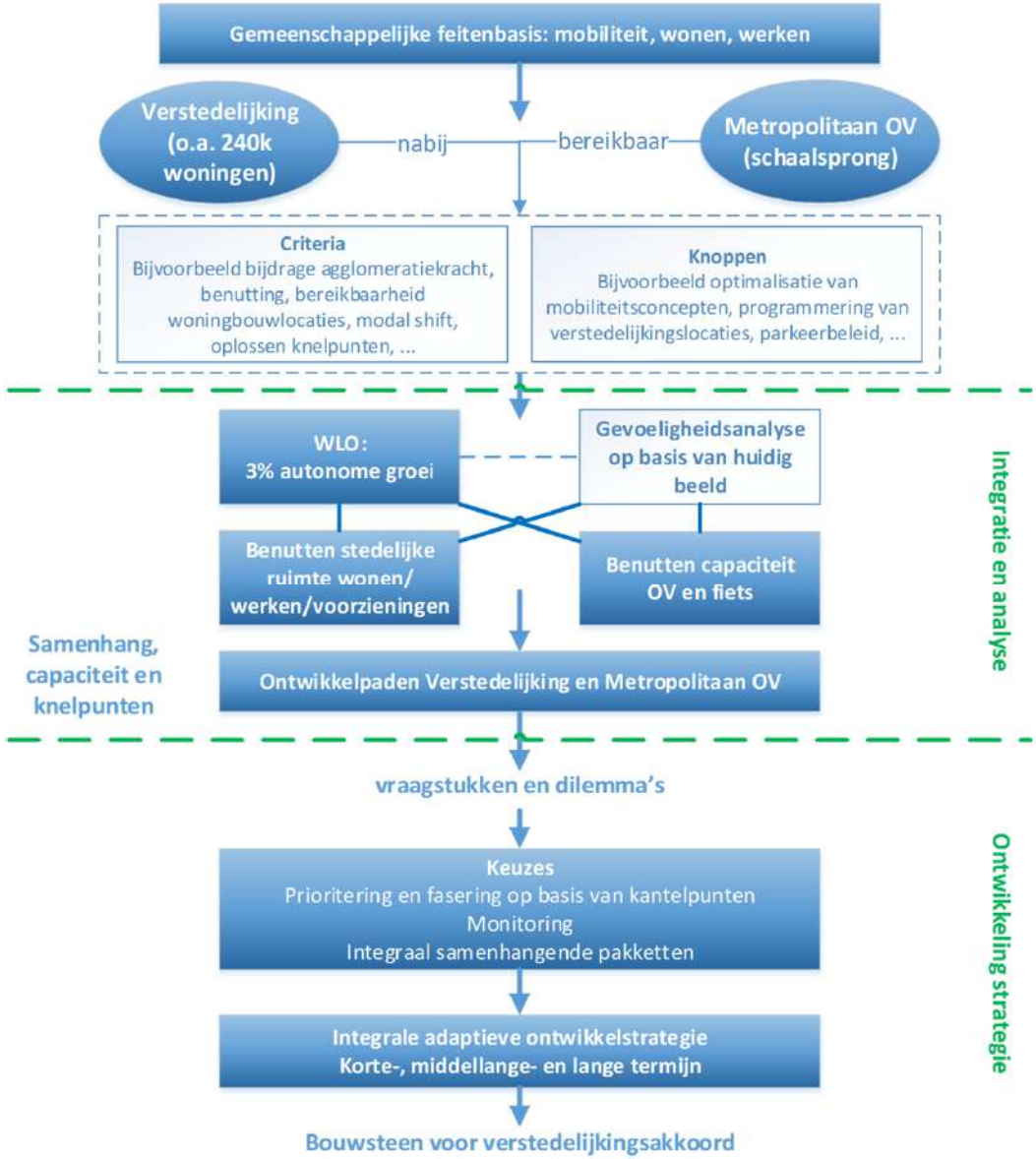
Integratie en analyse: In de integratie- en analyse fase worden verschillende ontwikkelpaden vanuit metropolitaan OV en vanuit verstedelijking in verschillende combinaties 'over elkaar heen gelegd'. Dit geeft inzicht in onderlinge samenhang, afhankelijkheid en benodigde capaciteit in vervoerssysteem, ontsluiten van de grote woningbouwlocaties en in eventuele knelpunten.

Ontwikkeling strategie: Op basis hiervan worden gezamenlijk vraagstukken en dilemma's geformuleerd die nader uitgewerkt en bestuurlijk besproken worden. De uitkomsten hiervan vormen de basis voor de gezamenlijk adaptieve ontwikkelstrategie met diverse samenhangende pakketten (paden) en ijkmomenten (kantelpunten). Noodzakelijk is dat de ontwikkelingen goed gemonitord en besproken worden om op het juiste moment de goede keuzes te maken.

Adaptieve strategie

Juiste besluit op juiste moment

- Onderzoeken scenario's (gevoeligheidsanalyse)
- Onderzoeken samenhang maatregelen / slim opschalen
- Verkennen ontwikkelpaden: kantelmomenten en monitoring

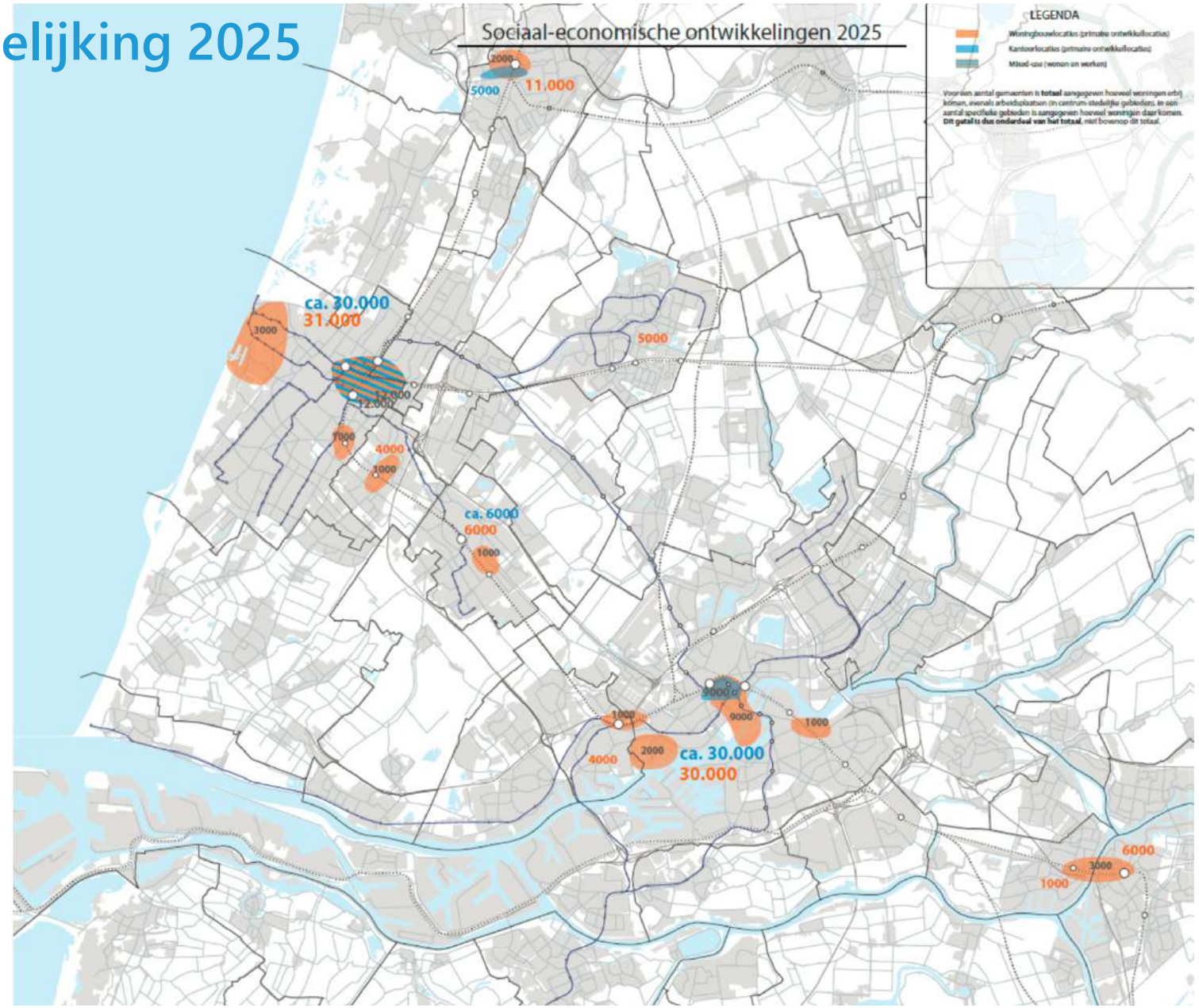


2. Integraal beeld 2019 – 2025

Integraal beeld korte termijn: 2019 - 2025

- Verstedelijking → # woningen
  → # arbeidsplaatsen
  → # onderwijsplekken - PM
- Metropolitaan OV → fq Oude Lijn PHS, fq E-lijn
- Fiets (parkeren en '*catchment area*')
- Capaciteit huidige OV
- Capaciteit en kwaliteit knooppunten - PM

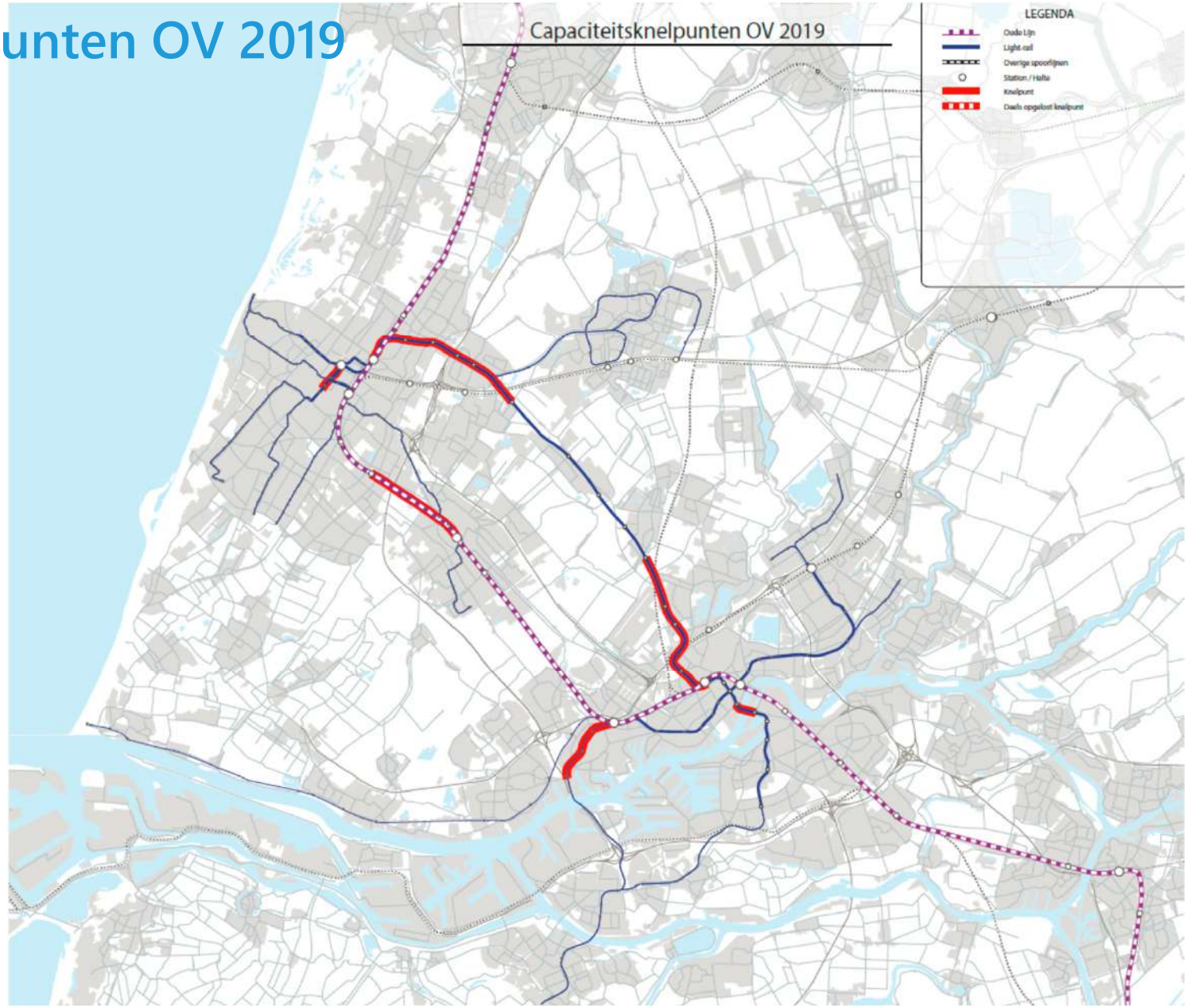
Verstedelijking 2025



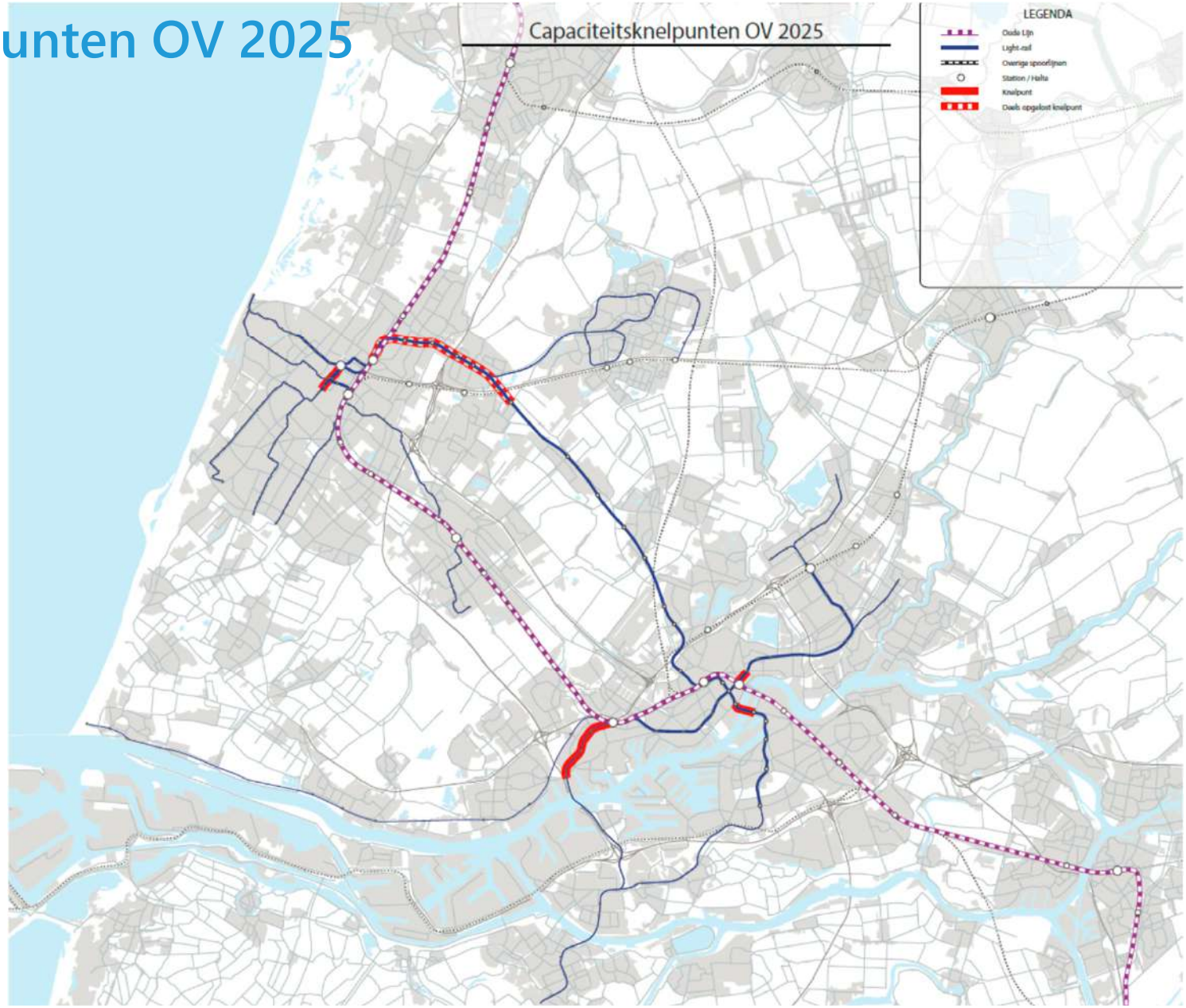
Beeld Verstedelijking 2025

- Verstedelijking vooral woningbouwopgave
- Arbeidsplaatsen: grootste ontwikkellocaties CID Binckhorst en CBD Rotterdam
- Bedrijven: transformatieopgave én verdichtingsopgave
- Tempo woningbouw deels afhankelijk van transformatie

Knelpunten OV 2019



Knelpunten OV 2025



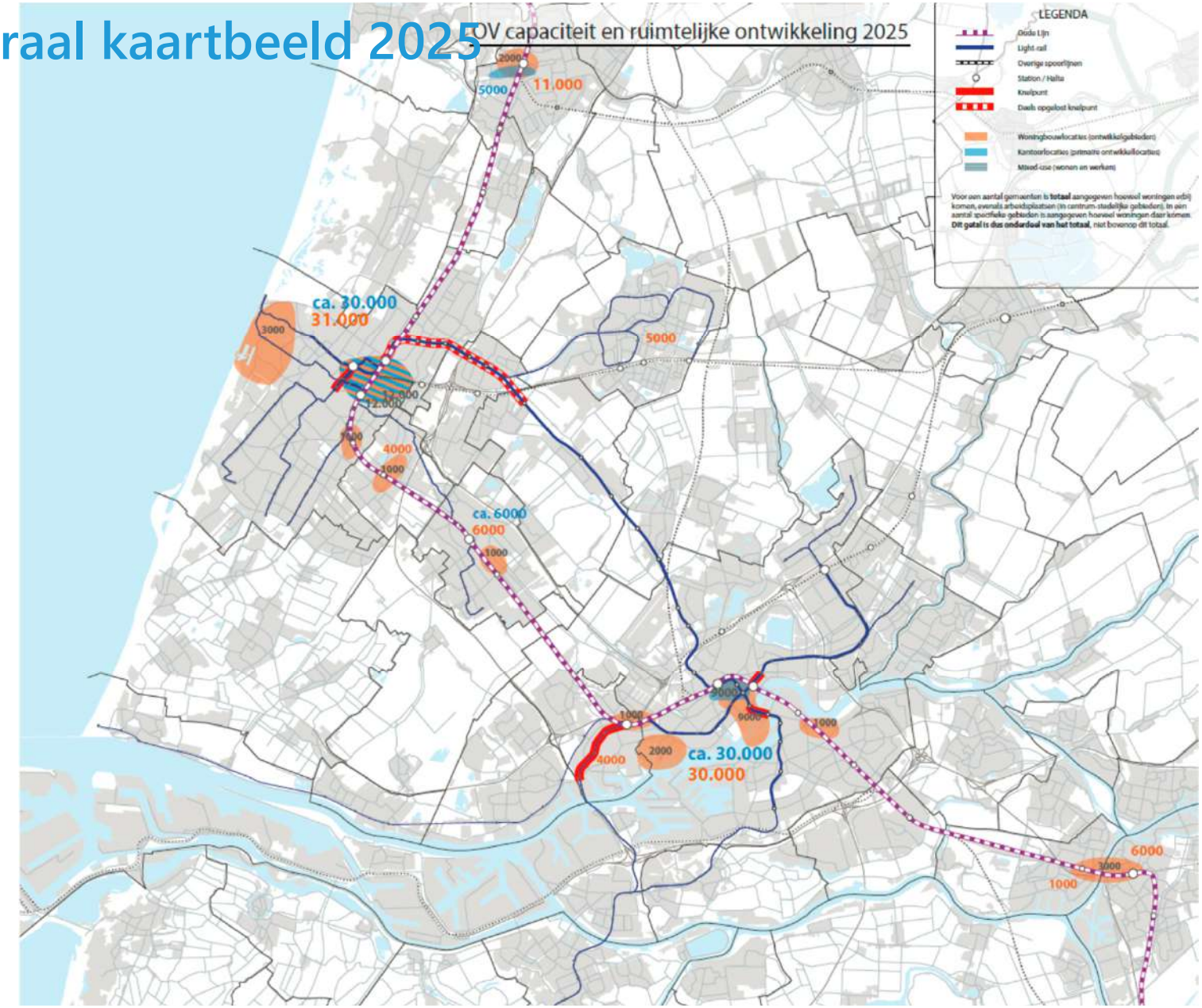
Constateringen OV – heden

- Differentiatie in groei OV:
  - Dikke lijnen groeien sneller dan dunne lijnen
  - Met name RandstadRail en metro Rotterdam hoge groei (ca 5% gemiddeld per jaar 2010-2017)

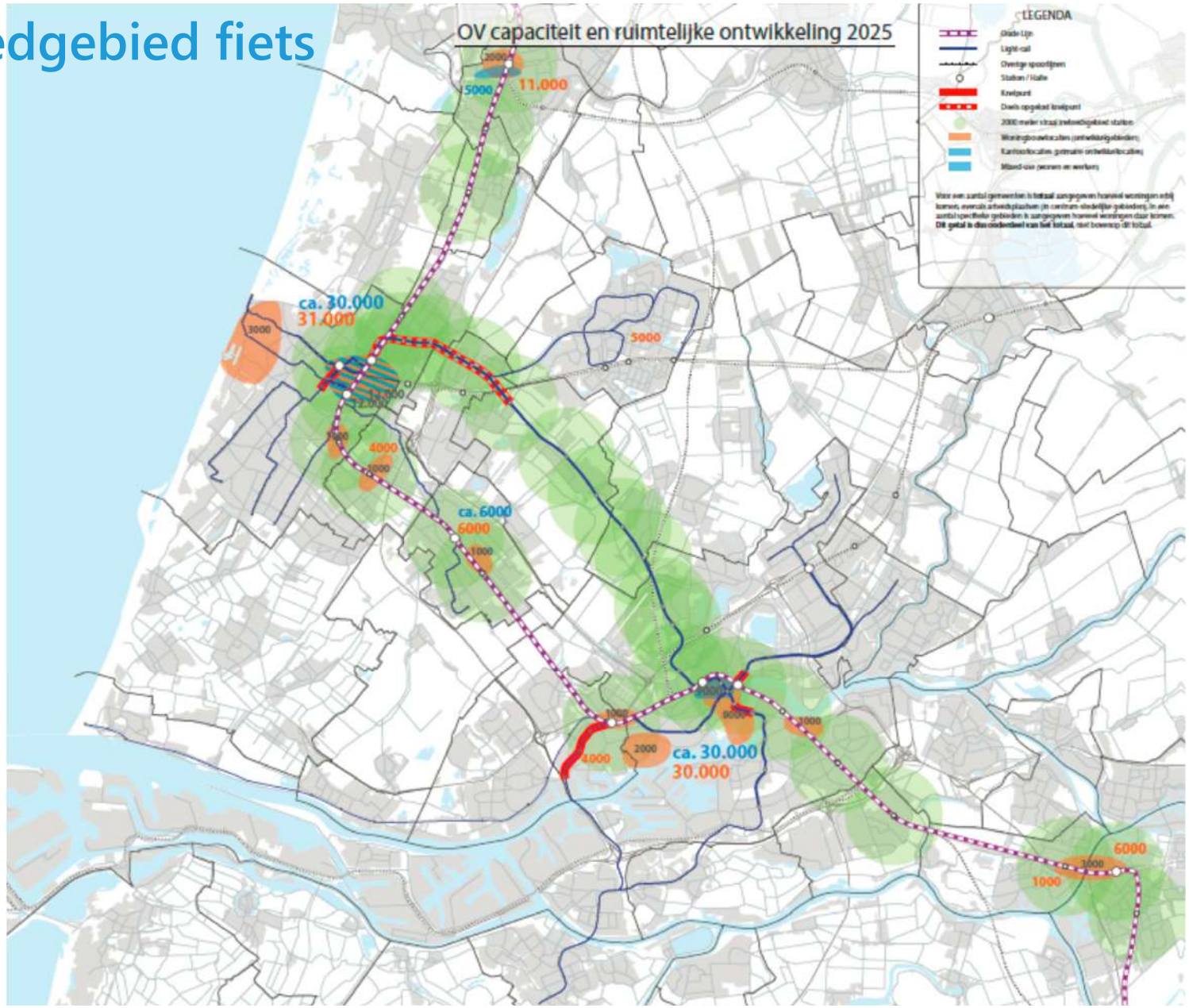
Beeld OV – 2025

- Met PHS en frequentieverhoging E-lijn knelpunten bij Delft - Rijswijk en Berkel - Rotterdam opgelost
- Op een aantal plekken blijven / ontstaan knelpunten
- Bezetting van het OV neemt toe, vooral in Den Haag en Rotterdam

Integraal kaartbeeld 2025



Invloedgebied fiets



Integraal beeld 2025

- Opgave Rotterdam: belasting metronetwerk én verstedelijking
- Opgave Den Haag: woningbouw/transformatie CID Binckhorst
- Groei op dikke lijnen is gevolg goede combinatie OV-verstedelijking
- Groot deel verstedelijkingsopgave binnen invloedsgebied OV + fiets

Conclusies

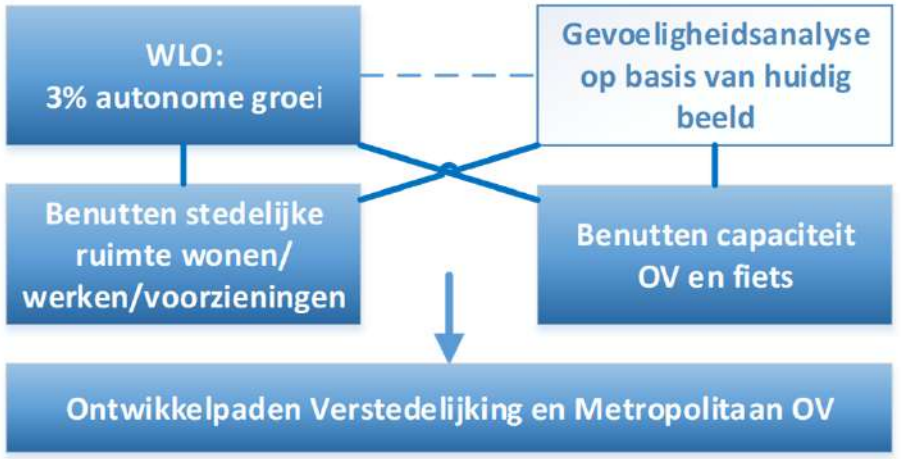
- Prioriteit bij verbetering van het OV-netwerk in Den Haag en Rotterdam waar verstedelijkingsopgaven en OV-knelpunten samenkomen
- Prioriteit voor verstedelijkingslocaties langs de Oude Lijn (Leiden – Dordrecht)
- Verstedelijkingslocaties waar OV nog versterking nodig is, vragen nadere uitwerking
- Na 2025 op zoek naar locaties in het netwerk waar extra verstedelijking mogelijk is

3. Adaptieve ontwikkelstrategie 2025 – 2030 – 2040

Totstandkoming drie alternatieven

Ontwikkelstrategie 2025 – 2030 – 2040

- Integraal beeld en onderlinge afhankelijkheid
  Verstedelijking en Metropolitaan OV (incl. fiets en knooppunten)
- Drie alternatieven in kaartbeelden
  1. Versterken agglomeratiekracht
  2. Optimaliseren huidige Stedelijk- en OV systeem
  3. Knelpunten oplossen
- Op basis van:
  - WLO hoog (3%)
  - Gevoeligheidsanalyse hogere/lagere groei



Criteria en knoppen t.b.v. prioritering en fasering

Criteria voor prioritering/fasering maatregelen

- Nabijheid
  - Verstedelijkingsgraad
  - Functiemix
  - Bereikbaarheid inwoners / arbeidsplaatsen / onderwijs (daily urban system)
  - Reistijd tussen economische kernlocaties

- Kwaliteit van de keten en de knopen (waarderen in cijfer)

Criteria voor prioritering/fasering maatregelen

- Kosten (businesscase)
  - investering
  - exploitatie
  - Beheer & onderhoud

- Bijdrage aan modalshift richting duurzame modaliteiten (positief of negatief, indien mogelijk percentage)

- Economische waarde en relevantie van verbindingen (kwalitatief)
- Leefbaar / maakbaar / inpasbaar

Knoppen voor prioritering/fasering

- Ruimtelijke programmering
  - Afstand tot OV
  - kwantitatief en kwalitatief
  - Mogelijk maken functiemix
- Ruimtelijk instrumentarium
  - Mogelijk maken hoge dichtheden
  - Beperken uitleg
- Economische impact
- Parkeren
  - Normering
  - Regulering / tarifering

Vraag & aanbod beïnvloeding

- Ruimtelijk instrumentarium
- Aantrekkelijk maken fiets
- Spreiding in de tijd
- Betalen/belonen voor gebruik
- *OV-concessies*

4. Gezamenlijke reflectie

Hoe kijkt u aan tegen:

1. Eerste integraal beeld 2019 - 2025
   - Constateringen
   - Aanbevelingen

2. Ontwikkelstrategie 2025 2030 2040
   - Uitwerking alternatieven
   - Geformuleerde criteria en knoppen

Bespreekpunten

- Prioritering en fasering van OV-maatregelen op basis van autonome groei of op basis van gewenste kwaliteitssprong?

- Onder welke voorwaarden bent u bereid flankerend beleid (parkeren, betalen/belonen voor gebruik, ruimtelijk instrumentarium) daadwerkelijk in te zetten?

- Reflectie op criteria en knoppen

5. Aandachtspunten en afspraken

Wat wilt u meegeven voor:

1. Bestuurlijk Overleg OVS / BPS d.d. 16 januari

2. Vervolg van dit traject

VINU.
van idee naar uitvoering

MEMO

Betreft Maatregelen CID-Binckhorst ter agendering in KTA
Aan Leden Kernteam

[redacted]

Plaats/Datum Haarlem, 27 mei 2019

Aanleiding

Het gebiedsprogramma MoVe heeft de Verkenningen en gebiedsuitwerkingen in het programma gevraagd om maatregelen aan te leveren voor de Korte Termijn Aanpak. Deze maatregelen moeten bijdragen aan de doelstellingen van het project en realiseerbaar zijn tot en met 2025. In het Kernteam is afgesproken om in 'klein comité' de kansrijke maatregelen te inventariseren en in het Kernteam vervolgens keuzes te maken.

Doelen

1. Het Kernteam wordt geïnformeerd over de gewijzigde aanpak van de KTA, de opbrengsten van de inventarisatie van kansrijke projecten vanuit CID-Binckhorst en over de vervolgstappen om te komen tot een gedragen selectie van maatregelen.
2. Het Kernteam wordt gevraagd om in te stemmen met het principe om de KTA-maatregelen op hoofdlijnen uit te werken en deze *ter agendering* aan te leveren bij de KTA. De inhoudelijke detaillering van de maatregelen vindt bij actualisatie van de KTA (medio 2020) plaats.

Opbouw

Het memo begint met een weergave van de gewijzigde insteek van de KTA. Vervolgens worden de opbrengsten van de eerste inventarisatie van kansrijke maatregelen weergegeven. Het memo besluit met een voorstel over de wijze van agendering van deze maatregelen binnen de KTA en het schetsen van de vervolgstappen.

1. Gewijzigde insteek KTA

In 2018 is in de regio gewerkt aan het opbouwen van een Korte Termijn Aanpak met maatregelen die bijdragen aan de doelen van MoVe en die op korte termijn (binnen 1 á 2 jaar) gerealiseerd kunnen worden. De insteek van de KTA is voor 2019 veranderd: de KTA wordt opgebouwd vanuit de 5 gebiedsprojecten (waaronder CID-Binckhorst) en er wordt door MoVe samenhang gezocht met de doelen van andere programma's die spelen in de regio (Perfect Storm, Slim en Duurzaam, Krachtenbundeling).

[redacted]

De KTA wordt een ‘rollend’ programma dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Voor de KTA van 2020 moeten eind juni 2019 onderbouwde voorstellen worden aangeleverd, met instemming van alle opdrachtgevers. De gevraagde voorstellen kunnen bestaan uit maatregelen en (onderdelen van) aanpakken met een uitvoeringstermijn tot en met 2025. De maatregelen mogen ook buiten de geografische afbakening van de projectgebieden worden uitgevoerd, mits de maatregelen bijdragen aan de doelen van het project.

Het Programmateam MoVe stelt op basis van de input uit de projecten een samenhangend programma op en maakt een overzicht met per maatregel of aanpak de trekker, financiering, uitvoering en planning. Uitvoering vindt plaats vanuit de projecten van MoVe.

2. Opbrengsten inventarisatie maatregelen

In het Kernteam van 16 mei is afgesproken dat de maatregelen die ‘onder water’ staan in het no-regretpakket Intern beraad artikel 11 niet worden meegenomen in de voorstellen voor de KTA. Deze maatregelen maken het no-regretpakket immers adaptief.

Afgesproken is om de nadruk van in te dienen KTA-maatregelen vanuit CID-Binckhorst te leggen op de thema’s langzaam verkeer en smart mobility. De Werkplaats OV kan kansrijke OV-gerelateerde maatregelen met een bijdrage aan CID-Binckhorst agenderen.

De inventarisatie voor CID-Binckhorst levert de volgende kansrijke projecten op:

1. Schakel Sterfietsroute Internationale zone / Scheveningen
2. Sterfietsroute binnenstad / Scheveningen Bad
3. Fietsvoorzieningen Spoorlaan (route Zoetermeer/Scheveningen)
4. Realisatie fietspaden Zonweg en Maanweg (Binckhorst)
5. Sterfietsroute HS – Moerwijk (route naar Naaldw jk)
6. Realisatie fietsenstalling Buitenhof
7. Ontbrekende schakels van fietsroute Velostrada
8. Ontbrekende schakels van fietsroute Trekvliettracé
9. Onderzoeken kansrijke toepassingen van iVRI in CID-Binckhorst*
10. Ontw kkeling bere kbaarheidsdashboard op basis van iVRI-data, aangevuld met OV- en fiets verplaatsingsgegevens*

In de bijlagen voegen wij een beknopte omschrijving van de verschillende maatregelen.

3. Maatregelen nu agenderen; bij actualisatie KTA detailleren

Het Kernteam sprak op 16 mei uit het belangrijk te vinden om de KTA-maatregelen nu te benoemen, maar deze nog niet in detail uit te werken. De aandacht gaat nu uit naar het afronden van het no-regretpakket en de vervolgstappen voor de Verkenning.

Het voorstel is om de maatregelen nu op hoofdlijnen uit te werken en deze *ter agendering* in te dienen bij de KTA. Dit geeft aan alle partijen in deze fase al zicht op de gedragen kansrijke KTA-maatregelen, maar vraagt nog niet om een gedetailleerde uitwerking en afspraken over bekostiging en uitvoering. De detaillering kan bij de actualisatie van de KTA (medio 2020) plaatsvinden, passend bij het ‘rollende’ karakter van het KTA-programma. Het Kernteam wordt gevraagd met dit principe in te stemmen.

*Omschrijving van deze maatregel op dit moment nog niet in meer detail beschikbaar.

VINU.

4. Afspraken voor het vervolg

De vervolgstap is om per maatregel de verwachte effecten op de mobiliteitstransitie in CID-Binckhorst *kwalitatief* in beeld te brengen en de ramingen verder te onderbouwen. Zo ontstaat een zicht op de verwachte kosten en effecten van de individuele maatregelen en kan een selectie worden gemaakt van de in te dienen maatregelen. We maken hierbij gebruik van de op dit moment beschikbare informatie; er wordt nu geen aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Voorgesteld wordt deze uitwerking in ‘klein comité’ te maken, met als resultaat een voorstel voor de in te dienen KTA-maatregelen in het volgende Kernteam.

*Omschrijving van deze maatregel op dit moment nog niet in meer detail beschikbaar.

Format maatregelen voor KTA	
Naam maatregel	**Sterfietsroute Int. Zone & Scheveningen Dorp**
Omschrijving maatregel (SMART)	*De herinrichting van de Scheveningseweg en de Zeestraat zodat fietsers een een comfortabele en veilige fietsroute tot hun beschikking krijgen die in twee richtingen kan worden gebruikt De Scheveningseweg (tussen Laan van Meerdervoort en Carnegieplein) en de Zeestraat vormen de laatste ontbrekende schakels op de sterfietsroute tussen de binnenstad en Scheveningen Dorp, die ook het hart van de Internationale Zone ontsluit Deze infrastructurele maatregel kan worden gecombineerd met gerichte maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding/mobiliteitsmanagement die het fietsgebruik op deze route stimuleren*
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	*Ontwikkeling Metropolitane fietsnetwerk (Slimme netwerken)*
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	*De sterfietsroute binnenstad - Scheveningen maakt de economische toplocaties Internationale Zone en Scheveningen 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*
Verwacht effect (knelpunt, doelgroep, hoe groot, waar)	Samen met de investeringen in andere sterfietsroutes en metropolitane routes levert de realisatie van deze 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 in de regio met de auto wordt gemaakt)kan de (E-)fiets 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 en stedelijke hoofdwegen als de Raamweg en de Koningskade. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO2 uitstoot en
Uitvoerende organisatie	*Gemeente Den Haag*
Betrokken partijen	*MRDH, Ministerie van I&W*
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	Start uitvoering Zeestraat 1e kwartaal 2021, start uitvoering Scheveningseweg 1e kwartaal 2020 (werkzaamheen voorontwerp voor beide wegen zijn gestart)
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	€ 2,5 miljoen
Dekking	
Overige opmerkingen	

Format maatregelen voor KTA	
Naam maatregel	**Fietsenstalling Buitenhof**
Omschrijving maatregel (SMART)	*Realisatie van een ondergrondse fietsenstalling onder het Buitenhof van ca 1 200 tot 1 500 plaatsen Met de realisatie van de stalling wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het verminderen van het tekort aan stallingsplekken aan de noordzijde van de binnenstad en wordt rekening gehouden met een groei van het fietsgebruik die samenhangt met de realisatie van sterfietsroutes en metropolitane fietsroutes Deze infrastructurele maatregel kan worden gecombineerd met gerichte maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding/mobiliteitsmanagement die het gebruik van deze stalling stimuleren*
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	*Ontwikkeling Metropolitane fietsnetwerk (Slimme netwerken)*
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	*Het Haagse centrum is door zijn concentratie aan werkgelegenheid en voorzieningen een belangrijke bestemming voor fietsers uit de stad en de regio De sterfietsroutes en de metropolitane fietsroutes zijn voor een groot deel op dit gebied georiënteerd Mensen gebruiken deze routes alleen als zij hun fiets op bestemming veilig en comfortabel kunnen stallen Zeker als het gaat om het gebruik van relatief kostbare elektrische fietsen op wat langere regionale verplaatsingen Met de groei van het fietsgebruik, groeit ook de behoefte aan hoogwaardige stallingsvoorzieningen Het realiseren van goede stallingsvoorziening op het Buitenhof draagt bij aan een goede bereikbaarheid van het centrumgebied en maakt het gebruik van de (E-)fiets aantrekkelijker vanuit de regio Door een hoogwaardige stalling aan te bieden, kan de buitenruimte in de omgeving worden ontlast van geparkeerde fietsen, wat bijdraagt aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsmilieu Daarnaast ontstaat er zo meer ruimte voor de voetganger De stallingen worden beheerd door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt*
Verwacht effect (knelpunt, doelgroep, hoe groot, waar)	Samen met de investeringen in andere sterfietsroutes en metropolitane routes levert de realisatie van deze 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 in de regio met de auto wordt gemaakt)kan de (E-)fiets 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 en stedelijke hoofdwegen als de Raamweg en de Koningskade. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO2 uitstoot en
Uitvoerende organisatie	*Gemeente Den Haag*
Betrokken partijen	*MRDH, Ministerie van I&W*
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	Start uitvoering 2e kwartaal 2021
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	€ 12 miljoen
Dekking	
Overige opmerkingen	

Format maatregelen voor KTA	
Naam maatregel	**Metropolitane fietsroute Zoetermeer - Scheveningen (fietsvoorzieningen Spoorlaan)**
Omschrijving maatregel (SMART)	*Vereteren van de positie van de fietser op de Spoorlaan, zodat deze een veilige en comfortabele route krijgt waarbij de conflicten met (zwaar)vrachtverkeer zijn opgeheven Fietsers komend vanuit Ypenburg en Pijnacker Nootdorp krijgen de beschikking krijgen over een goede fietsroute richting CID en Binckhorst De Spoorlaan is onderdeel van de Metropolitane fietsroute van Zoetermeer naar Scheveningen die ook het CID Binckhorst en de Internationale Zone ontsluit Deze infrastructurele maatregel kan worden gecombineerd met gerichte maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding/mobiliteitsmanagement die*
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	*Ontwikkeling Metropolitane fietsnetwerk (Slimme netwerken)*
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	*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 èn de bereikbaarheid van woongebieden te verbeteren (zie onderzoek Fiets in de MRDH 18 januari 2018) Meer mensen krijgen meer banen binnen hun bereik*
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 in de regio met de auto wordt gemaakt)kan de (E-)fiets 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	*Gemeente Den Haag*
Betrokken partijen	*MRDH, Ministerie van I&W*
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	Start uitvoering 4e kwartaal 2020 (Werkzaamheden voorontwerp zijn gestart.)
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	€ 3 miljoen
Dekking	
Overige opmerkingen	

Format maatregelen voor KTA	
Naam maatregel	**Kwaliteitsimpuls fietsers en voetgangers CID-Binckhorst. Herinrichting Maanweg en Zonweg**
Omschrijving maatregel (SMART)  	*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 comcortabele 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*
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	*Ontwikkeling Metropolitane fietsnetwerk (Slimme netwerken) OV-Schaalsprong (verbeteren first en last mile vanaf station HS)*
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	*De Maanweg en de Zonweg maken onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk dat het CID-Binckhorst ontsluit De wegen maken het gebied toegankelijk vanaf de sterfietsroutes en de metropolitane fietsroutes, zodat de fiets en 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 verbetert door de nieuwe inrichting van de straten*
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
Uitvoerende organisatie	*Gemeente Den Haag*
Betrokken partijen	*MRDH, Ministerie van I&W*
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	Start in 2021
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	5 MLN
Dekking	
Overige opmerkingen	

Format maatregelen voor KTA	
Naam maatregel	**Sterfietsroute Moerwijk (Metropolitane fietsroute Naaldwijk)**
Omschrijving maatregel (SMART)	*Realisatie van de sterfietsroute tussen de binnenstad en Moerwijk, aansluitend op de Metropolitane fietsroute naar Naaldwijk Voor de realisatie van de sterfietsroute is de herinrichting van de Hoefkade de grootste opgave In combinatie met verkeerscirculatiemaatregelen krijgen fietsers en voetgangers een veilige en comfortabele positie in deze straat Daarnaast worden ook de ontbrekende schakels op de Fruitweg en Troelstrakade op orde gebracht De realisatie van de route kan worden gecombineerd met gerichte maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding/ mobiliteitsmanagement die het fietsgebruik op deze route stimuleren De maatregel hangt samen met de verkeersluwe inrichting van het centrum zuid (verkeersmaatregelen Stationbuurt*
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	*Ontwikkeling Metropolitaan fietsnetwerk (Slimme netwerken)*
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	*De sterfietsroute binnenstad Moerwijk en de Metropolitane fietsroute Den Haag - Naaldwijk maken de economische toplocatie CID-Binckhorst, beter bereikbaar vanuit de stad en de regio Uit onderzoek van Goudappel Coffeng komt de Metropolitane route Den Haag - Naaldwijk 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 èn de bereikbaarheid van woongebieden te verbeteren Meer mensen krijgen zo meer banen binnen hun bereik (Zie onderzoek Fiets in de MRDH, Goudappel Coffeng 18 januari 2018)*
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 in de regio met de auto wordt gemaakt)kan de (E-)fiets 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 A4, A12, A13 en de Veilingroute. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO_2 uitstoot en verbetering van de leefbaarheid.
Uitvoerende organisatie	*Gemeente Den Haag*
Betrokken partijen	*MRDH, Ministerie van I&W*
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	Hoefkade start uitvoering 4e kwartaal 2019. Fruitweg en Troelstrakade start uitvoering 1e kwartaal 2021 (Op dit moment is voorontwerp Hoefkade gereed, werkzaamheden voor voorontwerp Fruitweg en Troelstrakade gestart)
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	€ 5 miljoen voor de gehele route (Hoefkade t/m Erasmusweg)
Dekking	***Voorbeeldverhouding 2018:*** *Rijk:* *€ 2 112 500,- Regio: € 1 443 750,- gemeente € 1 443 750,-*
Overige opmerkingen	

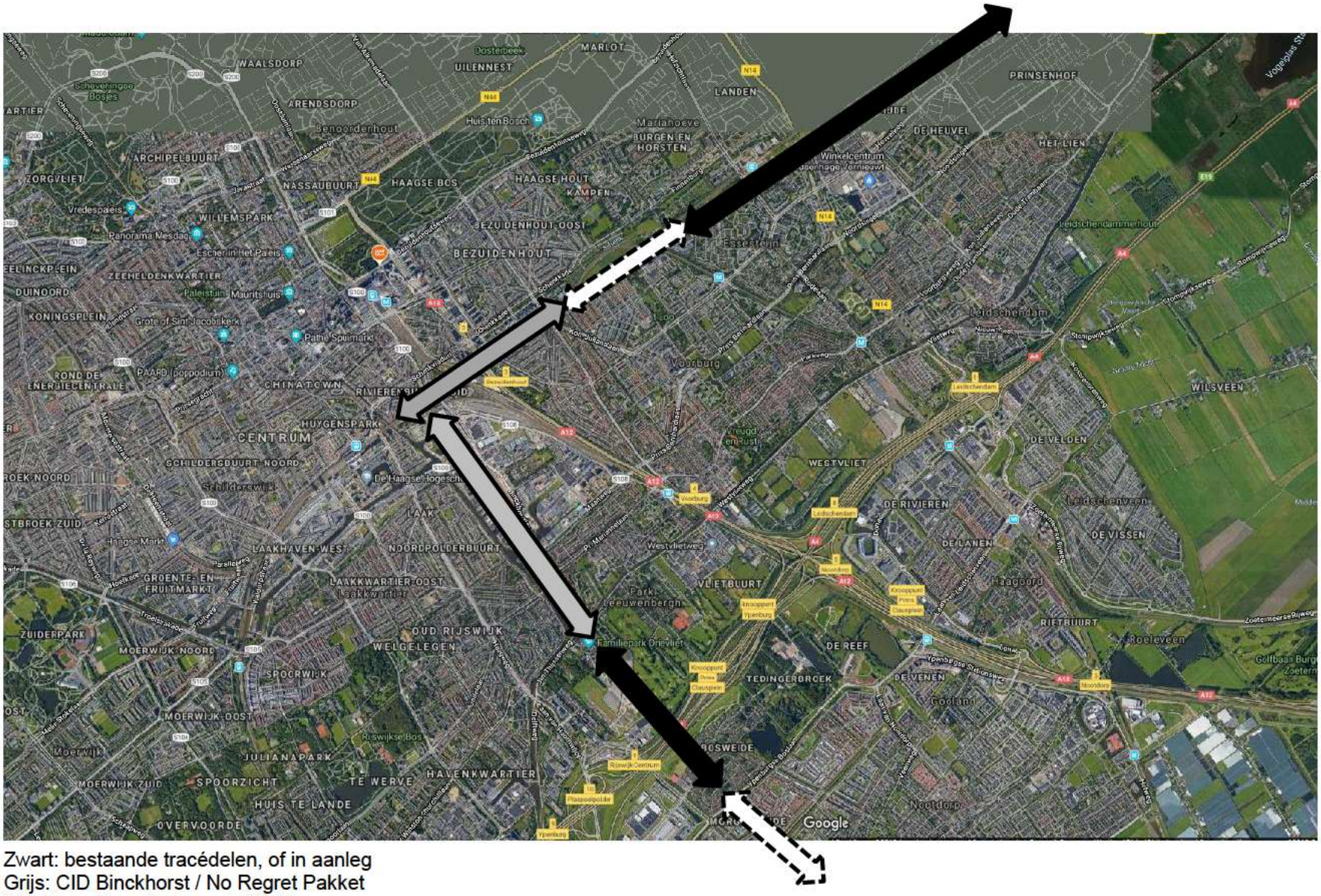
Format maatregelen voor KTA	
Naam maatregel	**Fietsenstalling Buitenhof**
Omschrijving maatregel (SMART)	*Realisatie van een ondergrondse fietsenstalling onder het Buitenhof van ca 1 200 tot 1 500 plaatsen Met de realisatie van de stalling wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het verminderen van het tekort aan stallingsplekken aan de noordzijde van de binnenstad en wordt rekening gehouden met een groei van het fietsgebruik die samenhangt met de realisatie van sterfietsroutes en metropolitane fietsroutes Deze infrastructurele maatregel kan worden gecombineerd met gerichte maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding/mobiliteitsmanagement die het gebruik van deze stalling stimuleren*
Geef aan in welke programmalijn en/of in welk gebied de maatregel valt	*Ontwikkeling Metropolitane fietsnetwerk (Slimme netwerken)*
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	*Het Haagse centrum is door zijn concentratie aan werkgelegenheid en voorzieningen een belangrijke bestemming voor fietsers uit de stad en de regio De sterfietsroutes en de metropolitane fietsroutes zijn voor een groot deel op dit gebied georiënteerd Mensen gebruiken deze routes alleen als zij hun fiets op bestemming veilig en comfortabel kunnen stallen Zeker als het gaat om het gebruik van relatief kostbare elektrische fietsen op wat langere regionale verplaatsingen Met de groei van het fietsgebruik, groeit ook de behoefte aan hoogwaardige stallingsvoorzieningen Het realiseren van goede stallingsvoorziening op het Buitenhof draagt bij aan een goede bereikbaarheid van het centrumgebied en maakt het gebruik van de (E-)fiets aantrekkelijker vanuit de regio Door een hoogwaardige stalling aan te bieden, kan de buitenruimte in de omgeving worden ontlast van geparkeerde fietsen, wat bijdraagt aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsmilieu Daarnaast ontstaat er zo meer ruimte voor de voetganger De stallingen worden beheerd door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt*
Verwacht effect (knelpunt, doelgroep, hoe groot, waar)	Samen met de investeringen in andere sterfietsroutes en metropolitane routes levert de realisatie van deze 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 in de regio met de auto wordt gemaakt)kan de (E-)fiets 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 en stedelijke hoofdwegen als de Raamweg en de Koningskade. Daarmee wordt ook een bijdrage geleverd aan de vermindering van de CO2 uitstoot en
Uitvoerende organisatie	*Gemeente Den Haag*
Betrokken partijen	*MRDH, Ministerie van I&W*
Planning op hoofdlijnen + wanneer gereed	Start uitvoering 2e kwartaal 2021
Benodigd budget/globale kostenraming (per onderdeel)	€ 12 miljoen
Dekking	
Overige opmerkingen	

KTA FIETS DEN HAAG

1. Internationale zone / Scheveningen dorp
2. Snelfiets route Binnenstad - Scheveningen bad
3. Spoorlaan
4. Fietsvriendelijke inrichting Maanweg
5. Fietsvriendelijke inrichting Zonweg
6. Fietsenstalling Buitenhof



Maatregelen: Velostrada en Trekfietstracé



Zwart: bestaande tracédelen, of in aanleg
Grijs: CID Binckhorst / No Regret Pakket
Wit: Korte Termijn Aanpak (KTA)

Figuur 1 Verschillende planfases Velostrada en Trekfietstracé

Onderbouwing van de voorstellen

Aan de 6 projectleiders wordt gevraagd om hun in te dienen voorstellen voor het KTA-programma zo goed mogelijk te onderbouwen. Het is daarom belangrijk om zo concreet mogelijk aan te sluiten op en in te gaan op de aspecten die genoemd zijn bij de bovenstaande uitgangspunten. Bovenal is het relevant dat helder is wat de bijdrage van de voorstellen is aan de strategische en tactische doelen van MoVe. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van sheet 4 uit *bijlage 1* ("*KTA-MoVe: opbouw, doelen en uitgangspunten"*).

Velostrada

Daarnaast dient de onderbouwing in ieder geval de volgende onderdelen te bevatten:

- *Omschrijving van de problematiek / het knelpunt waar het voorstel een oplossing voor biedt*

De Velostrada is een regionale fietsroute die Delft met Den Haag, Voorburg, Leidschendam, Voorschoten en Leiden verbindt. Delen van de route, vooral tussen Leiden, Voorschoten en Leidschendam zijn inmiddels aangelegd. Tussen Voorburg (De Schipholboog) en Den Haag Hollandsspoor is nog geen sprake van een fietsroute en ondervindt doorgaand fietsverkeer veel hinder van barrierewerking van spoorwegen, de A12 en de Haagse Trekvliet. Fietsers moeten omrijden, hetgeen op langere afstanden tot minder fietsverkeer leidt.

- *Omschrijving van de maatregel / het project*
  - wat houdt de maatregel precies in; wat ga je doen

Aanleg van ontbrekende schakels in de route. In het kader van de No-Regret aanpak bij de Verkenning CID Binckhorst wordt de schakel vanaf Den Haag HS tot en met de Van Alpenstraat aangelegd. Daarbij worden de barrieres van de Haagse Trekvliet, de spoorlijn en de A12 opgeheven, door middel van bruggen of viaducten.

Ter hoogte van de Van Alpenstraat zal een fietspad of –straat worden gerealiseerd, waarbij goed kan worden aangesloten of de fietsenstalling van station Den Haag Laan van NOI, waarvan de capaciteit ook in het kader van hetzelfde No-Regretpakket zal worden vergroot.

- waar vindt de maatregel plaats en op welke doelgroep(en) is deze gericht;

In het kader van de KTA zal worden ingezet op het laatste, ontbrekende segment van de Velostrada. Dat begint op het kruispunt van de Van Alpenstraat, de Laan van Nieuw Oosteinde en de Nicolaas Beetslaan en loopt via de wijk Bovenveen, langs de Spoorlijn Den Haag – Leiden naar de Schipholboog. Deze laatste barriere zal dan met een tunnel of viaduct worden opgeheven.

- wie is verantwoordelijke uitvoerder en wie zijn daarnaast nog meer betrokken en/of van belang voor tijdige, succesvolle uitvoering

Nader te bepalen

- indien aan de orde: mogelijke keuzemogelijkheden en varianten in de uitvoering

De fietsroute ligt in Voorburg. Wel kan op enkele punten, zoals in de Van Alphenstraat, gekozen worden voor een alternatieve ligging in de vorm van een vrijliggend fietspad. Daarnaast kan ook gekozen worden tussen een viaduct en een tunnel ter hoogte van de Schipholboog.

- indien aan de orde: samenhang met andere programma's / projecten
  - Gebiedsontwikkeling in de Binckhorst en het CID,
  - CBS locatie Voorburg en mogelijke ontwikkeling ter hoogte van de Appelgaarde / Den Haag Mariahoeve
  - Mall of The Netherlands / N14 (Leidschendam-Voorburg);
  - Verkenning CID Binckhorst: uitbreiding fietsenstalling station Den Haag Laan van NOI

- *Onderbouwing van het bijdrage van de maatregel aan de doelen van MoVe*
  - zo goed mogelijk kwantitatief (voorkeur) en/of kwalitatief onderbouwd

  - in termen als spitsmijdingen, reistijdwinst, verbetering betrouwbaarheid reistijd, toename aantal reizigers OV, CO2 reductie etc.

Mogelijk meerdere doelen: spitsmijdingen op bijvoorbeeld de ruit rondom Den Haag, maar ook meer reizigers in het OV door de aanleg van een hoogwaardige fietsverbinding naar meerdere NS stations. Het metropolitane fietsnetwerk wordt met een belangrijke schakel versterkt.

-
  Zie sheet 4 uit *bijlage 1* (“*KTA-MoVe: opbouw, doelen en uitgangspunten”*)

- *Planning, kosten en uitvoerbaarheid*
  - Concrete tijdsplanning, met onderscheid naar voorbereiding en uitvoeringsfase. Voor beide fases verdeeld naar de relevante projectstappen (mijlpalen in de tijd)
  - aanzien van zaken als uitvoeringsorganisatie, aansturing en werkwijze
  - Eventuele risico’s in uitvoering en/of planning

Technische complexiteit van tunnels / viaducten

Organisatorisch complex: meerdere (lokale) overheden betrokken, ook is nauwe afstemming met organisaties als TENNET, NS en ProRail vereist.

- Specifiek voor infraprojecten: welke (mogelijk) belemmerende planologische procedures zijn aan de orde (inclusief planning en stand van zaken)

Voor de ontbrekende schakel die in het kader van de KTA kan worden gerealiseerd zijn vooralsnog geen planologische procedures vereist. Tenzij in Bovenveen (deels) zou worden gekozen voor een vrijliggend fietspad naast het spoor.

- Specifiek voor gedragsmaatregelen / “aanpakken”: op welke doelgroepen heeft de maatregel betrekking? Plus een concrete onderbouwing van het commitment en betrokkenheid van de relevante partijen

Niet van toepassing

- Kostenonderbouwing verdeeld naar de belangrijkste kostensoorten

NTB

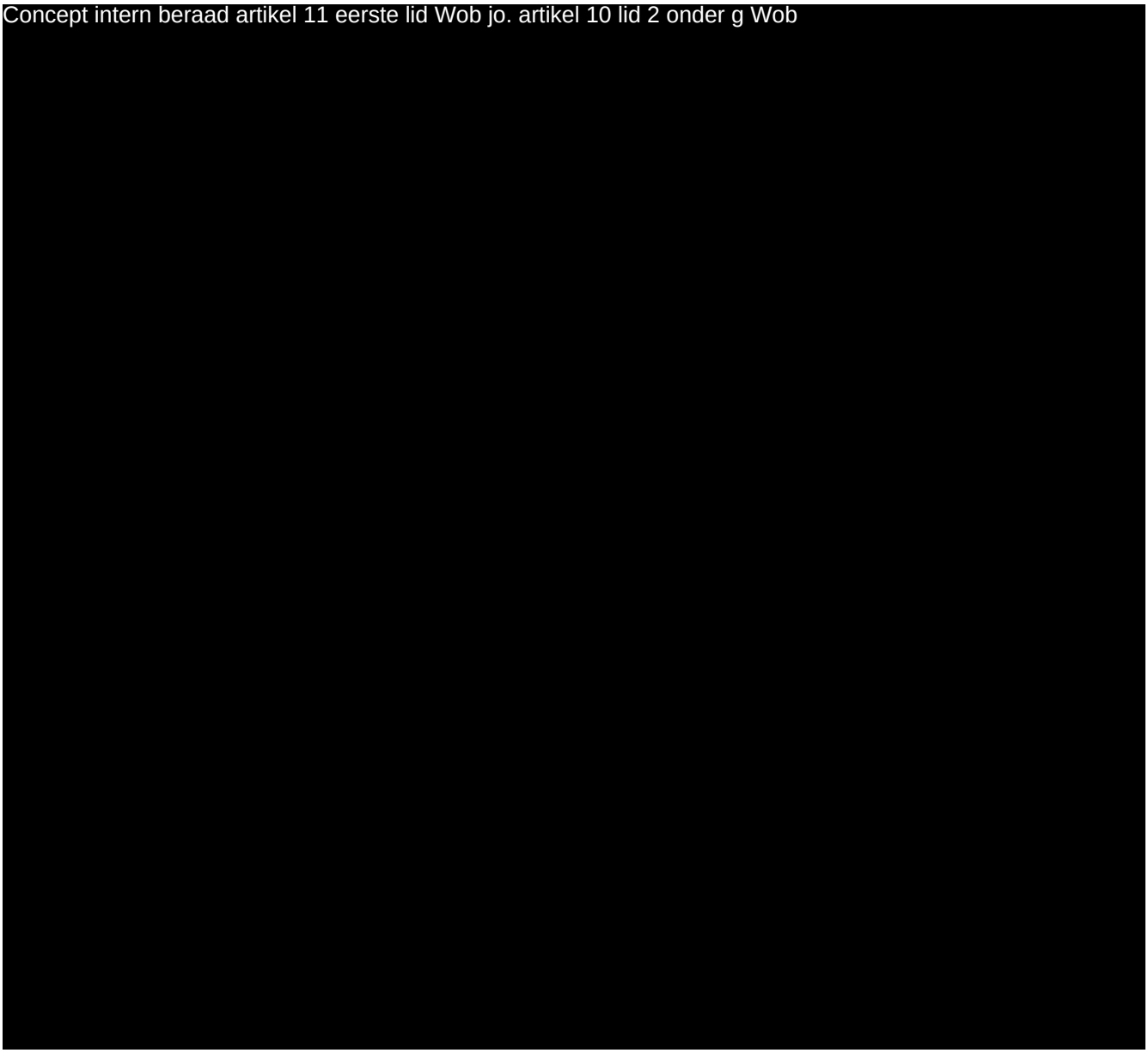
- Voorstel voor financiering: concreet verdeeld naar gedeelte waarvoor reeds dekking aanwezig is en het gedeelte waarvoor nog geen dekking is

NTB

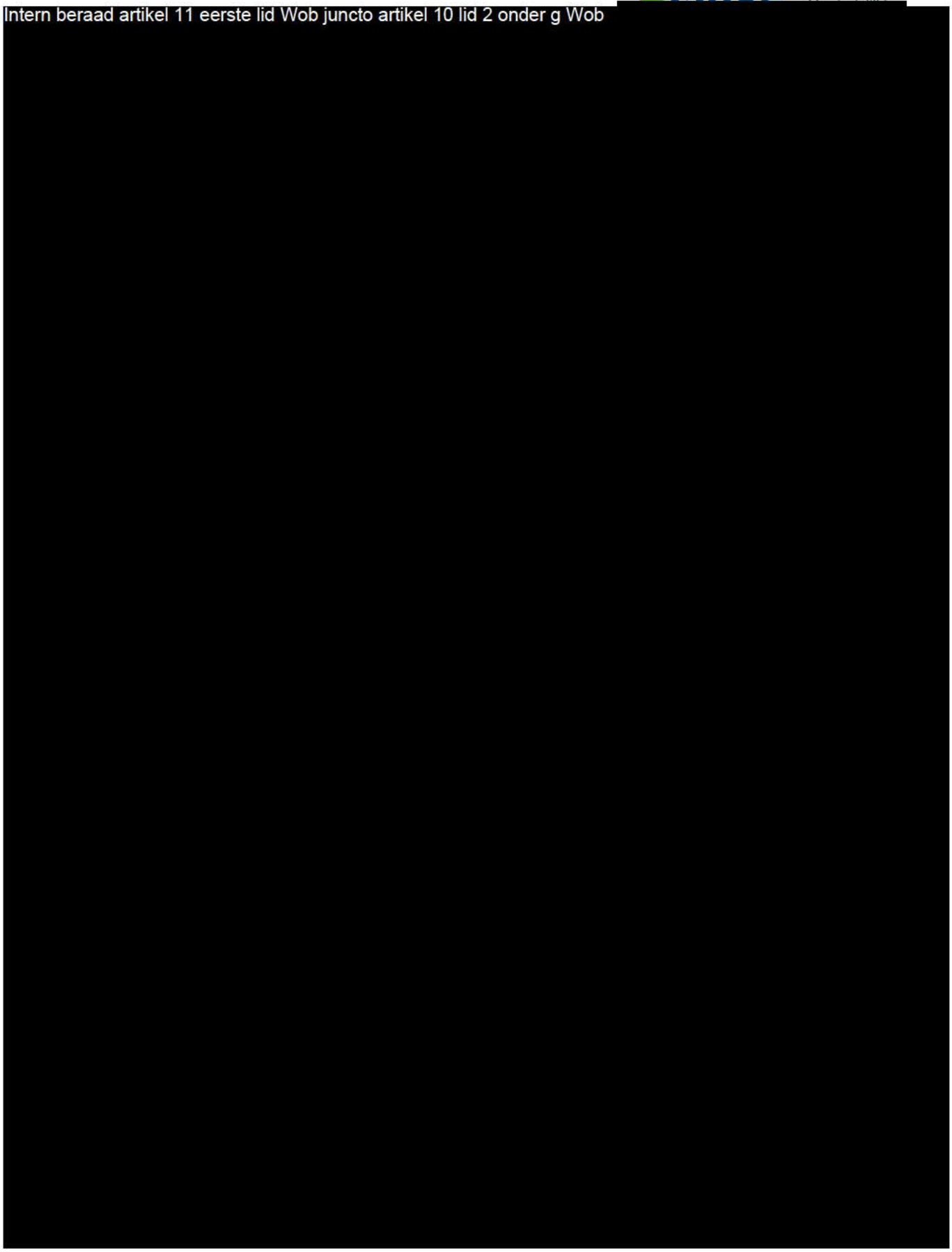
CONCEPT VERSLAG

Betreft	**Directeurenoverleg MoVe**
Vergaderdatum/tijd	3 juli 2019| 9.30 – 11.00 uur
Locatie	Min IenW, Rijnstraat 8 in Den Haag > zaal W. 422, 4e etage

Concept intern beraad artikel 11 eerste lid Wob jo. 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





Verkenning Central Innovation District en Binckhorst

Samenwerking in mobiliteit en gebiedsontwikkeling

Informatiebijeenkomst raadsleden Den Haag en Leidschendam-Voorburg

21 januari 2019

MoVe Mobiliteit & Verstedelijking

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

provincie Zuid Holland

MRDH

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Doelen van vandaag

- Informeren over MIRT (pre)verkenning CID-Binckhorst
- Beantwoorden van vragen over mobiliteit en gebiedsontwikkeling (mini-informatiemarkt)
- Raadsleden van beide gemeenten met elkaar in contact brengen

CID-Binckhorst in de actualiteit



CID-Binckhorst is de ideale plek om te verstedelijken

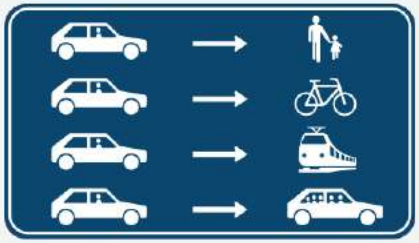


- Tot 2040 ca. 25.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen erbij
- Locatie van lokaal, regionaal en nationaal belang

Maar geen verstedelijking zonder mobiliteitstransitie!



- Huidige parkeernormen: meer dan 150 voetbalvelden aan parkeerplaatsen nodig!
- Mobiliteitstransitie gericht op verminderen autobezit, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid



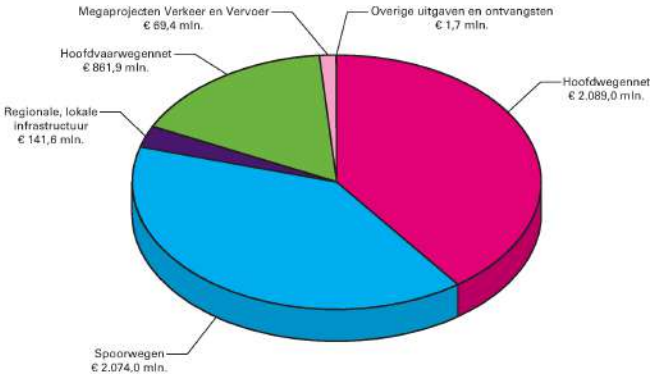
- Ontwikkelaars/beleggers willen zekerheid van overheid rond investeringen in de mobiliteit, voordat ze gaan ontwikkelen

En hoe betalen we de investeringen in de mobiliteit?

Alternatieve bekostiging
- Betalen voor gebruik
- Belastingen, heffingen (over waardestijging)
- Meebetalen ontwikkelaars en beleggers, vanuit extra winsten door lagere parkeernorm
- Waarschijnlijk niet voldoende om investeringen te dekken!

Traditionele bekostiging
- Overheidsbijdragen zijn dus noodzakelijk
- Gemeenten kunnen dit niet alleen betalen
- Bijdragen vanuit regio en Rijk nodig, maar weinig ruimte daarvoor





Er loopt al heel veel in de CID Binckhorst….



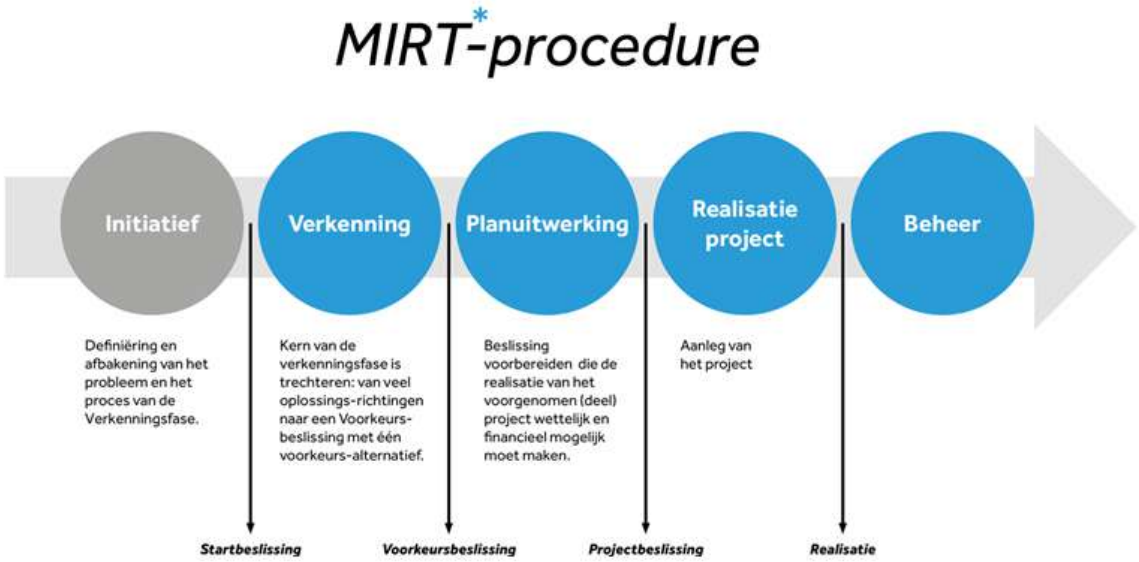
Gemeente Den Haag:
- Omgevingsplan Binckhorst
- Gebiedsvisie (en Agenda) CID
- OV Schaalsprong
- Schaalsprong fiets
- Bereikbaarheidsfonds
- Gebiedsagenda's voor de 3 IC-stations
- Beleidsontwikkeling mobiliteitstransitie

Rijk en regio:
- Verstedelijkingsalliantie
- Fietsprojecten MRDH
- G4-traject Alternatieve bekostiging
- Gebiedsprogramma MOVE/ OV Werkplaats
- ….

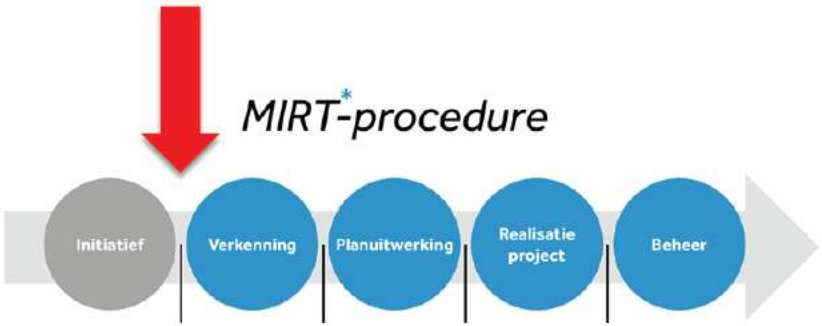
CID Binckhorst is een gebied van lokaal, regionaal en nationaal belang. Samenwerking tussen overheden is noodzakelijk!

MIRT brengt samenhang

MIRT brengt:
- Samenhang tussen verstedelijking en mobiliteitstransitie
- Samenhang tussen lokale, regionale en nationale initiatieven en projecten
- Samenwerking tussen betrokken overheden
- Zekerheid over bekostiging van mobiliteitsinvesteringen



CID Binckhorst in het MIRT



MoVe Mobiliteit & Verstedelijking

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Provincie Zuid Holland

MRDH

Rijswijk

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Stappen:

1. MIRT onderzoek duurzame bereikbaarheid Rotterdam Den Haag
2. MIRT Preverkenning CID Binckhorst
3. Opstart Verkenning CID Binckhorst

Samenwerking:

- Onderdeel van gebiedsprogramma MOVE
- Opdrachtgevers:
  - Ministerie IenW
  - Ministerie BZK
  - MRDH
  - Provincie ZH
  - Gemeente Den Haag
  - Gemeente Leidschendam-Voorburg
  - (Gemeente Rijswijk)

Wat hebben we tot nu toe gedaan?

Preverkenning uitgevoerd en afgerond

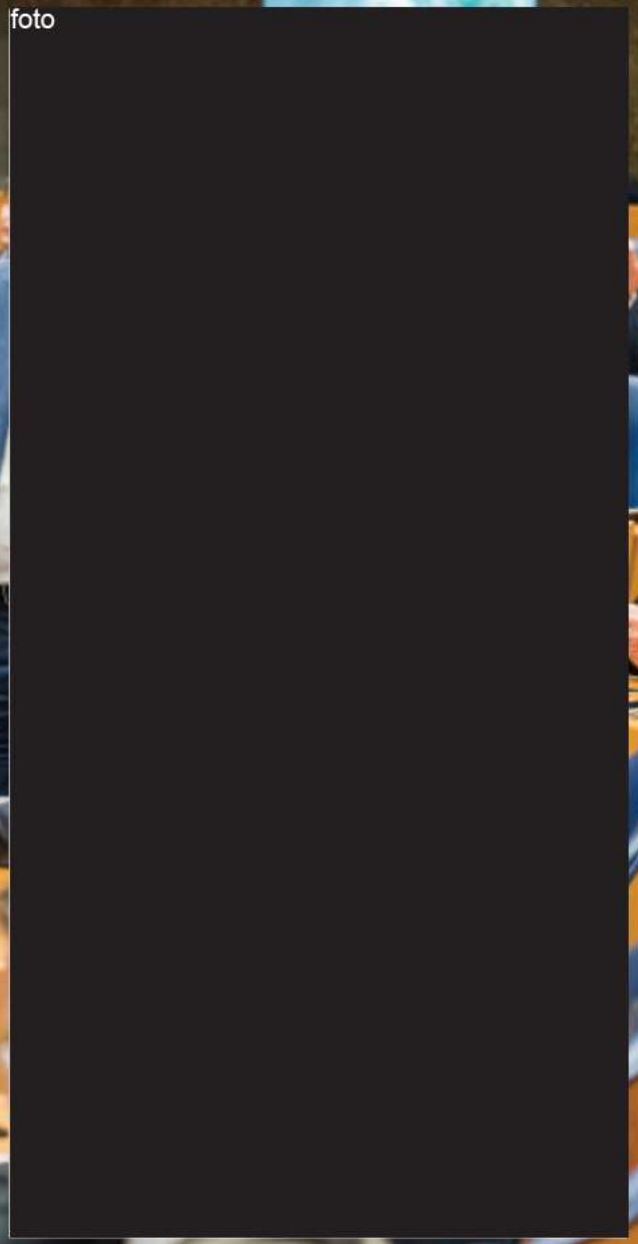
- Gezamenlijke ambities en opgaven benoemd
- Eerste inzichten in effecten
- Benoemen van te onderzoeken alternatieven
- Globale kostenramingen gemaakt
- Verkenning van mogelijkheden rond alternatieve bekostiging
- Eerste versie van een afweegkader gemaakt
- Eerste participatiesessie, 3 oktober 2018
- Vervolgaanpak Verkenning gedefinieerd





Afspraken BO MIRT najaar 2018

- Definitie van opgaven
- Definitie van te onderzoeken alternatieven
- No-regret maatregelenpakket voor de korte termijn (2019-2023)
- Start van de Verkenning, eind 2020 gereed
  NB. Formele start MIRT-Verkenning bij zicht op 75% bekostiging
- Onderdeel Proeftuin Mobiliteitsfonds



Driedelige opgave

- Mogelijk maken van gebiedsontwikkeling
- Voorkomen/oplossen van knelpunten op hoofdwegen en in het OV
- Invulling geven aan fiets- en OV ambities

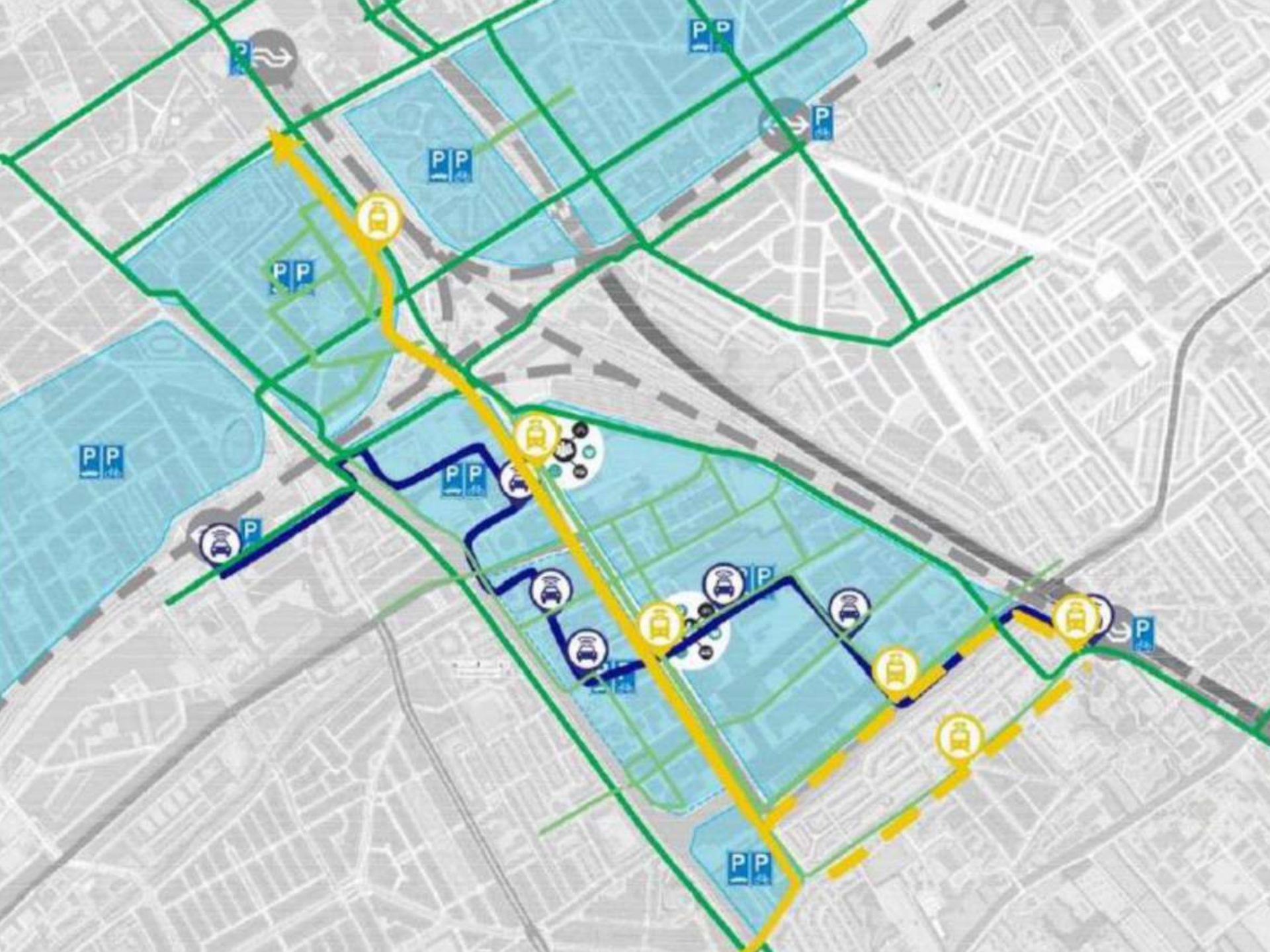
Fase	Locatie	Wonen (woningen)	Werken (arbeidsplaatsen)	Onbestemd (m2 BVO)
2018 (huidig)	Totaal	25.000	90.400	-
2018 - 2023	Binckhorst	+3.600*	+500	-
	CID	+1.300	+1.000	-
2023-2030	Binckhorst	+1.400 – 6.400	+3.000	40.000
	CID	+8.000	+10.000	-
2031-2040	Binckhorst	-	+1.500	500.000
	CID	+4.000	+14.000	-
2040 (eindbeeld)	Totaal	+18.300 – 23.300	+30.000	540.000

Drie fasen in gebiedsontwikkeling

Maatregelen binnen te onderzoeken alternatieven



- Smart Mobility: MaaS en deelconcepten, Hubs, last mile-oplossingen, autonoom vervoer, gedragsverandering
- Langzaam verkeer: regionale fietsnetwerken, fiets en voetganger centraal bij inrichting gebieden
- Ruimtegebruik: minder parkeerplaatsen, minder vergunningen, parkeren op afstand
- Spoor/stations: Opschalen 4 stations Centraal, HS, NOI en Voorburg
- HOV: nieuwe HOV-verbinding door het gebied



Te onderzoeken HOV-alternatieven

"Graz" HOV tram
CS-Voorburg



"Strassbourg" HOV tram
CS-Voorburg-regio



"Shenzen" HOV bus
CS-Voorburg-regio

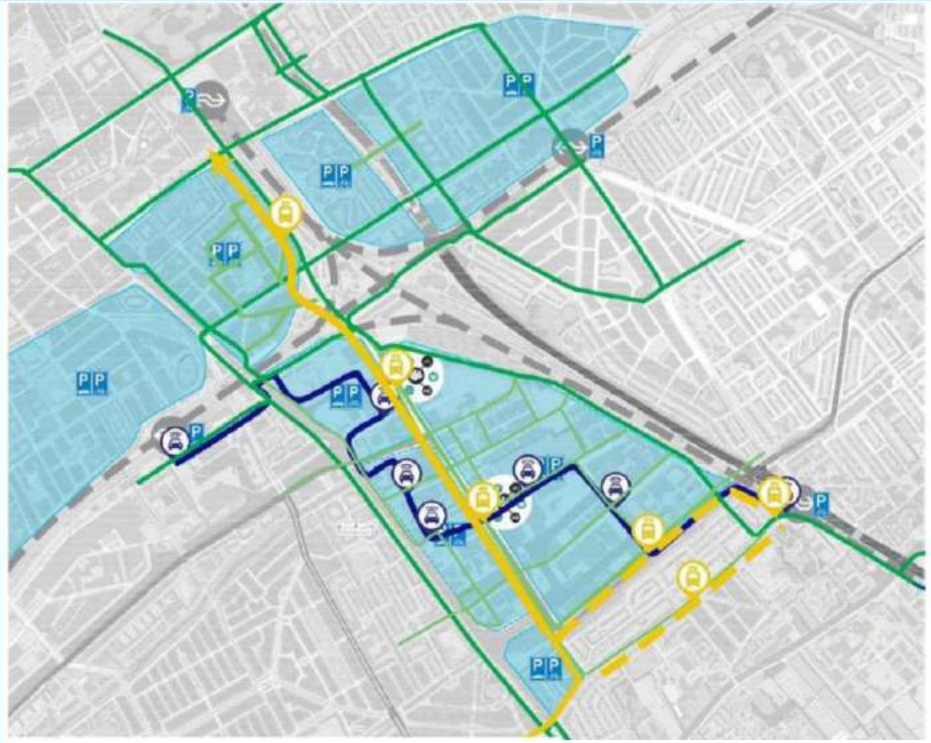


"Düsseldorf" light rail +/- 1
CS-Voorburg-regio



No regret pakket 2019-2023

- No-regret maatregelen leggen de basis van alle alternatieven
- Totaal EURO 137 mln excl. BTW
- Rijk betaalt EURO 50 mln incl. BTW
- Uitvoeren in periode 2019-2023
- Nog afspraken maken over nadere invulling en wie wat betaalt

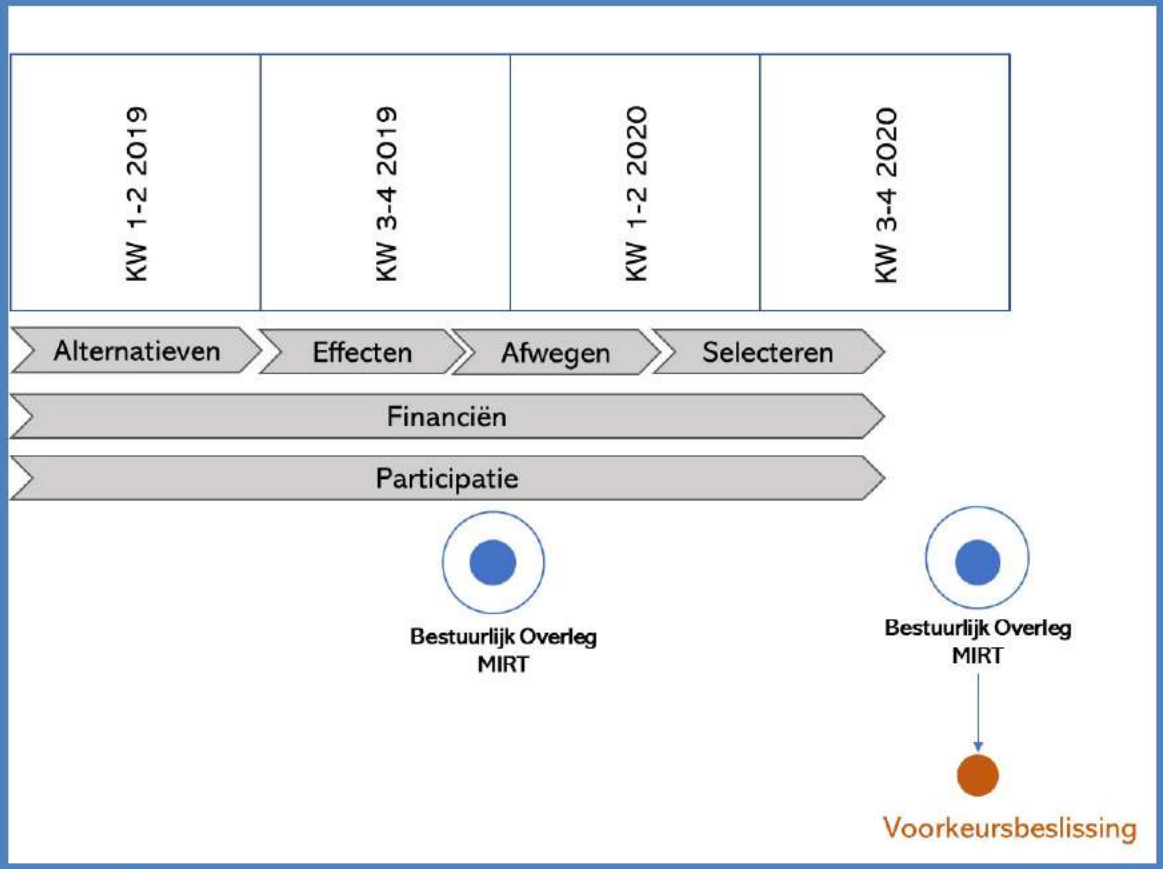




Onderdeel proeftuin Mobiliteitsfonds

- MIRT: Mobiliteitsfonds gaat huidig infrastructuurfonds vervangen
- Doel: integraler, gebiedsgerichter en meer gezamenlijk besluiten
- Bijdrage van investeringen in mobiliteit aan verstedelijking
- Naast knelpuntgericht ook kansgericht (economie/verstedelijking/mobiliteit)
- Gebiedsprogramma MOVE is benoemd als één van de proeftuinen
- CID-Binckhorst is ideale case voor ‘experimenteren’ met op te stellen regels
- Voordeel: betere aansluiting regels op opgaven CID-Binckhorst

Verkenning

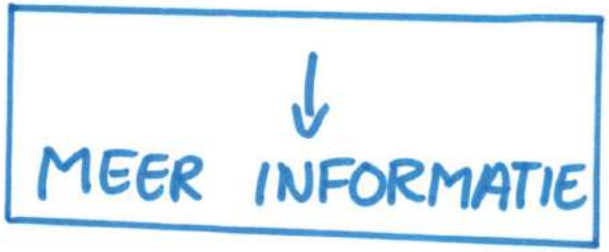


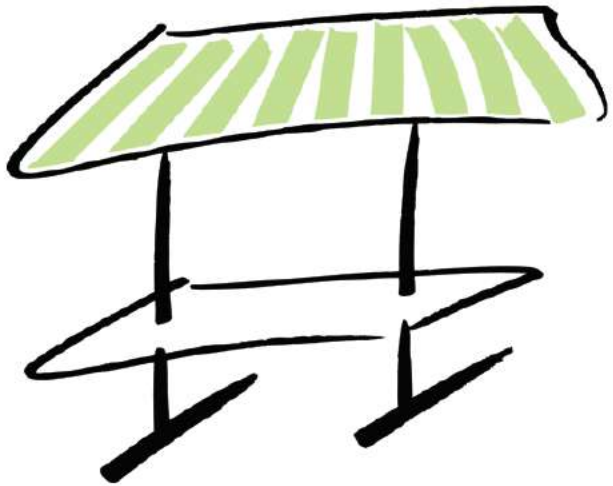
Raadsbesluiten over aantallen woningen, arbeidsplaatsen, parkeernormen, bekostiging etc.

Vragen? Stel ze bij de informatiemarkt!

Thema's van de tafels:

- Preverkenning en vervolg ([redacted].
- (No regret) maatregelen ([redacted]).
- Rijk: samenwerking binnen MIRT ([redacted]).





Den Haag

Gemeente
Leidschendam-Voorburg

VINU consult
Herengracht 20
2312 LD Leiden

T +31 (0)71 - 36 489 68
F +31 (0)71 - 51 398 86
I www.vinuconsult.nl

VINU.
verder in ruimte en bereikbaarheid

VERSLAG

Onderwerp	Werksessie CID-Binckhorst
Project	Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst
Projectcode	114179
Datum overleg	25 juni 2019
Referentie	114179/19-012.277
Auteur(s)	mw. I.A.E. Overtoom MSc
Datum verslag	23 juli 2019
Bijlage(n)	-
Aanwezig	Witteveen + Bos Twynstra Gudde Keypoint Goudappel Coffeng Vinu Gemeente Den Haag MRDH Ministerie van I&W Gemeente Leidschendam-Voorburg Ministerie van BZK Gemeente Den Haag HTM ProRail NS Rijkswaterstaat MoVe/MinIenW Ministerie van I&W
Afwezig	Witteveen + Bos Provincie Zuid Holland Goudappel Coffeng MoVe Gemeente Den Haag NS Rijkswaterstaat Ministerie van I&W Provincie Zuid Holland Twynstra Gudde
Kopie	-

Bescherming persoonsgegevens

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

1 OPENING

Besc opent de ochtend.

Het doel van deze sessie is enerzijds om betrokken partijen te informeren over de werkzaamheden binnen de verkenning CID-Binckhorst, en anderzijds om bij de aanwezigen meningen en gebiedskennis op te halen.

Het programma is als volgt:
1 opening, doel werksessie, programma, kennismaken;
2 waar komen we vandaan, waar staan we nu;
3 afweegkader;
4 CID Binckhorst in breder verband: beleid en projecten in de regio;
5 alternatieven in de mobiliteitsverkenning;
6 hoe nu verder en sluiting.

Vragen:
- vanuit de aanwezigen komt de vraag waarom het een 'mobiliteitsverkenning' wordt genoemd, omdat dit geen MIRT verkenning is Besch beantwoordt deze vraag: de verkenning voldoet inderdaad niet aan alle eisen om een MIRT verkenning te zijn, maar de intentie is wel uitgesproken om uiteindelijk een MIRT verkenning te gaan starten. Voor nu zullen wij dit project een verkenning noemen.

2 PROGRAMMA EN PREVERKENNING

Besc presenteert het programma rondom de bereikbaarheid van het CID en de Binckhorst en de resultaten van de preverkenning:
- ambitie om te verstedelijken (35.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen);
- mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk;
- verkenning om alternatieven te onderzoeken: samenhangende pakketten van maatregelen met:
  - logistiek;
  - smart mobility;
  - langzaam verkeer;
  - ruimtegebruik;
  - stations;
  - hoogwaardig openbaar vervoer;
- driedelige opgave:
  - mogelijk maken gebiedsontwikkeling;
  - voorkomen/oplossen knelpunten op hoofdwegen en in het OV;
  - invulling geven aan OV en fiets ambities;
- proces:
  - in 2018 preverkenning afgerond;
  - in 2019 no-regret pakket opgesteld, nu bekostiging zeker stellen;
  - in 2019 uitwerken alternatieven, effectenonderzoek, zeef 1;
- basis voor 10 alternatieven: OV-systemen: reguliere tram, HOV bus, HOV tram, lightrail.

Intern
[redacted]

- Intern beraad [redacted]

3 AFWEEGKADER

3.1 Presentatie

Be presenteert het proces van komen tot het concept afweegkader:
- MIRT systematiek als basis;
- in de huidige fase, de analysefase (zeef 0/zeef 1), is het doel om naar alle kansrijke alternatieven te trechteren door het vaststellen van doelbereik, maakbaarheid en betaalbaarheid;
- in de volgende fase (zeef 2) worden alternatieven pas met elkaar vergeleken op onderscheidende effecten;
- afweegkader is opgebouwd uit criteria die tezamen het doelbereik kunnen bepalen op de 3 voorgenoemde hoofdopgaven;
- proces van komen tot huidig afweegkader:
  - afweegkader startdocument uitgangspunt;
  - condenseren criteria startdocument;
    - verwijderen overlap tussen aspecten en criteria;
    - maatregelen geen onderdeel criteria;
  - opsplitsen kader zeef 1 en zeef 2;
- methodiek beoordeling criteria is in zeef 1 alleen kwantitatief bij directe output van het verkeersmodel. De rest is expert judgement op basis van uitkomsten verkeersmodel of geheel kwalitatief.

Vragen:
- zeef klinkt als een duidelijke actie, wat wordt hierin precies voorgelegd ter besluitvorming?
  In deze fase brengen wij alleen de informatie in beeld die wij nodig achten om alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven te selecteren.

3.2 Interactieve sessie in groepen

De groep wordt opgesplitst in 3 groepen die onder begeleiding van een teamlid van het verkenningsteam het afweegkader gaan bestuderen en bespreken. Hen wordt gevraagd te kijken of punten die voor hun organisatie belangrijk zijn terugkomen in het kader en of ze overige opmerkingen hebben. De bij dit onderdeel verzamelde opmerkingen en wat wij ermee gaan doen, zijn te vinden in de tabel in bijlage I.

4 BELEID EN KADERS

De groep wordt wederom opgesplitst in 3 groepen. Hen wordt gevraagd aan te geven of er in het studiegebied of de regio belangrijke projecten of beleid spelen waar hun organisatie bij betrokken is waarmee het nodig is dat er vanuit de verkenning afstemming wordt gevonden. De opmerkingen die bij dit onderdeel zijn opgehaald en wat wij ermee gaan doen, zijn te vinden in bijlage II.

5 ALTERNATIEVEN

5.1 Presentatie

Cees presenteert het proces van het komen tot 10 alternatieven:
- focus in deze fase ligt op het krijgen van inzicht in de grootste effecten voor de 3 opgaven. Daarom worden thema's/maatregelen met beperkte verwachte impact pas later gevarieerd;
- op basis van interne afstemming, werksessies en overleggen gekomen tot de volgende categorisatie van thema's voor de alternatieven:
  - HOV-systeem — Basis van de alternatieven;
  - ruimtegebruik (parkeernorm) — Knop (bepalend voor de alternatieven);
  - langzaam verkeer (infra fiets) — Knop (bepalend voor de alternatieven);
  - stations / hubs — Direct samenhangend met HOV/P-norm/Langzaam Verkeer;
  - smart mobility — Constant over de alternatieven;
  - logistiek — Constant over de alternatieven;

Vragen:
- vraag gemeente Den Haag: Bij de HOV systemen worden kosten ook meegenomen. Wordt ook gekeken naar de financierbaarheid hiervan?
  - dit is meegenomen in het afweegkader en wordt globaal naar gekeken in deze fase van de verkenning;
- vraag over logistiek: hebben jullie nagedacht over het toepassen van een bestelnorm net zoals er nu een parkeernorm wordt overwogen?
  - er zal apart in de rapportage apart over logistieke mogelijkheden worden gerapporteerd, kwalitatief en de mogelijke invloed op de alternatieven.

5.2 Interactieve sessie in groepen

De volgende posters zijn gemaakt en opgehangen:
- HOV-systemen;
- knoppen (langzaam verkeer / parkeernorm);
- samenhangende maatregelen (stations / hubs);
- constante maatregelen (smart mobility / logistiek);
- alternatieven

De groep wordt weer opgedeeld in dezelfde 3 groepen onder begeleiding van een teamlid van het verkenningsteam. Hen wordt gevraagd om de poster langs te lopen en commentaar te leveren op de maatregelen en indeling in alternatieven. De opgehaalde opmerkingen en wat wij ermee hebben gedaan, zijn te vinden in bijlage III.

BIJLAGE: OPMERKINGEN AFWEEGKADER

Tabel 1 Afweegkader

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

[redacted]

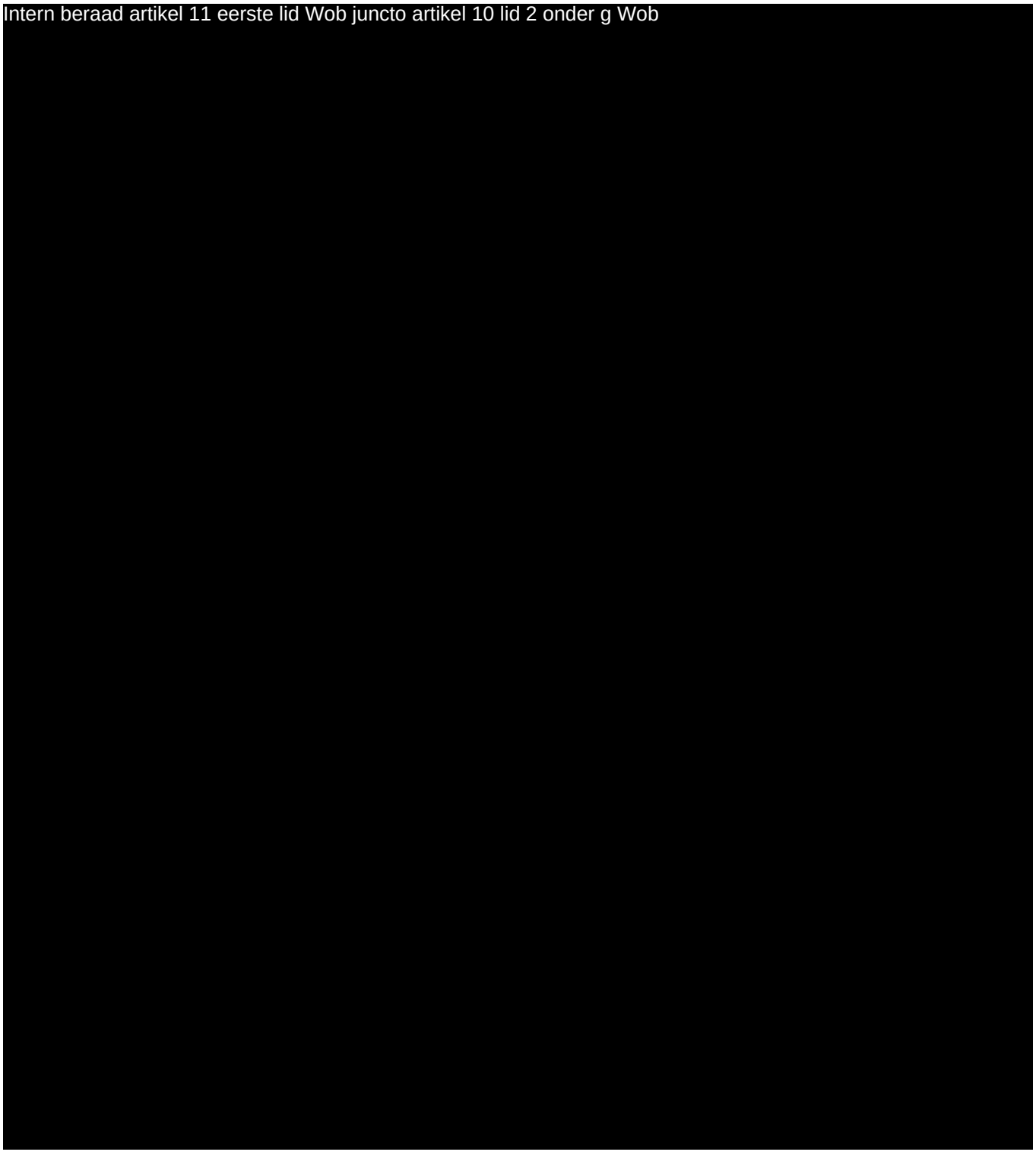
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

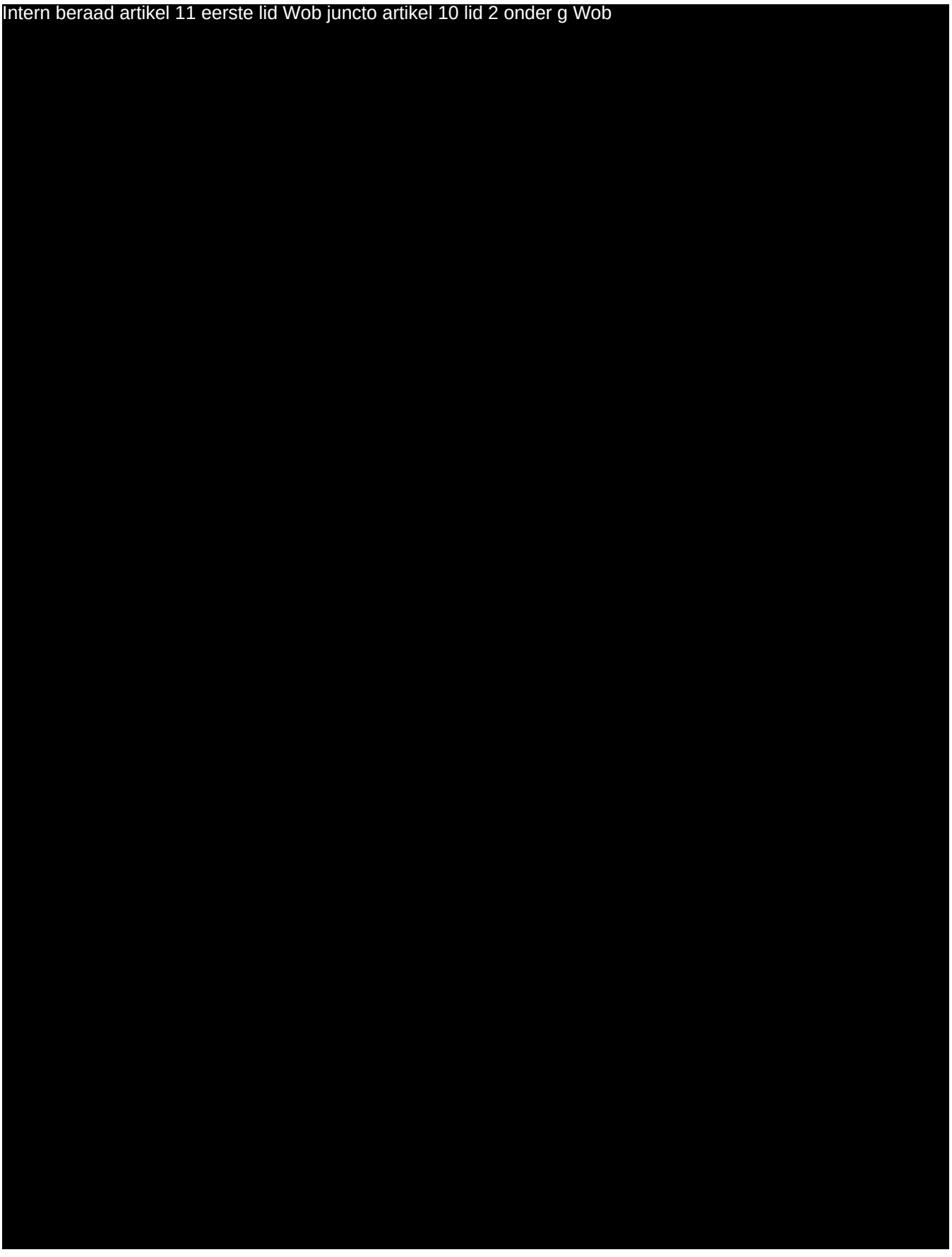
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob

[redacted]

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



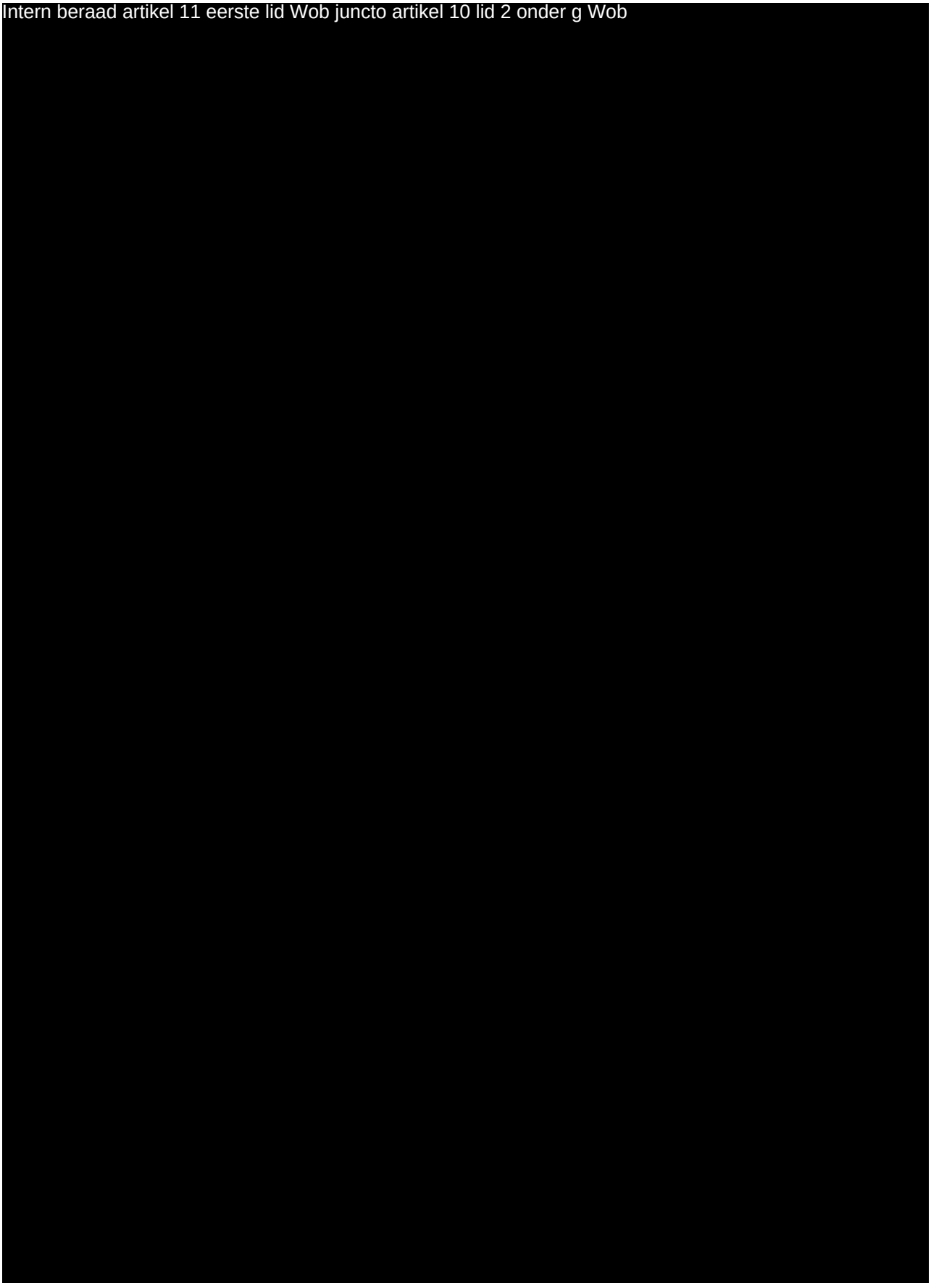
Intern beraad artikel 11 eerste lid Wob juncto artikel 10 lid 2 onder g Wob



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

[redacted]

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]

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

[redacted]

[redacted]

Verslag Kernteamoverleg Preverkenning CID-Binckhorst

d.d. 10 januari 2019, 15.00-16.30, Spui 70, Den Haag

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

1. **Opening**

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

2. **Verslag/afspraken vorige keer**

De acties uit het vorige verslag zijn uitgevoerd. In de laatste actie staat 10 februari, dit moet uiteraard zijn 10 januari.

3. **Proces en planning tot zomervakantie 2019**

heeft voor het komende half jaar uiteen gezet wanneer verschillende producten gereed moeten zijn en wanneer bepaalde bijeenkomsten plaatsvinden. We werken vanuit deze planning toe naar het strategisch BO-MIRT in week 21-23. Op 21 februari is al de eerste programmaraad en voor die tijd moeten verschillende producten zijn afgerond. Binnenkort vindt overleg plaats met o.a over de op te leveren producten. Zo zal bijvoorbeeld uitgezocht moeten worden of we ons nog moeten houden aan de MIRT-spelregels en of een complete structuurvisie vereist is. In ieder geval moet voor de eerste programmaraad de uitvraag voor de onderzoeken zijn voorbereid. We moeten qua planning nagaan of het matcht met de omgevingsplannen, hiervoor moeten we nauwer samenwerken met de gebiedsontwikkelingen.

4. **Nota van Uitgangspunten/Afsprakenkader - gebiedsontwikkeling/mobiliteit**

heeft vorig kernteamoverleg e.e.a. verteld over de plannen in de Binckhorst vanuit de gebiedsontwikkelingen. We hebben geconstateerd dat er wat verschillen van inzicht bestaan voor wat betreft de planning en de uitgangspunten. en hebben hierover op dinsdag 8 januari een overleg gehad met o.a. Het leek tijdens het vorige kernteamoverleg alsof de uitgangspunten veel verschilden, dit bleek uiteindelijk gelukkig mee te vallen. Het voorstel van VINU is nu een uitgangspunten/afsprakenkader op de stellen om alle neuzen dezelfde kant op te krijgen. In Den Haag moet het uitgangspuntenkader op een manier worden vastgesteld, heeft daarvoor een directieoverleg ingepland. Ook voor wat betreft de participatie gaan we zoveel mogelijk aanhaken bij de participatieprocessen van de gebiedsontwikkelingen stelt een participatieplan op, dat naar verwachting halverwege februari gereed is.

5. **Opstart verkenning**

Op de korte termijn moeten we in ieder geval voor het no-regret pakket de uitvraag uitzetten. We moeten goed nadenken over een logische clustering van de verschillende uitvragen. stelt de volgende clustering voor: **1.** ontwerp + kosten, **2.** m.e.r. + economische effecten, **3.** alternatieve bekostiging. In het overleg met IenW en BZK dat binnenkort plaatsvindt zal dit ook besproken worden. De reeds bestaande m.e.r.-procedures voor CID en Binckhorst moeten worden meegenomen in het onderzoek. benadrukt dat het ook belangrijk is om in beeld krijgen van waar we raakvlakken hebben met andere lopende projecten. organiseert binnenkort een werksessie kernteam Plus, dat is een goede plek om dit soort zaken af te stemmen.

6. No-regret pakket

Buiten scope

[redacted]

7. Afstemming

Volgend kernteam krijgen we bezoek van [redacted]. We bespreken dan met hen de OV-Werkplaats en de logistieke lijn. De logistieke lijn is tot nu toe te weinig belicht in de pre-verkenning, Harold stelt voor dat vanaf nu meer consequent mee te nemen.

We weten nog niet wat [redacted] voor ons kan betekenen. [redacted] zit momenteel in een bespreking daarover en ook [redacted] is betrokken bij de uitwerking. Zodra meer bekend is over wat de proeftuin precies inhoudt, wordt dit gecommuniceerd aan het kernteam.

[redacted] zit vanuit het kernteam in het programmateam voor het G4-traject.

8. Communicatie/participatie

intern beraad

[redacted]

[redacted] heeft binnenkort een afspraak met iemand van Gemeente Rijswijk om af te stemmen of zij willen deelnemen in het kernteam.

9. Volgende vergadering met [redacted]r en [redacted] van MOVE

Belangrijke thema's voor de volgend kernteamoverleg zijn:

1. Gemeenschappelijke uitgangspunten gebiedsontwikkelingen
2. Op te leveren producten in relatie met de officiële mirt-spelregels
3. [redacted]
4. Terugblik raadsbijeenkomst
5. Governance gebiedsprogramma

10. Rondvraag/sluiting

Voorgesteld wordt om in het kernteamoverleg over 4 weken iemand van CID uitnodigen, zoals [redacted] was uitgenodigd vanuit de Binckhorst.

Acties

- [redacted] plant voor het komende half jaar alle vergaderingen in, om de week op donderdagochtend.
- [redacted] gaat binnen [redacted] na [redacted], [redacted].
- [redacted] neemt [redacted] op in de tafelindeling voor 21 januari.
- [redacted]

Verslag Kernteamoverleg Preverkenning CID-Binckhorst
d.d. 24 januari 2019, 9.00-10.30, Spui 70, Den Haag

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

1. Opening

Vandaag is voor het eerst aanwezig namens Gemeente Den Haag en voor het laatst.

2. Verslag/afspraken vorige keer

- Wat betreft het verslag geen opmerkingen, het verslag is vastgesteld.
- De toekomstige overleggen zijn tot 1 januari zoals eerder afgesproken ingepland om de week op donderdagochtend. kan niet op die donderdagochtenden vanwege overleggen voor Werkplaats MOVE die op hetzelfde moment gepland staan. gaat op zoek naar een oplossing.
- Buiten scope

3. Voorbereiding DO en Programmaraad februari 2019

Intern beraad en deels buiten scope

4. Terugblik raadsbijeenkomst 21 januari

Intern beraad

Een andere optie is dat alleen in het kernteamplus deelneemt.

5. No-regret

buiten scope

uitgenodigd die verstand hebben van de verschillende geplande maatregelen. [redacted]
buiten scope
[redacted]

[redacted]

6. **Op te leveren producten i.r.t. MIRT-spelregels**

[redacted] hebben hierover een gesprek gehad met het Rijk[redacted] We weten nu i.i.g. dat we niet een formele structuurvisie hoeven op te leveren, het wordt meer een soort masterplan. Of een formele m.e.r.-procedure vereist is moet nog uitgezocht worden. [redacted] maakt nu een notitie om de onderzoeksvragen uit te kunnen zetten. We willen vooraf weten welke besluiten er genomen worden. [redacted] **neemt contact op met de projectleider in Rotterdam om in kaart te krijgen wat hun verplichtingen zijn**. Het is voor [redacted] taak om voor 5 februari de onderzoeksvragen voor de uit te zetten onderzoeken helder te hebben.

7. **Gemeenschappelijke uitgangspunten gebiedsontwikkelingen**

[redacted] heeft een overzicht gemaakt met de onderwerpen waarover we afspraken moeten maken. Hiermee maken we inzichtelijk waar we wel en niet op een lijn zitten met de gebiedsontwikkelingen.
[redacted]

[redacted] stelt voor de kolommen 'omgeving' en 'stationsomgeving Voorburg' op te nemen in het overzicht. Andere suggesties kunnen deze week worden gestuurd aan[redacted] brengt samen met [redacted] de samenhang voor wat betreft Leidschendam-Voorburg in kaart. Tijdens het volgende kernteamoverleg heeft [redacted] meer inzichtelijk waar de verschillen van uitgangspunten zitten.

Het uiteindelijke doel is om dit overzicht vast te stellen in de programmaraad in april en het DO daarvoor. Hierom moeten we de uitgangspunten in februari afgerond hebben. Waarschijnlijk zijn er punten waarbij we niet helemaal op een lijn zitten, [redacted] zal dan de aangewezen persoon zijn om knopen door te hakken. Op 4 februari heeft [redacted] hierover een gesprek met [redacted] en [redacted]), waarvoor [redacted] ook wordt uitgenodigd.

8. **Terugkoppeling G4-gesprek** Intern beraad
[redacted]

9. **Participatieplan**

We sluiten voor de participatieplannen zo veel mogelijk aan te sluiten bij wat er al gebeurt. [redacted] gaat op zoek naar de bestaande participatieplannen van de CID en Binckhorst om naar [redacted] te sturen. Utrecht en Amsterdam lopen volgens de krant voorop als het aankomt op verdichting,

10. **Rondvraag/sluiting**

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

Acties:

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

Verslag Kernteamoverleg Preverkenning CID-Binckhorst
d.d. 21 februari 2019, 9.00-10.30, The Hague Humanity Hub, Den Haag

Aanwezig:
- [redacted] Gem. Leidschendam-Voorburg
- [redacted] Prov. Zuid-Holland
- [redacted], MRDH
- [redacted], Min. IenW
- [redacted] VINU
- [redacted], Gem. Den Haag
- [redacted] VINU
- [redacted], VINU
- [redacted], Gem. Den Haag

1. Opening

Op 20 februari heeft overleg plaatsgevonden tussen [redacted] en [redacted]. IenW wil graag gezamenlijk strakker sturen op de verkenning en de G4-business case Binckhorst. De wens is om meer inzicht te krijgen in de onderbouwing van de OV-oplossingen vanuit de relatie met verstedelijking. Dit zou kunnen door een uitwerking van de business case Binckhorst. [redacted] en [redacted] zorgen voor een gezamenlijke weergave van de afspraken.

2. Verslag vorige keer

Het verslag wordt vastgesteld.

3. Actielijst

1. [redacted] onderzoekt de noodzaak om een plan-m.e.r. uit te voeren voor de Verkenning. **Actie blijft staan.** Dit heeft [redacted] opgepakt, een jurist van Gemeente Den Haag gaat dit nu na.
2. [redacted] neemt contact op met [redacted] en [redacted] om hen te informeren over het besluit van het kernteam om deze preverkenning niet te agenderen in de eerstvolgende DO en Programmaraad. **Actie afgerond.**
3. [redacted] stuurt de handout en namenlijst van de raadsbijeenkomst aan de kernteamleden. **Actie nog niet afgerond.** Handout is verzonden, namenlijst is nog niet achterhaald.
4. [redacted] neemt contact op met [redacted] van Rotterdam om in kaart te krijgen wat hun verplichtingen zijn. **Actie nog niet afgerond.** Dit pakt Jelle op in het programmateam.
5. [redacted] gaat na of [redacted] kan aansluiten bij de Haagse sessie voor inventarisatie van participatieplannen. **Actie afgerond.** [redacted] was niet aanwezig bij de sessie maar heeft nu wel contact met de communicatieadviseurs.
6. [redacted] stuurt zijn suggesties voor maatregelen rondom station Laan van NOI naar [redacted]. **Actie afgerond.**
7. [redacted] heeft voor het kernteamoverleg van 7 maart een eerste voorstel voor het participatieplan gereed. **Actie afgerond.** Het eerste voorstel ligt in dit kernteamoverleg ter bespreking.
8. [redacted] stelt een memo over de uitgangspunten van de gebiedsontwikkelingen. **Actie afgerond.** Het memo wordt momenteel intern binnen Gemeente Den Haag besproken.
9. [redacted] stelt een memo op over de toepassing van de MIRT-Spelregels voor de Verkenning CID-Binckhorst. **Actie afgerond.** Het memo ligt in dit kernteamoverleg ter bespreking.
10. [redacted] stelt een memo op over de op te stellen producten in de Verkenning. **Actie afgerond.** Het memo ligt in dit kernteamoverleg ter bespreking.
11. [redacted] heeft vaak conflicterende afspraken op donderdag. [redacted] stemt met het kernteam af over verschuiving van het kernteam naar een ander moment op de donderdag. **Nieuwe actie:** [redacted] gaat bij BZK na of vervanging geregeld kan worden voor [redacted]
12. [redacted] inventariseert de reeds bekende projecten die op korte termijn worden uitgevoerd in CID-Binckhorst, inclusief de status van de dekking van deze projecten. Dit is basisinformatie voor het no-regretpakket. Dit is een taak voor [redacted] en daar wordt nu aan gewerkt voor de werksessie van 5 maart.

13. [redacted] gaat de stand van zaken na rond de offerte van VINU. **Actie afgerond.** De offerte is momenteel aangehouden in het DT.

4. Vertaling spelregels MIRT naar Verkenning

Het memo van [redacted] bevat een voorstel over de op te stellen producten voor CID-Binckhorst. Belangrijkste verschil met het reguliere spelregelkader is dat we geen structuurvisie maar een "Masterplan Mobiliteit en Ruimte" maken. Een plan m.e.r. en alle verplichte procedures die daarmee samenhangen zullen vermoedelijk ook niet formeel van toepassing zijn. De gebiedsontwikkelingen (woningaantallen, woonmilieus, arbeidsplaatsen) geven input voor het masterplan.

Voor de notitie voor de programmaraad moet duidelijk worden waarin precies de verschillen zitten met de reguliere spelregels. [redacted] schrijft met de input van het kernteam het memo om naar een notitie voor de programmaraad.

5. Voorstel uitvragen markt Analytische fase

Het memo stelt voor om marktpartijen uit te vragen voor de producten in de analytische fase. Deze fase loopt tot en met het BO MIRT in Q4 2019. De uitvraag wordt gedaan voor een consortium met daarin zowel een ingenieursbureau als verkeerskundige kennis. Het kernteam stelt voor de uitvraag te richten aan Witteveen & Bos, Arcadis en RH-DHV.

Het thema alternatieve bekostiging speelt op veel verschillende niveaus. Het is zaak om de inzichten bij elkaar te brengen en een selectie te maken van maatregelen die passen bij CID-Binckhorst. Het kernteam herkent zich in de aanpak om hier gerichte enkelvoudige aanvragen voor op te stellen. [redacted] en [redacted] pakken het thema op en zetten de uitgangspunten op een rij voor de Programmaraad van 24 april.

[redacted] gaan in overleg met inkoopadviseurs van Den Haag en stellen een concept-uitvraag op.

6. Communicatie/participatie

[redacted] maakte een voorstel voor communicatie en participatie. Op 21 mei wordt een informatiemarkt georganiseerd over de voortgang van de verkenning. [redacted] gaan na of bestuurders hierbij aanwezig willen zijn. Genodigden zijn het Kernteam Plus en omliggende gemeenten. [redacted] stelt voor om [redacted] als gast uit te nodigen.

7. No-regret

a. Voortgang no-regret

Buiten scope

[redacted]

Ambtelijke stuurgroep

Buiten scope

[redacted]

b. Voorstel dekking no-regret

Buiten scope [redacted]

8. Terugkoppeling DO

Het DO wil voortgang en besluitvorming zoveel mogelijk laten lopen via DO en Programmaraad. Met name voor de grote keuzes: overgang van de ene MIRT-fase naar de andere, veranderingen in de scope en financiële besluiten. Er is begrip dat bij Verkenningen van Rotterdam en Den Haag zonodig een eigen DO/BO nodig is voor afstemming met meer partners en meer diepgang.

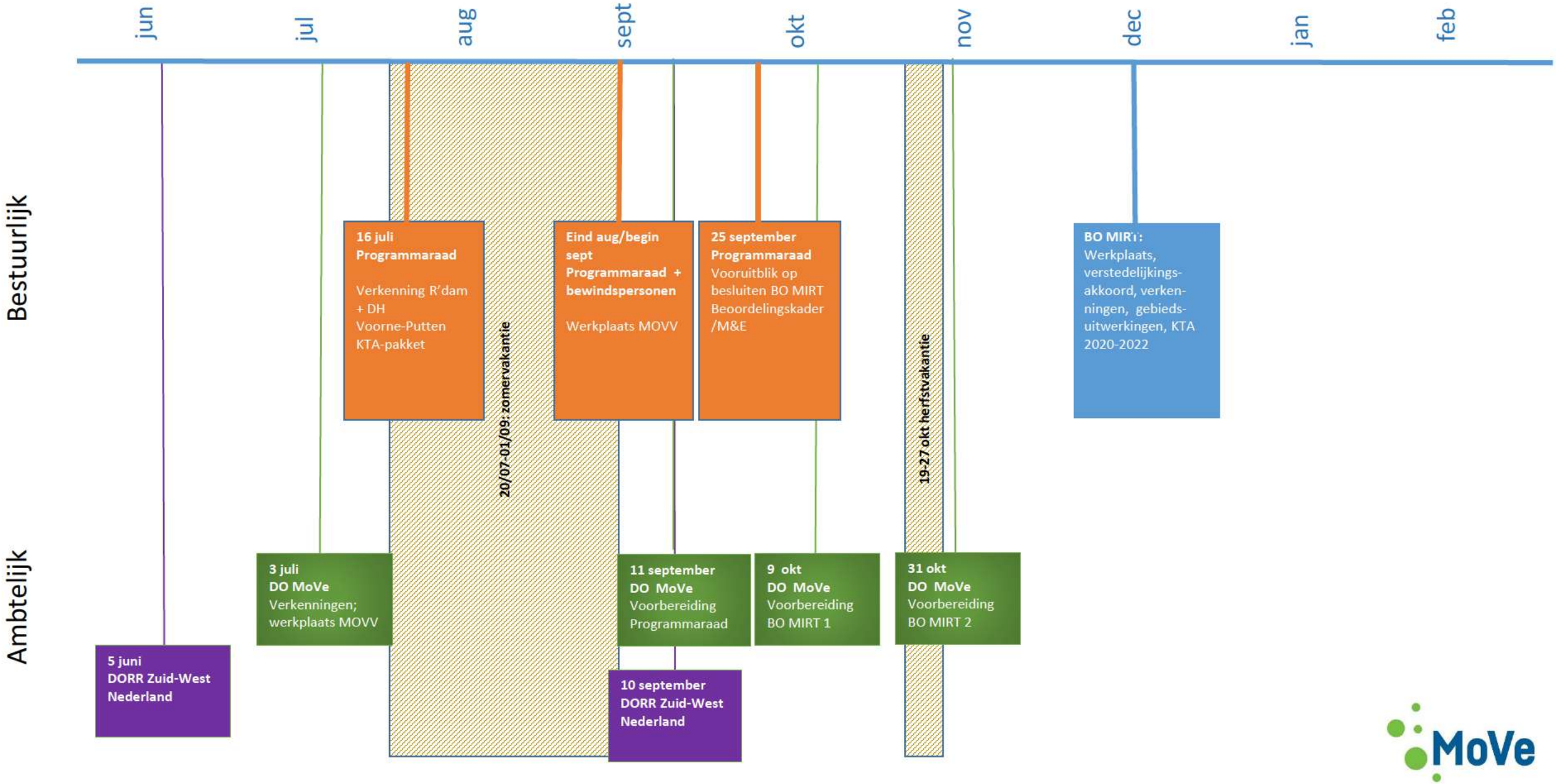
9. Terugkoppeling Werkplaats OV

De Werkplaats OV is ook bezig met onderzoek naar de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging. We moeten voorkomen dat op teveel niveaus hetzelfde wordt onderzocht. [redacted] vraagt hiervoor aandacht in het Kernteam-Plus van MoVe.

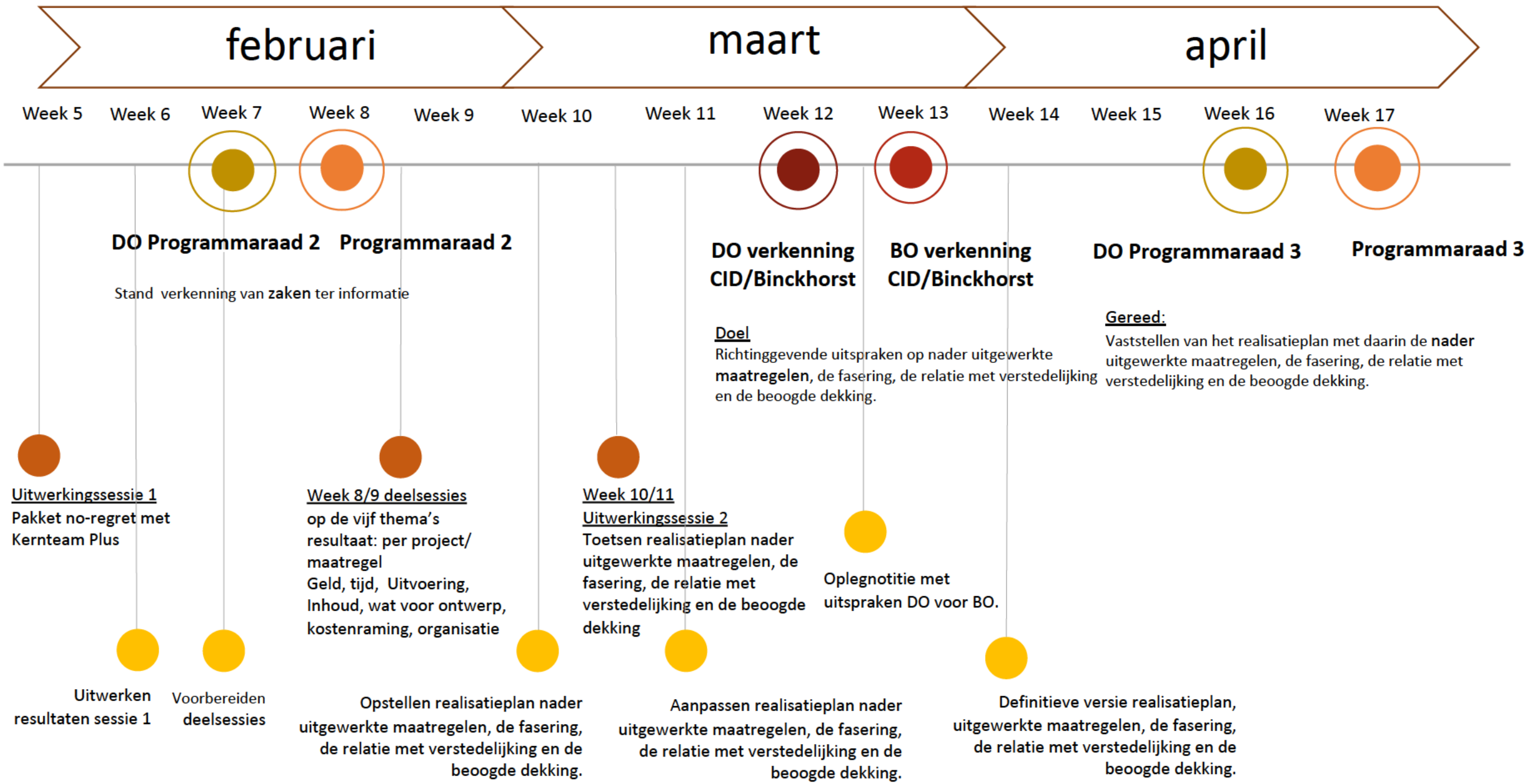
Acties

1. [redacted] leggen contact met [redacted] met de vraag of zij er voor kunnen zorgen dat er één verslag wordt opgesteld van de bijeenkomst tussen [redacted] en [redacted]
2. [redacted] achterhaalt namenlijst van de raadsbijeenkomst.
3. [redacted] neemt contact op met [redacted] van Rotterdam om in kaart te krijgen wat hun verplichtingen zijn.
4. [redacted] gaat intern na of hij vervangen kan worden op de momenten dat hij niet bij het kernteam aanwezig kan zijn.
5. [redacted] schrijft met de input van het kernteam het memo Vertaling spelregels MIRT naar Verkenning om naar een notitie op te leveren producten voor de programmaraad.
6. [redacted] en Inge werken voor het volgende kernteam de uitvraag voor de sporen ontwerp en effecten uit.
7. [redacted] en Inge doen een voorstel voor het samenbrengen van de onderzoeken omtrent alternatieve bekostiging.
8. [redacted] gaat na of het mogelijk om de fasering van de woningbouw en andere gebiedsontwikkelingen te visualiseren, bijvoorbeeld met kaarten per periode.
9. [redacted] gaat bij [redacted] na of de kernteamleden collega's kunnen uitnodigen voor de werksessie van 5 maart.
10. [redacted] doet een voorstel voor de invulling van de ambtelijke stuurgroep (managersniveau of directeurenniveau)?
11. [redacted] plant de ambtelijke stuurgroep in, in de laatste week van maart.

Opgave	Doelstelling/aspect	Criterium	Indicator(en) zeef 1	Methodiek zeef 1
Realiseren verstedelijkings-opgave	Verstedelijking	Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma	Mate van faciliteren realisatie verstedelijkingsopgave (volledigheid en tempo)	Expert judgement op basis van beschrijving maatregelenpakket en effecten op alle
		Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket	Mate waarin maatregelenpakket aansluit op ruimtelijke visie voor het gebied	Expert judgement
	Agglomeratiekracht / economisch	Verbinding met kennisclusters	Mate van verbetering van de bereikbaarheid	Kwalitatieve beschouwing op basis van bereikbaarheidsanalyse (zie aantrekkelijke leefomgeving)
		Nationale bereikbaarheid	Mate van verbetering van de bereikbaarheid	Kwalitatieve beschouwing op basis van bereikbaarheidsanalyse (zie aantrekkelijke leefomgeving)
		Internationale bereikbaarheid	Mate van verbetering van de bereikbaarheid	Kwalitatieve beschouwing op basis van bereikbaarheidsanalyse (zie aantrekkelijke leefomgeving)
	Agglomeratiekracht / aantrekkelijke	Bereikbaarheid van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen	Bereik per modaliteit binnen 30 minuten, van mensen, arbeidsplaatsen en voorzieningen/recreatiegebieden	Analyse op basis van reistijdisochronen uit MRVDH modellering
		Ruimtegebruik	Toe- / afname beschikbare aantrekkelijke openbare ruimte	Expert judgement
		Leefbaarheidsknelpunten	Effect wijziging mobiliteitssysteem op aanwezige knelpunten op het gebied van lucht, geluid en veiligheid	Expert judgement op basis van quick scan bestaande knelpunten en informatie uit verkeersmodellering
	Mobiliteitstransitie	Mate van stimuleren transitie auto naar andere modaliteiten	Kwalitatieve beschouwing van wijzigingen in modal split in relatie tot verstedelijkingsopgave en doelstellingen	Modal split verschuiving in MRVDH model + expert judgement op basis van beschrijving maatregelen op gebied van stations, mobility hubs en OV haltes
	Duurzaamheid	Bijdragen aan klimaatadaptatie	Mate waarin effecten van toename in neerslag en temperatuurstijging worden beperkt	Kwalitatieve beschrijving
		Bijdragen aan energietransitie	Mate waarin mogelijkheid wordt geboden over te stappen van fossiele naar duurzame energiebronnen	Kwalitatieve beschrijving
		Mogelijkheden voor circulaire economie	Mate waarin materiaalgebruik beperkt wordt en op een circulaire manier plaats kan vinden	Kwalitatieve beschrijving
		Adaptiviteit	Mate waarin maatregelenpakket nog kan worden bijgestuurd/aangepast in de toekomst	Kwalitatieve beschrijving
Wegnemen / beperken bestaande knelpunten bereikbaarheid	Beperken knelpunten hoofdwegennet	Effect op filevorming op het hoofdwegennet	IC verhoudingen op het hoofdwegennet	Verkeersmodellering met het MRVDH model
	Beperken knelpunten spoor	Effect op bestaande knelpunten	Mate waarin knelpunten worden verholpen	Expert judgement impact op knelpunten op basis van kwalitatieve inschatting van verhouding gebruik (uit model) / capaciteit
	Beperken bestaande capciteits knelpunten bus, tram, metro	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten	Mate waarin knelpunten worden verholpen	Expert judgement impact op knelpunten op basis van kwalitatieve inschatting van verhouding gebruik (uit model) / capaciteit
Bijdragen aan ambities OV en fiets	Bijdrage aan ambities OV	Robuustheid en betrouwbaarheid van het OV netwerk	Mate waarin alternatieven en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn	Kwalitatieve beschrijving
	Bijdrage aan ambities fiets	Robuustheid en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk	Mate waarin alternatieve routes en overstapmogelijkheden beschikbaar zijn	Kwalitatieve beschrijving
Financiele haalbaarheid	Betaalbaarheid	Kosten in relatie tot kansen voor financiering	Kostenraming, bandbreedte 40%	SSK kostenraming op basis van kentallen
	Kosten/baten	Kosten in relatie tot doelbereik	Verhouding tussen kosten en doelbereik	Kwalitatieve beschrijving
	Risico's	Risico's financierbaarheid	Risicobeoordeling	Kwalitatieve beschrijving


jun
jul
aug
sept
okt
nov
dec
jan
feb
Bestuurlijk
Ambtelijk
16 juli
Programmaraad
Verkenning R'dam + DH
Voorne-Putten
KTA-pakket
Eind aug/begin sept
Programmaraad +
bewindspersonen
Werkplaats MOVV
25 september
Programmaraad
Vooruitblik op besluiten BO MIRT
Beoordelingskader /M&E
BO MIRT:
Werkplaats, verstedelijkings-akkoord, verken-ningen, gebieds-uitwerkingen, KTA 2020-2022
20/07-01/09: zomervakantie
19-27 okt herfstvakantie
5 juni
DORR Zuid-West Nederland
3 juli
DO MoVe
Verkenningen; werkplaats MOVV
11 september
DO MoVe
Voorbereiding Programmaraad
9 okt
DO MoVe
Voorbereiding BO MIRT 1
31 okt
DO MoVe
Voorbereiding BO MIRT 2
10 september
DORR Zuid-West Nederland

Planning en activiteiten no regret pakket CID-Binckhorst eerste halfjaar 2019



Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Kenmerk
2019-0000029393

Uw kenmerk

Datum 18 januari 2019
Betreft Uitkomsten overleg Rijk-G4 over verstedelijking

Met deze brief informeer ik u over aanleiding, uitkomsten en vervolg van een gesprek tussen een delegatie van het kabinet en de burgemeesters en meest betrokken wethouders van de G4 op 16 januari jl. Onderwerp van het gesprek was de aanpak van de grote nationale verstedelijkingsopgave.

We staan voor een grote verstedelijkingsopgave die heel Nederland raakt en in bijzonder de grote stedelijke regio's zowel binnen als buiten de Randstad. Wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid moeten in deze gebieden bij elkaar worden gebracht. Door de omvang van de opgave is nauwe samenwerking tussen overheden onderling en tussen overheden en marktpartijen nodig. Gemeenten, provincies en het Rijk werken dan ook in diverse samenstellingen en programma's samen om deze opgave het hoofd te bieden. Niet voor niets is deze opgave prominent benoemd in het kabinetsperspectief NOVI (vergaderjaar 2018-2019, kamerstuk 34682 nr. A) en zijn hiervoor diverse belangrijke afspraken gemaakt tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgelopen najaar (vergaderjaar 2018-2019, kamerstuk 35000-A nr. 78).

Bij investeringen die gedaan worden, is er bij de ontwikkeling van grote binnenstedelijke gebieden goede afstemming nodig over besluiten gericht op wonen en besluiten ten aanzien van infrastructuur en bereikbaarheid. Dat betekent dat beslissingen over investeringen in mobiliteit, verduurzaming of woningbouwontwikkelingen dichter bij elkaar moeten worden gebracht. Ook de overheidsinvesteringen in verstedelijking kennen verschillende directe en indirecte baten en baathebbers. Zo zijn er vaak belangrijke baten voor ontwikkelende partijen en gebruikers. Dergelijke baten kunnen nu nog onvoldoende benut worden voor gebiedsontwikkeling en de hiermee samenhangende verbetering van de bereikbaarheid.

De G4-steden hebben – tegen de achtergrond van de omvang en urgentie van de verstedelijkingsopgave– gezamenlijk naar een vernieuwing in de aanpak van deze grote verstedelijkingsopgave gekeken. Om een eerste beeld te krijgen op welke manieren er versneld kan worden in de aanpak, hebben partijen in de zomer van vorig jaar een quick scan gedaan naar mogelijkheden en buitenlandse ervaringen met nieuwe vormen van gebiedsontwikkeling. Als vervolg op deze bijeenkomst zijn in de afgelopen maanden door de G4 in samenwerking met het Rijk de

(maatschappelijke) kosten en baten van deze gebiedsontwikkelingen verder in beeld gebracht. De vier businesscases richtten zich op de volgende gebieden: Rotterdam Oostflank, Den Haag Binckhorst, Utrecht Zuidwest en Amsterdam Westzijde. Dit wil overigens niet zeggen dat andere gebiedsontwikkelingen niet in de verdere uitwerking zullen worden betrokken.

Op 16 januari hebben de minister-president, de ministers van BZK en IenW en de staatssecretaris van IenW gesproken met de burgemeesters en meest betrokken wethouders van de G4 over de bevindingen van deze onderzoeken en over de vervolgaanpak. Belangrijkste uitkomst van dit overleg is dat de G4 en het Rijk op basis van de uitgevoerde analyses hebben vastgesteld dat een vernieuwing in de aanpak van de verstedelijkingsopgave gerealiseerd kan worden. Dat kan door:

- het optimaal benutten van beschikbare publieke middelen;
- het inzetten van nieuwe instrumenten gericht op het benutten van de baten die door gebiedsontwikkeling gecreëerd worden;
- het gezamenlijk creëren van een toekomstperspectief dat zekerheid biedt aan investerende partijen;
- het wegnemen van hindernissen voor investeringen door partijen;
- effectievere samenwerking tussen overheden onderling en met de markt.

Dit vraagt van zowel steden als Rijk de wil om regels waar mogelijk aan te passen en nog nauwer samen te werken. G4 en Rijk hebben zich hieraan gecommitteerd.

Concreet betekent dit het volgende. Het gesprek over de samenhang tussen ruimtelijke ordening, woningbouw en bereikbaarheid wordt met alle regio's gevoerd in het kader van de bestuurlijke overleggen MIRT. Daarbij zal, voor investeringen in de infrastructuur, een stap-voor stap-benadering worden gevolgd binnen de MIRT-systematiek. Het Rijk stelt dit voorjaar de kaders van een mobiliteitsfonds vast, met aandacht voor de leerervaringen vanuit de lopende gebiedsprogramma's in de grote stedelijke regio's. Hiervoor zijn zogeheten proeftuinen mobiliteitsfonds afgesproken. Het op dit moment niet beschikbaar zijn van financiële middelen voor concrete maatregelen mag overigens niet in de weg staan van nadenken over toekomstig benodigde maatregelen.

Genoemde gebiedsopgaven krijgen daarnaast een plek in de woondeals die binnenkort worden gesloten met de Metropoolregio Amsterdam, de regio Utrecht en de Zuidelijke Randstad waar Rotterdam en Den Haag toe behoren. In de woondeals staan onder meer afspraken over de ontwikkeling van gebieden en locaties voor woningbouw en de randvoorwaarden die hiervoor nodig zijn. De woondeals zijn daarmee ook onderdeel van de genoemde stap-voor-stap benadering, waarbij dus voor infrastructuurinvesteringen op de MIRT-systematiek wordt aangesloten.

De steden starten met (regionale) verstedelijkingsfondsen en passen spelregels aan om de investeringsruimte gericht op de verstedelijkingsopgave te vergroten. BZK gaat aan de slag met instrumentarium gericht op gebiedsontwikkeling, zoals de mogelijkheden voor het verhalen van kosten voor publieke voorzieningen. Daarnaast onderzoekt BZK hoe de werking van het gemeentefonds en van de verhuurderheffing kan bijdragen aan de verstedelijkingsopgave. Om de financieringskant nader te verkennen, wordt in gesprek gegaan met Invest-NL.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Datum
18 januari 2019

Kenmerk
2019-0000029393

Ook is er een gezamenlijke studiegroep ingesteld onder leiding van de secretaris-generaal van IenW om instrumenten uit te werken om baten van ruimtelijke- en bereikbaarheidsinvesteringen in te zetten voor alternatieve bekostiging van gebiedsontwikkeling, inclusief bereikbaarheid.

Rijk en G4 beogen met deze acties te komen tot nieuwe vormen van samenwerking en een instrumentarium met een bredere betekenis. Dan gaat het er in de eerste plaats om dat, als in de G4 blijkt dat de inzet ervan effectief is, maatregelen ook in andere gebiedsontwikkelingen in heel Nederland kunnen worden toegepast. Rijk en G4 kijken daarbij naar de volle breedte van gebiedsontwikkeling.

De uitkomsten van deze vervolgstappen kunnen ook leiden tot maatregelen die worden voorgelegd aan gemeenteraden en de Tweede Kamer. De grote verstedelijkingsopgave en de oplossingen daarvoor zullen ook terugkomen in onder meer de MIRT-afspraken, de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en genoemde woondeals tussen Rijk en regio's.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren