



Plan van Aanpak | Planning- en studiefase

Bereikbaarheid CID-Binckhorst
Versie 1.1, 7 september 2023



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3	4	STURING & ORGANISATIE	24
1.1	ACHTERGROND	4	4.1	ALGEMENE ORGANISATIESTRUCTUUR	26
1.2	BESTUURLIJKE CONTEXT	6	4.2	STURING	27
1.3	DOEL PLAN VAN AANPAK	7	4.3	PROJECTORGANISATIE	27
1.4	LEESWIJZER	7	4.4	OVERLEGSTRUCTUUR	30
2	PROJECT OPGAVE	8	4.5	RAPPORTAGES	32
2.1	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	9	5	PROJECTBEHEERSING	34
2.2	SCOPE	9	5.1	FINANCIËN	35
2.3	RAAKVLAKKEN & EXTERNE ONTWIKKELINGEN	12	5.2	PLANNING	36
3	PROCES	14	5.3	RISICO'S	37
3.1	OMGEVINGSPoor	16	5.4	KWALITEIT	38
3.2	TECHNISCH-INHOUDELIJK SPOOR	18	5.5	SCOPE	38
3.3	PLANPROCEDURES EN CONDITIONERING	19	5.6	RAAKVLAKKEN	39
3.4	POLITIEK-BESTUURLIJK	21	5.7	INFORMATIE/DOCUMENTATIE	39
3.5	PROJECTMANAGEMENT EN -BEHEERSING	21	BIJLAGEN	41	
			BIJLAGE 1 – UITWERKING SCOPEBESCHRIJVING	42	
			BIJLAGE 2 – FINANCIËLE OVERZICHTEN (VERTROUWELIJK)	44	
			BIJLAGE 3 – INTEGRALE PLANNING	45	
			BIJLAGE 4 – RISICODOSSIER	45	

[Typ hier]



PLAN VAN AANPAK | PLANNING- EN STUDIEFASE
BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op zowel de inhoudelijke als bestuurlijke contact van het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Daarnaast wordt de huidige stand van zaken, het doel en een overzicht van de inhoud van dit plan van aanpak beschreven.

1.1 ACHTERGROND

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag groeit. Tot 2040 komen er 400.000 inwoners bij, wat zorgt voor een grote behoefte aan nieuwe (betaalbare) woningen en werkgelegenheid. In totaal moet hiervoor in de metropoolregio ruimte worden gevonden voor minimaal 200.000 nieuwe woningen¹, waarvan het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst geschikte locaties zijn in de Haagse regio. De Binckhorst is één van de gebieden die in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) aangewezen is voor grootschalige verstedelijking. CID-Binckhorst ligt centraal in de stad en de regio, wat aansluit op de behoefte aan stedelijk wonen en heeft al veel voorzieningen binnen loop- en fietsafstand. Ook zijn er in de nabijheid verschillende treinstations, die een goede basis vormen voor betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer (OV) dan nu het geval is.

De gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst ligt vast in verschillende ruimtelijke plannen, de belangrijkste hiervan zijn de Structuurvisie CID (vastgesteld juli 2021) en het Omgevingsplan Binckhorst (november 2018).² Voor het gebied Central Innovation District (CID)- Binckhorst in de gemeente Den Haag hebben Rijk (IenW en BZK) en regio (de Provincie, MRDH en Den Haag) in het Bestuurlijk Overleg in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) van 10 november 2022 afspraken hebben gemaakt over de realisatie van ruim 20.000 woningen in CID-Binckhorst tot en met 2030 en het mogelijk maken van ca. 15.000 woningen na 2030 gekoppeld aan het Voorkeursalternatief zoals beschreven in hoofdstuk 4. Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking start de regio met de volgende fase van de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord, de regionale woondeals en het Woonwerkakkoord. Deze volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van de tramverbinding.

¹ Bron: MRDH 200.000 woningen: [Investeren in de Zuidelijke Randstad is investeren in Nederland](#).

² Bron: www.binckhorstbereikbaar.nl

[Typ hier]

De groei in woningen en arbeidsplaatsen zorgt voor extra verplaatsingen. Het is belangrijk om het gebied (en omliggende gebieden) ook in de toekomst prettig leefbaar, (verkeers)veilig en bereikbaar te houden. Op dit moment zijn er al meerdere knelpunten op deze thema's. De ambitie is om bij het verder vormgeven van deze verstedelijkingsopgave voorrang te geven aan duurzame en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en OV (mobiliteitstransitie), waarbij de auto in (hoog) stedelijke gebieden een kleinere rol krijgt. Hierdoor kan de gewenste groei gefaciliteerd worden, ontstaat er meer ruimte in de stad voor wonen, werken en verblijven en verbetert de leefkwaliteit.



Figuur 1. Historisch overzicht

Historisch overzicht

De verkenning van een HOV-verbinding door CID-Binckhorst kent een lange voorgeschiedenis en een brede context van onderzoeken en beleidsvoornemens. Een historisch overzicht van onderzochten tracés, onderbouwing en besluiten tot en met 2019 is terug te lezen in het rapport 'Feitenrelaas tussenstap – Historisch overzicht onderzochte tracés, onderbouwingen en besluiten t/m 2019' van 27 mei 2021. Een schematische weergave is opgenomen in figuur 1. De belangrijkste onderdelen worden onderstaand toegelicht.

Pre-verkenning en Start- en analysefase

In 2018 is de pre-verkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst uitgevoerd. Het hoofddoel van de pre-verkenning was het leggen van de basis voor het nemen van de startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Het richtte zich op het verbeteren van de bereikbaarheid op een manier die bijdraagt aan het vergroten van de metropolitane samenhang en de agglomeratiekracht van de regio Rotterdam Den Haag. In de pre-verkenning zijn vier perspectieven uitgewerkt voor stedelijke ontwikkeling en hoe de bijbehorende mobiliteitsvraag te faciliteren.

Op basis van de pre-verkenning is gekozen voor het perspectief van een beperkte mobiliteitstransitie. De aanleg van een HOV-verbinding vormt daarbij de ruggengraat van de mobiliteitsoplossing waarmee het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten bereikbaar blijven. In combinatie met maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie moet antwoord geven worden op de extra verplaatsingsbehoefte als gevolg van de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst.

In het BO MIRT van najaar 2018 besloten te starten met de eerste fase van een MIRT-verkenning: de start- en analysefase. In dit proces zijn de kansrijke alternatieven in beeld gebracht en uitgewerkt. Deze alternatieven bestaan uit een tramverbinding, busverbinding of lightrail verbinding, allen gecombineerd met een pakket aan maatregelen gericht op de mobiliteitstransitie. Vervolgens is in het BO-MIRT van 2019 de notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vastgesteld. Vooruitlopend op de Startbeslissing is daarna gestart met de voorbereiding van de volgende stap in de MIRT-verkenning.

In hetzelfde BO MIRT is daarnaast de 'Bestuursovereenkomst No-Regret pakket CID-Binckhorst' ondertekend. Het No-Regret pakket is de eerste stap van de uitvoering van

de verkenning. In de Bestuursovereenkomst van het pakket staan de financiële- en samenwerkingsafspraken voor de uitvoering van het No-Regret pakket. Het No-Regret pakket (ter waarde van €137,7 mln. excl. BTW) bevat maatregelen om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren en de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken. Voor de uitvoering is een aparte programmaorganisatie ingericht bij de gemeente Den Haag. De beoogde einddatum deze maatregelen moeten zijn afgerond is 31 december 2024. Enkele maatregelen zullen later worden uitgevoerd.

Op basis van deze onderzoeken is in het BO MIRT van najaar 2020 de Startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

MIRT-verkenning

In de beoordelings- en besluitvormingsfase van de MIRT-verkenning is toegewerkt naar het zogenaamde Voorkeursalternatief (VKA). Op basis van diverse onderzoeken, waaronder een volledig Plan-MER, zijn de te onderzoeken modaliteiten met verschillende tracévarianten onderling vergeleken. Voor het bepalen van de te onderzoeken tracés is voor de zomer van 2021 een tracéinventarisatie en -afweging opgesteld. Aan de hand van het vooraf opgestelde afweegkader (opgenomen in de Nota Reikwijdte en Detailniveau) zijn de verschillende combinaties van modaliteit en tracé vergeleken. Onder andere de bijdrage aan de bereikbaarheidsopgave, de kosten en baten en de inpassing van de HOV-verbinding in de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zijn daarbij in beschouwing genomen.

Naast onderzoek naar de meest geschikte combinatie van modaliteit en tracé hebben partijen samen een pakket aan maatregelen opgesteld, gericht op het faciliteren van de mobiliteitstransitie: het Basispakket Mobiliteit. Het Basispakket Mobiliteit is aanvullend op de HOV-verbinding en gericht op het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers, maatregelen om de automobilititeit te beperken en maatregelen om de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van de straten waar de HOV doorheen komt te vergroten.

Alle onderzoeken hebben tot het volgende VKA geleid:

- Een **HOV-tramverbinding** volgens variant 1T, van Den Haag CS naar station Voorburg via de Maanweg en naar Rijswijk/Delft via de Geestbrugweg;
- Een **Basispakket Mobiliteit** met diverse maatregelen gericht op enerzijds de mobiliteitstransitie en anderzijds het verbeteren van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

[Typ hier]

Een verdere uitwerking van de inhoud van de onderdelen van het VKA vindt plaats in hoofdstuk 2 van dit Plan van Aanpak.

Voor het vastleggen van het VKA is het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst opgesteld. Dit document heeft, met de onderliggende onderzoeken, ter inzage gelegen rondom de zomer van 2022. De verkregen zienswijzen zijn verwerkt in een Nota van Antwoord, welke is vastgesteld door de betrokken bevoegde gezagen. De eveneens opgestelde Plan-MER is met een positief advies beoordeeld door de Commissie m.e.r.. De aanbevelingen van de commissie zijn verwerkt in de aanpak van de planning- en studiefase.

In het BO MIRT van 10 november 2022 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over het voorgenomen VKA en de financiële dekking voor de planuitwerking en realisatie van het VKA. Na de regionale en lokale besluitvorming volgend op het BO MIRT is de verkenningsfase afgesloten met de Voorkeursbeslissing, middels het ondertekenen van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID-Binckhorst (BOK CID-B). Dit markeert tevens het startpunt van de Planning- en Studiefase, conform de MIRT-processtappen zoals in figuur 2 weergegeven.



Figuur 2. Schematische weergave MIRT-proces

1.2 BESTUURLIJKE CONTEXT

Het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst is een samenwerking tussen de volgende partijen:

- De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK);
- De Provincie Zuid-Holland (PZH);
- De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH);
- De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.

Het project is onderdeel van het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Hierin werken overheden, infrastructurele netwerkbeheerders en vervoerders in de Zuidelijke Randstad samen aan een sterkere economie, meer kansen voor mensen en het versneld realiseren van de verstedelijkingsopgave. Vanuit MoVe wordt

geadviseerd over o.a. het BO MIRT, wat verloopt via het Directeurenoverleg en de Programmaraad. In hoofdstuk 4 wordt de sturing vanuit BO MIRT en MoVe toegelicht.

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de belangrijkste bestuurlijke mijlpalen, die samen de bestuurlijke context vormen van dit geheel.

Bestuurlijke mijlpaal /besluit	Datum	Betrokken partij(en)	Onderwerp
Ondertekening Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID-B	PM	Alle	Afspraken over uitwerking en realisatie VKA
Gemeenteraad Den Haag	PM	Gemeente Den Haag	Vaststellen Masterplan, VKA en BOK
Gemeenteraad Leidschendam-Voorburg	PM	Gemeente Leidschendam-Voorburg	Vaststellen Masterplan, VKA en BOK
Gemeenteraad Rijswijk	PM	Gemeente Rijswijk	Vaststellen Masterplan, VKA en BOK
Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa)	PM	Metropoolregio Rotterdam-Den Haag	Vaststellen Masterplan, VKA en BOK
Gedeputeerde Staten ZH	PM	Provincie Zuid-Holland	Vaststellen Masterplan, VKA en BOK
BO-MIRT 2022	10 nov 2022	Rijk en regio	Afspraken financiering voorgenomen VKA
Intentieverklaring Bereikbaarheid CID-B	24 feb 2022	Alle	Intenties over proces, aandachtspunten en belangen per partij
BO-MIRT 2020	25/26 nov 2020	Rijk en regio	Startbeslissing
BO-MIRT 2019	20/21 nov 2019	Rijk en regio	Vaststellen NKO en ondertekenen BOK No-Regret pakket
BO-MIRT 2018	21/22 nov 2018	Rijk en regio	Vaststellen Startdocument en Projectplan Verkenning CID Binckhorst

Tabel 1. Overzicht van bestuurlijke mijlpalen/besluiten

[Typ hier]



Figuur 3. Ondertekening Intentieverklaring op 24 februari 2022

1.3 DOEL PLAN VAN AANPAK

In de planning- en studiefase wordt de Projectbeslissing voorbereid die de realisatie van het project wettelijk en financieel mogelijk maakt. De essentie van de Projectbeslissing is dat er duidelijkheid is over de scope van het project, de realisatieperiode, de bekostiging, de verdeling tussen partijen en de marktbenadering. Ondanks dat de gekozen oplossing niet meer ter discussie staat, wordt wel opnieuw gekeken naar mogelijkheden voor optimalisaties, duurzaamheid en meekoppelkansen.

Dit plan van aanpak gaat voornamelijk over de HOV-verbinding, omdat de Projectbeslissing voor het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst hierop betrekking heeft. De maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit lenen zich voor een snellere aanpak dan de HOV-verbinding. Deze maatregelen worden parallel en separaat uitgewerkt, met aandacht voor de onderlinge samenhang, zodat recht wordt gedaan aan de integraliteit en adaptiviteit van de bereikbaarheidsoplossingen. Hoe dit plaatsvindt, wordt (op hoofdlijnen) in voorliggend plan benoemd.

Bij de afronding van de verkenningfase hebben betrokken partijen heldere afspraken gemaakt over het doel, de scope en de aanpak van het proces in de BOK. Het voorliggend plan van aanpak werkt deze afspraken verder uit. Dit document geeft een beschrijving van de opgave en een doorkijk op het proces, de inzet en middelen die nodig zijn voor de organisatie van de planning- en studiefase van de HOV-verbinding met als doel een Projectbeslissing in het BO MIRT van najaar 2025. Het plan geeft richting, maar biedt nadrukkelijk ook ruimte voor uitwerking door de nieuw in te richten projectorganisatie.

1.4 LEESWIJZER

In **hoofdstuk 2** wordt de projectopgave, het plangebied en de scope van het project verder toegelicht. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 3** de procesaanpak van de planning- en studiefase uitgewerkt en toegelicht, waarna in **hoofdstuk 4** de sturing en organisatie van het project beschreven wordt. Het plan van aanpak sluit in **hoofdstuk 5** af met een toelichting op de wijze waarop de projectbeheersing vormgegeven wordt.



PLAN VAN AANPAK | PLANNING- EN STUDIEFASE
BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

2 PROJECT OPGAVE

Dit hoofdstuk beschrijft de projectopgave en de scope van het voorkeursalternatief. Daarnaast komen de raakvlakken en externe ontwikkelingen aan bod, waar bij het uitwerken van de maatregelen tijdens de planning- en studiefase rekening mee moet worden gehouden.

2.1 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

De verstedelijkingsopgave voor CID-Binckhorst zorgt – mede door verdichting – voor een toename van de mobiliteitsbehoefte tot 2040 als gevolg van extra verplaatsingen van, naar en door het gebied. Dit geldt voor zowel fiets- en autoverkeer als OV, wat leidt tot zwaardere of overbelasting van het bestaande infrastructuurnetwerk en tot beperkte groeimogelijkheden voor OV-gebruik.

Om zowel CID-Binckhorst als de omliggend gebieden ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden, wordt de doorontwikkeling van CID-Binckhorst gefaciliteerd met het anders invullen van stedelijke mobiliteit. Deze opgave is vertaald naar drie projectdoelen:

1. Mogelijk maken van verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden. Dat betekent dat het verkeer- en vervoersysteem blijft passen bij het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied.
2. Bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door aanpak van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door verstedelijking van CID-Binckhorst. Dat betekent dat de knelpunten in het mobiliteitssysteem (met name voor het OV, maar ook voor de auto) worden aangepakt.
3. Bijdragen aan regionale ambities voor fiets en OV middels specifieke maatregelen gericht op fiets en OV die stimuleren dat meer mensen gebruik gaan maken van OV en de fiets in plaats van de auto.

³ Zie 'Bijlage 1 Scope van het Project' van de Bestuursvereenkomst voor meer details.

[Typ hier]

In de verkenningsfase is onderzocht op welke wijze deze doelen het beste bereikt kunnen worden. Dit heeft geleid tot het voorkeursalternatief dat in paragraaf 2.2 nader uitgewerkt wordt. Het doel van de planning- en studiefase is om dit voorkeursalternatief verder uit te werken tot een Projectbeslissing waarin de scope van het project, de realisatieperiode, de bekostiging, de verdeling tussen partijen en de marktbenadering worden vastgesteld.

Bij het opstellen en uitwerken van de maatregelen voor het verbeteren van de stedelijke mobiliteit dient extra aandacht uit te gaan naar een hoogwaardige inpassing in de stedelijke omgeving, waarbij thema's als duurzaamheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid, groen en milieu centraal staan. Partijen hebben de ambitie uitgesproken om niet alleen negatieve effecten te mitigeren, maar daar waar mogelijk te zorgen voor een verbetering op deze aspecten voor de directe omgeving van het project. Daarbij is het uiteraard van belang een zo goed mogelijke kosten-batenverhouding na te streven, waarbij ook de exploitatie- en beheer en onderhoudslasten in ogenschouw genomen worden en worden betrokken bij de besluitvorming.

2.2 SCOPE

De scope van het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst bestaat grofweg uit twee onderdelen³:

- Een **HOV-tramverbinding** volgens variant 1T, van Den Haag CS naar station Voorburg via de Maanweg en naar Rijswijk/Delft via de Geestbrugweg;
- Een **Basispakket Mobiliteit** met diverse maatregelen gericht op enerzijds de mobiliteitstransitie en anderzijds het verbeteren van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Deze maatregelen samen vormen het VKA dat door partijen is vastgesteld. In de planning- en studiefase dienen beide onderdelen verder uitgewerkt en 'gereedgemaakt' te worden voor realisatie.

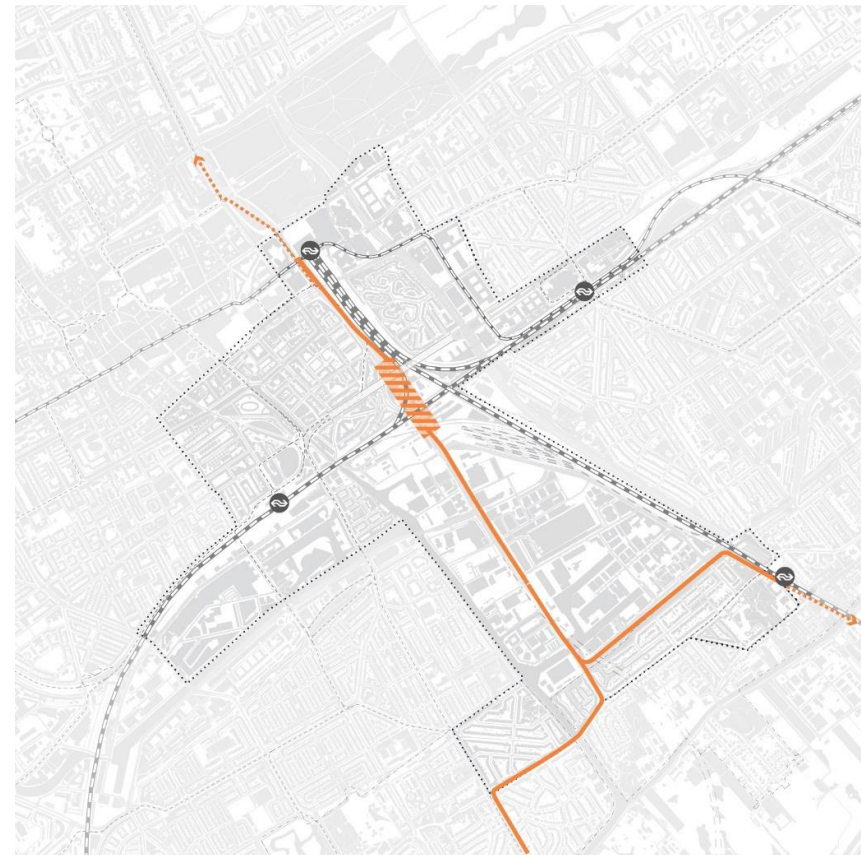
Voordat verdere uitwerking gegeven wordt van de twee scope-onderdelen, is het voor een scherpe afbakening van de scope relevant om de volgende punten te benoemen:

- Vooruitlopend op de ontwikkelingen in de CID-Binckhorst is in 2019 reeds besloten tot het uitvoeren van het No-Regret pakket met mobiliteitsmaatregelen. Dit pakket is gericht op de korte termijn (tot en met 2026) om ervoor te zorgen dat al tijdens de aanlegfase van de gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst de verstedelijking en bereikbaarheid op elkaar zijn afgestemd. Dit pakket wordt uitgevoerd door een aparte programmaorganisatie. Aansturing vindt plaats via dezelfde ASG en BO als voor het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst;
- Naast de voorgestelde maatregelen van het VKA wordt door de gemeente Den Haag gestuurd op een mobiliteitstransitie, waarvoor de 'Strategie Mobiliteitstransitie 2022 – 2040' op 20 januari 2022 door de gemeenteraad is vastgesteld. De uitvoering hiervan loopt separaat van, maar parallel aan de verdere uitwerking en realisatie van het VKA.
- Op de lange termijn (2040) streven de regionale overheden en het Rijk naar de realisatie van de Koningscorridor als onderdeel van een regionale schaa sprong OV. De Koningscorridor is een nieuwe regionale vervoersverbinding die zorgt dat reizigers rechtstreeks, hoogfrequent, snel en met een hoog kwaliteitsniveau kunnen reizen van Delft (via Rijswijk) en van Zoetermeer (via station Voorburg) langs CID-Binckhorst en Den Haag CS naar de Internationale Zone en Scheveningen. Het aanleggen van een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg en Rijswijk is de eerste stap in het realiseren van de Koningscorridor. Over hoe de volgende stappen voor het realiseren van de volledige Koningscorridor eruit zien, heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Het voorgestelde tracé voor de HOV-verbinding sorteert daarom ook nog niet voor op de volgende stappen, maar maakt een eventuele doortrekking ook niet onmogelijk. Wel zal een eventuele doortrekking van station Voorburg naar Zoetermeer pas op langere termijn (richting 2040) aan de orde zijn. Hiervoor spreken de betrokken partijen af dat als er in de toekomst besloten wordt tot deze doortrekking dat deze bij station Voorburg en Huygens Hofwijk ondergronds wordt aangelegd.

Hierna worden de twee onderdelen van het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Allereerst wordt de HOV-tramverbinding tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg en Rijswijk/Delft toegelicht, gevolgd door het Basispakket Mobiliteit.

2.2.1 HOV-tramverbinding

De HOV-tramverbinding loopt van Den Haag Centraal Station via de Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg naar station Voorburg en vanaf de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. In figuur 4 is het tracé weergegeven. In bijlage 1 worden de specifieke kenmerken van het tracé in meer detail beschreven.



Figuur 4. Tracé HOV-tramverbinding

De inpassing van de HOV-baan ter plaatse van de drie spoorviaducten en Bink36 (aangegeven met de brede arcering in figuur 5) is erg complex en kent daardoor meerdere onzekerheden en risico's. Hier zijn tot nu toe verschillende varianten beschouwd. Verdere uitdieping van deze varianten is noodzakelijk voor hier een keuze voor een voorkeursvariant voor inpassing in dit gebied gemaakt kan worden. Een verdere uitwerking van de inpassing loopt tijdens het opstellen van voorliggend Plan van aanpak en de besluitvorming over het VKA, vooruitlopend op de planning- en studiefase. De resultaten hiervan worden eind 2023 verwacht en dienen daarna geïntegreerd te worden in het integrale proces van de Planning- en Studiefase.

Om de inpassing van de HOV-tramverbinding in hun gemeenten zo goed mogelijk te laten verlopen, hebben de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk een participatieproces doorlopen met omwonenden om meer duidelijkheid te krijgen over de wensen, eisen en uitgangspunten die bewoners en gemeenten stellen bij de verdere uitwerking van de HOV-tramverbinding. De afspraken gemaakt naar aanleiding van dit participatieproces zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst.

2.2.2 Basispakket Mobiliteit

Het Basispakket Mobiliteit omvat maatregelen die aanvullend zijn op de HOV-verbinding. Ze zijn gericht op de thema's langzaam verkeer, smart mobility, logistiek, stationsgebieden en ruimtegebruik/inpassing. Figuur 5 toont de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit waar financiële dekking voor is en die in de planning- en studiefase verder uitgewerkt worden. Een detailuitwerking van de maatregelen is terug te vinden in het document 'MIRT-Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst – Basispakket Mobiliteit' d.d. 24 oktober 2022.

Vanwege de sterke onderlinge raakvlakken wordt de uitwerking van maatregelen 12 en 15 t/m 18 geïntegreerd met de uitwerking van de HOV-verbinding. De overige maatregelen worden opgenomen in een apart programma, dat wordt opgepakt door de reeds bestaande programmaorganisatie No-Regret. Deze programmaorganisatie stelt per maatregel een plan van aanpak op. De aansturing van dit programma verloopt via dezelfde lijnen als de aansturing van het project voor de HOV-tramverbinding (via Ambtelijke Stuurgroep en Bestuurlijk Overleg, zie H4). Bij de uitwerking van de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit is het van belang dat de raakvlakken met de HOV-tramverbinding goed inzichtelijk gemaakt en afgestemd worden van uit het technisch inhoudelijke spoor (zie H3).

[Typ hier]

Basispakket Mobiliteit			
Thema	Nummer	Maatregel	Uitwerking onderdeel van
 Langzaam verkeer	1	Trekfielstracé Den Haag – Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst	Apart programma
	2	Fietsroute Zonweg (brug)	Apart programma
	3	Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan	Apart programma
	4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen	Apart programma
	13	Verbinding Binckhorst – Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat)	Apart programma
	14	Caballerobrug voor langzaam verkeer	Apart programma
 SMART MOBILITY	5	Wijkhubs met verschillende vormen van deelvervoer	Apart programma
	6	Algehele bevordering deel- en MaaS concepten	Apart programma
 Stationsgebieden	8	Uitbreiden bestaande fietsvoorziening westzijde Den Haag Centraal	Apart programma
	9	Uitbreiden fietsstallingen station Voorburg	Apart programma
 Ruimtegebruik	12	Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg	HOV-verbinding
	15	Inrichting Lekstraat	HOV-verbinding
	16	Herinrichting Prinses Mariannelaan	HOV-verbinding
	17	Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug	HOV-verbinding
	18	Herinrichting Geestbrugweg	HOV-verbinding

Figuur 5. Overzicht met maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit

2.3 RAAKVLAKKEN & EXTERNE ONTWIKKELINGEN

In het gebied rondom het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst vinden diverse ontwikkelingen plaats. Het is van belang om deze ontwikkelingen te kennen en de raakvlakken die het project heeft met deze ontwikkelingen te expliciteren en, waar nodig, te beheersen. Hieronder volgt een overzicht van de bekende interne (d.w.z. binnen het plan- en studiegebied) en externe raakvlakprojecten en andere ontwikkelingen, waarmee tijdens de planning- en studiefase rekening moet worden gehouden. In hoofdstuk 5 wordt de procesaanpak m.b.t. raakvlakmanagement nader toegelicht.

- De *gebiedsontwikkeling Binckhorst* loopt parallel aan het project Bereikbaarheid CID Binckhorst. Deze projecten kennen een wederkerige relatie, wat betekent dat beide projecten elkaar nodig hebben. Dit is een belangrijk uitgangspunt geweest in de besluitvorming. Daarnaast zijn er op diverse punten ook inhoudelijke raakvlakken. De meest in het oog springende zijn:
 - Ontwerp: de inpassing van de HOV-tramverbinding moet aansluiten op de plannen van de stedelijke ontwikkeling en vice versa. Het nieuw op te stellen Omgevingsplan Binckhorst 2.0 is een belangrijke schakel hierin. Tevens wordt een Ontwikkelvisie Mercuriuskwartier opgesteld.
 - Planologische procedures: het Omgevingsplan Binckhorst 2.0 dat vanuit de gebiedsontwikkeling wordt opgesteld, vormt ook het planologisch-juridisch kader voor de aanleg van de HOV-tramverbinding in het gebied waar dit plan betrekking op heeft. In het voorjaar van 2024 dienen de belangrijkste (technische) uitgangspunten van de HOV-tramverbinding aangeleverd te worden bij voor het kunnen uitvoeren van de benodigde MER-onderzoeken. Het doel is om vanuit het project HOV en het op te stellen Omgevingsplan Binckhorst gezamenlijk opdracht geven voor het benodigde MER-onderzoek dat zal bestaan uit diverse deelrapporten. Hiervoor is het relevant dat het ontwerpproces voor de HOV-verbinding rekening gehouden wordt met het tijdig aanleveren van een quick scan notitie, waarin de benodigde inhoud uitgewerkt wordt. Daarnaast is er een onlosmakelijke verbinding tussen de procedure voor het Omgevingsplan Binckhorst 2.0 en de planologische procedure die nodig is rondom de Rivierenbuurt/Lekstraat. Dit gebied valt buiten de scope van het Omgevingsplan Binckhorst. Omdat beide procedures borgen dat de realisatie van de HOV-tramverbinding mogelijk is, zullen

deze procedures in de tijd gelijk op moeten lopen. Daarbij is het relevant dat beoogd wordt het Omgevingsplan Binckhorst 2.0 in december 2025 ter visie te leggen.

- Omgevingscommunicatie en participatie: de omgeving ziet de overheid als een geheel. Het is belangrijk dat communicatie en participatie vanuit beide projecten naar dezelfde stakeholders gestroomlijnd wordt. Vanuit de gebiedsontwikkeling wordt een participatieregisseur ingehuurd voor het Omgevingsplan Binckhorst. Het op te stellen Omgevings- en participatieplan (zie H3.1) wordt door de omgevingsmanager met de participatieregisseur Binckhorst afgestemd.
 - Bouwfasering en -logistiek: de diverse bouwwerkzaamheden en beperkingen in bereikbaarheid als gevolg daarvan kunnen elkaar in de weg zitten. Het is van belang dat, voor de start van de aanlegfase eventuele knelpunten in fasering en logistiek opgelost zijn.
- De *gebiedsontwikkeling van het Central Innovation District* raakt ook aan de uitwerking van de HOV-tramverbinding, met name in de omgeving van de Sporendriehoek, het Schenkviaduct en rondom station Den Haag Centraal. Gemeente Den Haag werkt aan diverse stedenbouwkundige visies voor dit gebied, zoals o.a. de Ontwikkelvisie Schenkviaduct en omgeving en voor het gebied rondom Den Haag Centraal. De planuitwerking van de HOV-tramverbinding zal hierop aan moeten sluiten. Daarnaast geldt voor dit raakvlak ook dat de communicatie naar omgeving onderling afgestemd moet worden.
 - In het plan wordt op diverse plekken gewerkt aan de uitwerking en realisatie van de maatregelen uit het *No-Regret pakket*. Een onderdeel hiervan is een tijdelijke busbaan in één richting op het tracé van de HOV-verbinding. De (uitvoering van de) maatregelen uit het No-Regret pakket zullen naar verwachting gereed zijn voordat de aanlegfase van de HOV-tramverbinding start. Het is daarom van belang dat bij de planuitwerking van de HOV-tramverbinding met de juiste uitgangspunten voor de situatie buiten gewerkt wordt. Hierover dient afstemming plaats te vinden met de programmaorganisatie No-Regret.
 - De MRDH werkt in het *Programma Metropolitaan Fietsnetwerk* aan het met de fiets verbinden van woongebieden met de economische kerngebieden en andere werkgelegenheidslocaties. Onderdeel hiervan is o.a. de Verlengde Velostrada, het verlengen van de snelfietsroute tussen Den Haag en Leiden, via de gemeente

[Typ hier]

Leidschendam-Voorburg. De Verlengde Velostrada wordt als onderdeel van het programma No-Regret uitgewerkt en gerealiseerd wordt. Daarnaast wordt gestudeerd op een metropolitane fietsroute (MFR) over de Geestbrug. Hiervoor is een breder profiel gewenst. Verwachting is dat gedurende de looptijd van de BOK Bereikbaarheid CID-Binckhorst een SOK voor de MFR wordt getekend. Partijen werken samen om de ontwerpeisen en projectuitgangspunten van beide projecten naast elkaar te leggen en te komen tot een ontwerp. Een dergelijke maatregel zal effect hebben op het ontwerp van de HOV-tramverbinding ter plekke. Van belang is om zowel de inhoudelijk planvorming als de planning en fasering van het programma af te stemmen met het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

- De provincie Zuid-Holland heeft voorzien dat de *Geestbrug gerenoveerd* moet worden. De planning is nog niet zo concreet dat de uitvoering al gepland is. Het goed inpassen van de HOV-tramverbinding en de MFR ter plekke vereist een nieuwe val en mogelijk een compleet nieuwe brug. Afstemming is dan ook nodig over de benodigde werkzaamheden aan de brug vanuit renovatie en vanuit de aanleg van de HOV-tramverbinding. Daarbij is het ook van belang duidelijkheid te krijgen over de termijn waarop het onderhoud kan plaatsvinden en in hoeverre er sprake kan zijn van gezamenlijke uitvoering en bijbehorende gedeelde financiering.
- De gemeente Den Haag werkt aan de *renovatie of vervanging* van de Binckhorstbrug. Hoewel de werkzaamheden hiervoor waarschijnlijk plaatsvinden voordat de uitvoering van de HOV-tramverbinding plaatsvindt, is het van belang om aanpassingen aan de brug tussen beide projecten af te stemmen.
- Vanuit MRDH wordt, in samenwerking met o.a. HTM, het exploitatiemodel voor het gebruik van de te realiseren traminfrastructuur uitgewerkt. Dit exploitatiemodel kan raken aan het ontwerp van met name de haltelocaties langs het tracé. MRDH zal de inhoud en voortgang van het exploitatiemodel afstemmen met het project.
- De realisatie van de *Rotterdamsebaan* tunnel is in 2021 afgerond, wat ertoe leidt dat de ligging en technische eigenschappen hiervan leidend zijn voor de inpassing van de HOV-baan. Door de gemeente Den Haag wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het beperkte gebruik van de Rotterdamsebaan

aan te pakken. De uitkomsten van dit onderzoek en eventueel voorgenomen maatregelen kunnen ingrijpen op de verkeersafwikkeling in het plangebied. Het is daarom van belang aangehaakt te blijven bij de voortgang en (verwachte) uitkomsten van het onderzoek.

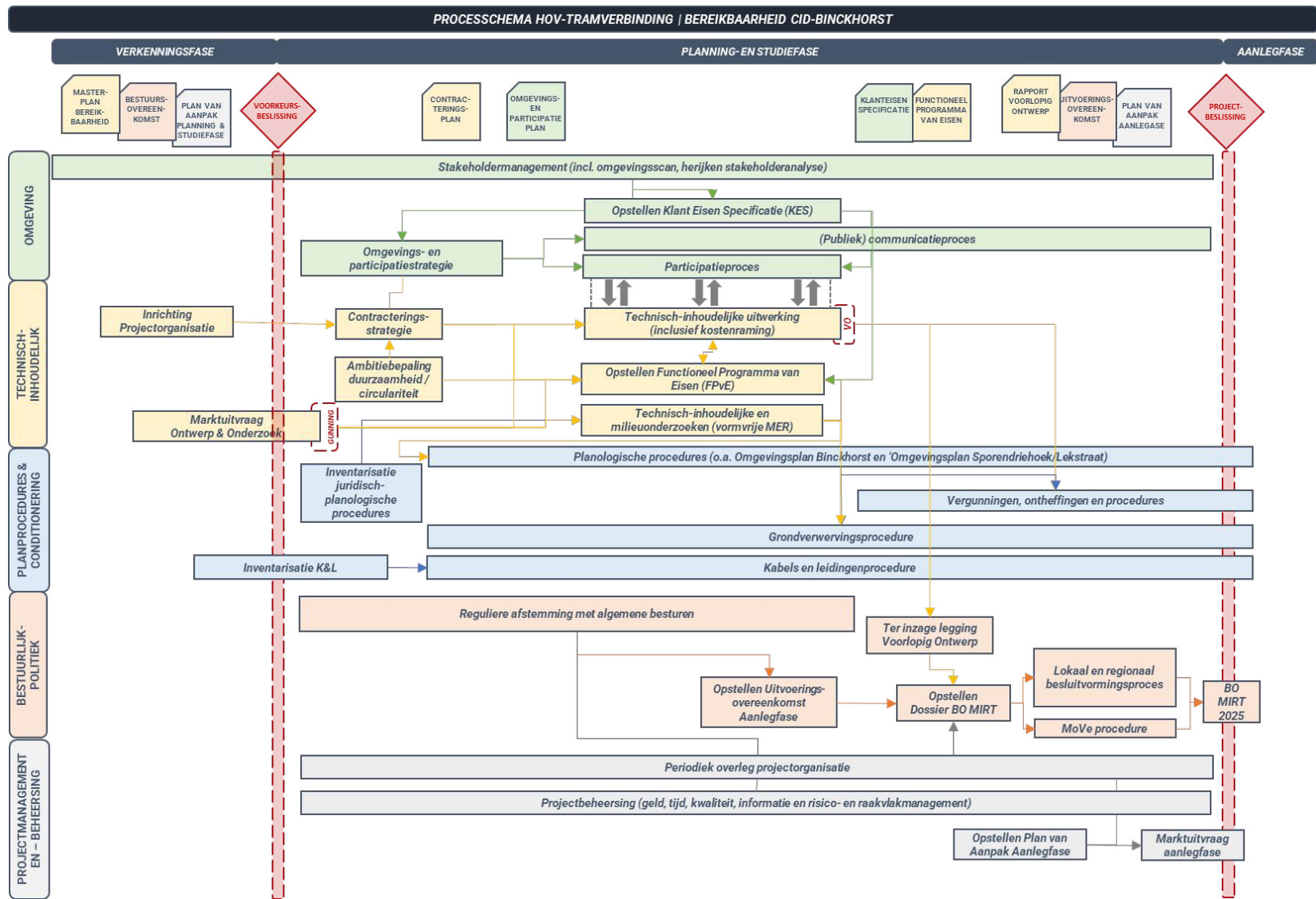
- Door de gemeente Den Haag wordt gestuurd op een mobiliteitstransitie, waarvoor de 'Strategie Mobiliteitstransitie 2022 – 2040' op 20 januari 2022 is vastgesteld. Om de HOV-tramverbinding en de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit voldoende effect te laten hebben, dient er voortgang te zijn in de uitvoering van de strategie Mobiliteitstransitie. Gezien de discussie over nut en noodzaak is het belang hier zicht op te houden.
- De invoering van de *Omgevingswet* is wederom uitgesteld, nu tot januari 2024. In de aanpak van het omgevingsproces en de voorbereiding van wettelijk benodigde (planologische) procedures dient rekening gehouden te worden met het feit dat de Omgevingswet ingevoerd zal gaan worden.
- In het kader van het 'woon-werkakkoord' zijn afspraken gemaakt over transformatie en compensatie van bedrijven met hoge milieucategorieën.

[Typ hier]



PLAN VAN AANPAK | PLANNING- EN STUDIEFASE
BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

3 PROCES



Figuur 6. Proces op hoofdlijnen planning- en studiefase

[Typ hier]

Dit hoofdstuk beschrijft het proces om tot uitwerking van de HOV-tramverbinding te komen (zie figuur 6). De procesaanpak is uitgewerkt langs een aantal sporen: omgeving, technisch-inhoudelijk, planprocedures en conditionering, politiek-bestuurlijk en projectmanagement en -beheersing. Onderstaand wordt per spoor een beschrijving van de activiteiten en producten gegeven. De processtappen betreffen de uitwerking van de HOV-verbinding en de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit die hierbij ondergebracht zijn (zie 2.2.2). De aanpak van de overige maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit wordt uitgewerkt door de programmaorganisatie No-Regret.

3.1 OMGEVINGSPOOR

Het plangebied is een diverse omgeving waar verschillende bewoners, bedrijven en overige belanghebbende partijen gezamenlijk van de (beperkte) openbare ruimte gebruik maken. Daarnaast is er sprake van meerdere lopende en toekomstige ontwikkelingen in het plangebied zelf en de nabije omgeving. In de BOK zijn partijen overeengekomen dat de omgeving open en transparant benaderd wordt en dat in alle fasen van het project ingezet wordt op participatie met de omgeving.

De activiteiten binnen het omgevingsspoor dienen als middel om 1) draagvlak te creëren; 2) input op te halen voor het ontwerpproces en 3) risico's, kansen, wensen en bedreigingen vanuit en naar de omgeving te identificeren en op juiste wijze een plek te geven in de aanpak en uitwerking van het project. Hierbij is het wenselijk gebruik te maken van de kennis, die bewoners en bedrijven van het gebied hebben.

Het omgevingsspoor valt grofweg uiteen in drie onderdelen:

1. Participatie;
2. Stakeholdermanagement;
3. Communicatie.

De drie onderdelen worden hieronder kort uitgewerkt en toegelicht. Voor de gedetailleerde aanpak van het omgevingsspoor is voorzien dat er bij de start van de planning- en studiefase een apart omgevings- en participatieplan opgesteld wordt. Hierin worden de benodigde werkzaamheden verder uitgewerkt en voorzien van een passende aanpak, fasering en planning. Hetgeen beschreven in voorliggende Plan van Aanpak dient daarbij als leidraad. Specifieke aandacht dient daarbij uit te gaan naar het borgen van de omgevingsraakvlakken met de gebiedsontwikkeling Binckhorst.

[Typ hier]

3.1.1 Participatie

Partijen zijn overeengekomen dat de wijze waarop de HOV-tramverbinding ingepast wordt in de omgeving, in een proces van co-creatie tot stand moet komen. Co-creatie is een vorm van samenwerking, waarbij alle deelnemers invloed hebben op het proces en het resultaat van dit proces, zoals een plan, advies of product. De kenmerken hiervan zijn dialoog, 'common ground', enthousiasme, daadkracht en focus op resultaat. De bewoners en belanghebbenden doen zelf voorstellen voor uitwerking van het inpassingsontwerp, die getoetst worden aan de kaders en uitgangspunten van het project. Deze kaders en uitgangspunten betreffen zowel technische eisen en randvoorwaarden als ook kaders op het vlak van planning en budget. Feitelijk betekent dit, dat het omgevingsspoor in de fasering leidend is bij het tot stand brengen van het inpassingsontwerp. De technisch-inhoudelijke uitwerking is daarbij zowel faciliterend als kader stellend. De besluitvorming over het uiteindelijk vast te stellen inpassingsontwerp blijft voorbehouden aan de besturen van de initiatief nemende partijen.

Het co-creatieproces wordt bij de start van de planning- en studiefase verder in detail uitgewerkt in het eerder genoemde Omgevings- en participatieplan. Voor deze uitwerking zijn verschillende kaders, uitgangspunten en randvoorwaarden geïnventariseerd. De wijze waarop het participatieproces concreet vormgegeven wordt, moet hierbij aansluiten.

De volgende kaders, uitgangspunten en randvoorwaarden zijn geïnventariseerd:

- De ateliers of tafels van het co-creatieproces dienen op logische wijze bepaald te worden, passend bij specifieke gebieden zodat lokale issues en aandachtspunten aan bod kunnen komen. Hierdoor kunnen bewoners en andere belanghebbenden gericht met de inpassing van de HOV-tramverbinding in hun directe leefomgeving aan de slag. De inrichting van het proces van co-creatie is dan ook maatwerk. In het Omgevings- en participatieplan wordt het aantal en de specifieke inrichting van de ateliers of tafels vastgelegd. Daarbij moet zowel de integraliteit van de gehele uitwerkingsopgave als de afstemming tussen deelprojecten geborgd zijn.
- De projectorganisatie is verantwoordelijk voor het faciliteren van het proces, waarbij uniforme proceskwaliteit geborgd is en wordt gestuurd op het halen van planning en deadlines. Uniforme proceskwaliteit refereert aan een gelijke aanpak met gelijke vrijheidsgraden binnen de verschillende ateliers, waarbij de deelnemers dus dezelfde mate van zeggenschap in de discussie en ruimte voor eigen inbreng in de uitwerking hebben. Faciliteren betekent ook het verzorgen van

technisch-inhoudelijke begeleiding tijdens de sessies om te borgen dat de voorstellen die worden gedaan door de deelnemers ook realistisch zijn. Dit betekent dat al tijdig (d.w.z. tijdens de ateliers) moet kunnen worden aangegeven of voorstellen haalbaar zijn.

- Uitgangspunten, eisen en randvoorwaarden (technisch, financieel, planning, functioneel, etc.) voor het co-creatieproces worden door de projectorganisatie vastgelegd en aangeleverd in een Nota van Uitgangspunten. Hiermee wordt in principe de ruimte bepaald waarbinnen het co-creatieproces inhoudelijk kan plaatsvinden. Deze uitgangspunten kunnen als gevolg van onderzoeksresultaten en het iteratieve karakter van het ontwerpproces tussentijds nog wijzigen.
- In het co-creatieproces staat het uitwerken van de inpassing van HOV-tramverbinding en de inrichting van de openbare ruimte eromheen centraal. De technische uitwerking van de traminfrastructuur valt buiten het co-creatieproces. Discussies over nut en noodzaak worden in dit proces niet gevoerd.
- De uitwerking in co-creatie is een iteratief proces. Vanuit de ateliers worden voorstellen gedaan voor het inpassingsontwerp, die vanuit het technisch-inhoudelijke spoor getoetst en uitgewerkt worden. De resultaten dienen vervolgens als input voor een volgende atelier. Dit proces herhaalt zich in principe tot er in het atelier overeenstemming is over hoe de verschillende onderdelen van het inpassingsontwerp eruit zouden moeten zien. Het resultaat uit het co-creatieproces wordt voorzien van een advies over onder andere techniek (bijvoorbeeld vanuit de toekomstige beheerder), kwaliteit, risico's en kosten voorgelegd voor een besluit. Indien er in het atelier niet tijdig tot overeenstemming gekomen wordt, wordt het ontwerp vanuit het technische spoor afgerond en met een advies van de co-creatie ateliers voorgelegd voor een besluit.

3.1.2 Stakeholdermanagement

Stakeholdermanagement is de wijze waarop met de betrokken partijen uit de omgeving wordt omgegaan op basis van een analyse van belang en invloed. De omgeving bestaat uit de fysieke omgeving (zoals bedrijven, bewoners en belangenorganisaties), de organisatorische omgeving (afdelingen binnen deelnemende projectorganisaties, etc.) en bestuurlijke omgeving (bestuurders en besluitvormende organen). Beoogd wordt om de stakeholders zo goed mogelijk te informeren over, en mee te nemen in de planuitwerking zodat draagvlak ontstaat voor het proces en de inhoud van het project. Hierbij is rust en voorspelbaarheid van belang om ervoor te zorgen dat de omgeving vertrouwen krijgt in het proces en niet voor verrassingen komt te staan.

[Typ hier]

Het stakeholdermanagement start met een actualisatie van de stakeholderanalyse uit de verkenningsfase. Onderdeel hiervan is een omgevingsscan om te bepalen welke (type) doelgroepen de omgeving kent, welke raakvlakken en maatschappelijke ontwikkelingen er zijn en met welke randvoorwaarden en belangen het project te maken gaat krijgen. Ook hierbij moet de samenhang met de gebiedsontwikkeling Binckhorst bewaakt worden. Aan de hand van de actualisatie van de stakeholderanalyse wordt de aanpak naar de verschillende stakeholders uitgewerkt.

Een belangrijk onderdeel van stakeholdermanagement is het opstellen van de Klant Eisen Specificatie (KES), waarin de eisen en wensen van en afspraken met de verschillende stakeholders vastgelegd en bijgehouden worden. De KES vormt belangrijke input voor het Functioneel Programma van Eisen. Vooraf dient bepaald te worden op welke wijze er wordt omgegaan met tegenstrijdige KES-eisen en wie hierover een besluit neemt. De input voor de KES kan op verschillende manieren worden verzameld. De wijze waarop dit vormgegeven wordt, wordt uitgewerkt in het Omgevings- en participatieplan.

Verder dient – ter voorbereiding op de aanlegfase – al tijdens de planning- en studiefase een inventarisatie gemaakt te worden van de aandachtspunten op de thema's Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC). Voorbeelden hiervan zijn uitgangspunten of mogelijke beperkingen voor de aannemer tijdens de bouwfase, bereikbaarheid van bepaalde wegdelen voor autoverkeer en/of langzaam verkeer, inventarisatie van veiligheidsrisico's tijdens de bouw en verwachte omgevingshinder en hoe deze te minimaliseren.

3.1.3 Communicatie

De communicatie over het project heeft een belangrijke invloed op de beeldvorming die over het project ontstaat. Heldere communicatie tijdens het participatieproces is ook belangrijk om te borgen dat betrokkenen reële verwachtingen hebben bij het proces en goede afwegingen kunnen maken als tijdens het participatieproces meepraten over het ontwerp. In de uit te werken communicatiestrategie dient bepaald te worden hoe en wanneer de verschillende communicatiemiddelen ingezet worden. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de interactie tussen projectcommunicatie en publieke communicatie vanuit de betrokken partijen. De communicatiestrategie is onderdeel van het Omgevings- en participatieplan.

De communicatiestrategie dient tenminste de volgende onderdelen te bevatten:

- het doel van de (publieke) communicatie;
- een overzicht van de doelgroepen en wie hiervoor verantwoordelijk is;
- de communicatiemiddelen die daarbij worden ingezet.

Bij de bepaling en uitwerking van de communicatiestrategie zijn de volgende kaders en uitgangspunten van belang:

- Communicatie over het project vindt plaats vanuit de gezamenlijke projectorganisatie. Daarbij moet de mogelijkheid zijn om 'lokale kleur' toe te voegen. Communicatieadviseurs van de betrokken partijen leveren hiervoor input. Coördinatie vindt plaats vanuit de projectorganisatie.
- De huisstijl uit de verkenningsfase blijft gehandhaafd in verband met de herkenbaarheid van het project en vindbaarheid van documenten. Dit geldt ook voor de website en het emailadres van het project.
- Er dient periodiek overleg te zijn met woordvoerders over de stand van zaken van het project en op handen zijnde communicatie uitingen.

Naast de 'externe communicatie' is ook de 'interne communicatie' binnen de betrokken partijen van belang. De wijze waarop de afstemming met de verschillende onderdelen van de betrokken partijen plaatsvindt, wordt toegelicht in hoofdstuk 4.

3.2 TECHNISCH-INHOUDELIJK SPOOR

Het technisch-inhoudelijk spoor voorziet in de uitwerking van het schetsontwerp van de HOV-tramverbinding tot een voorlopig ontwerp met onderbouwende documenten en onderzoeken, op basis waarvan de aanleg gecontracteerd kan worden. De hiervoor benodigde activiteiten worden in deze paragraaf uitgewerkt.

3.2.1 Contracteringsstrategie

Voor de uitwerking van het technisch-inhoudelijke spoor, dient een (of meerdere) ingenieursbureau gecontracteerd te worden, dat verantwoordelijk wordt voor het uitvoeren van de benodigde onderzoeken en de uitwerking van het voorlopig ontwerp. Het aan boord krijgen van een of meerdere ingenieursbureaus heeft bij de start van de planning- en studiefase hoge prioriteit, omdat zonder deze kennis en expertise aan boord (ook) de andere sporen niet (goed) opgestart kunnen worden.

Om de contractering van het ingenieursbureau met de juiste opdracht (scopeonderdelen, detailniveau, op te leveren resultaat voor uitvoeringscontract(en), etc.) vorm te kunnen geven, is het noodzakelijk dat de contracteringsstrategie van het project bepaald wordt. De contracteringsstrategie legt vast op welke wijze de verschillende werkpakketen voor de voorbereiding (ontwerp, onderzoek, etc.) en aanleg van de HOV-tramverbinding in de markt gezet worden. Daarbij wordt ook bepaald wie waarvan aanbestedende dienst wordt, wat de afbakening is van contracten en wat de gewenste contactvorm is van elk voorzien contract. Op basis van de beoogde contractvorm(en) voor de aanleg wordt het detailniveau van het voorlopig ontwerp bepaald. Voor de aan te besteden contracten worden de gewenste gunningsmodellen bepaald.

Om te komen tot een goede contracteringsstrategie is het van belang dat een goede analyse van de markt opgesteld wordt, de scope bekend is en dat er zicht is op de beoogde uitvoeringsfasering. Dit is onder andere nodig om te bepalen of bepaalde onderdelen van het werk eerder uitgevoerd moeten worden om wederkerigheid tussen de bereikbaarheid en verstedelijking m.b.t. de gebiedsontwikkeling in CID-Binckhorst te borgen. Een voorbeeld hiervan is het mogelijk wisselen van functie van kavels of het verleggen van kabels en leidingen.

De contracteringsstrategie wordt vastgelegd in een contracteringsplan.

3.2.2 Opstellen voorlopig ontwerp en bijbehorende documenten

De kern van het technisch-inhoudelijke spoor is het opstellen van het voorlopig ontwerp en de bijbehorende documenten. Daaronder vallen onder andere een Functioneel Programma van Eisen (FPvE), de technische onderzoeken en de benodigde kostenraming.

In het voorlopig ontwerp dienen de hoofdkeuzen voor ontwerp en vormgeving (ruimtelijke en architectonische kwaliteit) vastgelegd te worden. Het detailniveau dient zodanig te zijn, dat de kostenraming conform de SSK-methodiek opgesteld kan worden met een omschrijving en onderbouwing van de investeringskosten. De maximale onzekerheidsmarge (variatiecoëfficiënt) van deze raming dient 15% te zijn. Het voorlopig ontwerp wordt hiervoor op onderdelen nader uitgewerkt om het gewenste detailniveau in de kostenraming te verkrijgen.

[Typ hier]

Het uitwerken van het ontwerp is een iteratief proces tussen ingenieursbureau en het proces van co-creatie. Daarbij is er sprake van een wisselwerking tussen de uitwerkingsopgave en de resultaten van de technisch-inhoudelijke onderzoeken, scope concretisering en het opstellen van het Functioneel Programma van Eisen (FPvE). Dit proces wordt vormgegeven met het te contracteren ingenieursbureau.

Tijdens het ontwerpproces worden steeds meer details duidelijk, waardoor de behoefte kan ontstaan om de scope van het project verder te expliciteren. In de sturing (zie hoofdstuk 4) en beheersing (zie hoofdstuk 5) van het project is ruimte ingericht voor beheersing van de scope en de procedure voor het wijzigen van de scope. Belangrijk is de scope bij discussies snel te fixeren ten behoeve van de ontwerpopgave, het raakvlakmanagement en afstemming met stakeholders.

Conform de geactualiseerde MIRT-spelregels dient onderzoek gedaan te worden naar de effecten op onder andere verkeersveiligheid, bereikbaarheid, waterveiligheid, economie, ruimte(beslag), kwaliteit leefomgeving (zoals luchtkwaliteit, geluid, natuur, landschap, cultureel erfgoed, ruimtelijke kwaliteit en water), externe veiligheid, biodiversiteit, klimaatmitigatie (CO₂) en klimaatadaptatie. Daarnaast dient er een kwantitatieve bepaling opgesteld te worden van de verwachte CO₂-uitstoot en dient het integrale oplossend vermogen en de kosteneffectiviteit van de verschillende inpassingsvarianten in beeld gebracht te worden. Ook is onderzoek nodig naar de stikstofdepositie tijdens de bouwfase van het project. De benodigde onderzoeken dienen daarnaast aan te sluiten bij de benodigheden voor planologische procedures en benodigde vergunningen en ontheffingen en de uitgangspunten van een vormvrije MER (zie ook paragraaf 3.3.3).

In het Functioneel Programma van Eisen worden de functionele eisen van het ontwerp vastgelegd voor de gebruiksfase vastgelegd en aangevuld met eisen ten behoeve van de aanlegfase. Naast de scope vormt ook de KES hiervoor belangrijke input. Om het voorlopig ontwerp in de Aanlegfase goed te kunnen vertalen naar een contract, is het van belang dat het FPvE op basis van Systems Engineering is opgesteld.

In het ontwerpproces moet ruimte ingebouwd worden om input op de halen van adviserende/toetsende commissies, zoals Welstand, het Vooroverleg over Verkeerszaken (VOV) en de Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR). Daarnaast worden de afdelingen verantwoordelijk voor realisatie en beheer en onderhoud van de

te realiseren projectonderdelen betrokken bij de totstandkoming van tussen- en eindproducten. Daarbij gaat het onder andere om de beheerafdelingen van HTM en ProRail en van de betrokken gemeenten.

3.2.3 Duurzaamheid en circulariteit

In het project zijn de ambities op het vlak van duurzaamheid en circulariteit nog niet geconcretiseerd. Deze ambities kunnen zich richten op het minimaliseren van de impact op de buitenwereld i.r.t. het beleid van deelnemende partijen en op duurzame keuzes in het ontwerp en de aanpak. Denk daarbij aan materiaalkeuze, ontwerpkeuze, kaders voor de uitvoeringscontracten, aandacht voor toekomstvastheid, gebruik maken van social return, etc.. Klimaatadaptief en innovatief ontwerpen zijn concrete voorbeelden van mogelijkheden voor de planuitwerking, welke tijdens het doorlopen co-creatie proces en interne bij de gemeente Rijswijk al naar voren zijn gekomen.

In de planning- en studiefase wordt gestart met een aantal ambitieweb-sessies⁴. Hierin wordt onderzocht op welke duurzaamheidsaspecten het meeste bereikt kan worden. Denk daarbij aan aspecten als materialisering, energiegebruik, emissie tijdens de bouw, sociale duurzaamheid, etc. Het vormt daarmee de basis voor het definiëren van concrete duurzaamheidsmaatregelen op het project. De uitkomsten van deze sessies worden vertaald naar het voorlopig ontwerp en de contracten voor de aanlegfase en bijbehorende gunningsmodellen.

3.3 PLANPROCEDURES EN CONDITIONERING

In de planning- en studiefase moet gezorgd worden dat de condities geschapen worden om de aanleg van de HOV-tramverbinding mogelijk te maken. Dit betekent dat er, naast uitwerking van het ontwerp, ook gekeken moet worden naar de juridisch-planologische en technische voorwaarden voor realisatie. De belangrijkste onderdelen van deze voorwaarden worden in deze paragraaf benoemd.

3.3.1 Planologische procedures en Omgevingsplan Binckhorst

De aanleg van de beoogde HOV-verbinding past nog niet op alle plekken binnen de vigerende bestemmingsplannen. In Leidschendam-Voorburg en Rijswijk voorzien de relevante bestemmingsplannen wel in de aanleg van een tramverbinding. In het

⁴ Zie ook Ambitieweb - Werken aan Duurzaamheid.

Omgevingsplan Binckhorst is opgenomen dat er geen nieuwe bebouwing mag worden opgericht binnen de zone waar het HOV-tracé was voorzien. De aanleg van de HOV-tramverbinding wordt geborgd in het nieuw op te stellen Omgevingsplan Binckhorst, waar momenteel aan gewerkt wordt vanuit de gebiedsontwikkeling Binckhorst.

Ook voor de inpassing van de HOV-verbinding in het gebied rondom de Sporendriehoek en de Lekstraat moet het bestemmingsplan naar verwachting aangepast worden. In het geval dit daadwerkelijk aan de orde is, is het belangrijk dat de hiervoor benodigde onderzoeken landen in de werkzaamheden van het technisch-inhoudelijke spoor. Daarnaast zal de planologische procedure samen op moeten lopen met de procedure voor het (aangrenzende) Omgevingsplan Binckhorst. Zie hiervoor ook hetgeen beschreven staat in H2.3.

3.3.2 Vergunningen, ontheffingen en procedures

De planning- en studiefase start met een inventarisatie van de benodigde vergunningen en ontheffingen en overige procedures die nodig zijn om toestemming te krijgen voor start van de aanleg. Voorbeelden hiervan kunnen zijn water, bodem, archeologie, geluid, trillingen en flora en fauna. Op basis van de vergunningen-inventarisatie worden de benodigde onderzoeken in beeld gebracht. Deze onderzoeken dienen te landen in het de werkzaamheden van het technisch-inhoudelijke spoor, voor zover deze daar niet al opgenomen zijn. Bij de uitvoering van deze onderzoeken is het van belang stil te staan bij de 'houdbaarheid' van de onderzoeksresultaten in het kader van de vergunningverlening. Dit om te voorkomen dat een onderzoek niet gebruikt kan worden voor het aanvragen van een vergunning, omdat de resultaten te oud zijn. Overwogen kan worden om de inventarisatie op te nemen in een van de werkpakket van het ingenieursbureau.

3.3.3 Diverse milieuonderzoeken (vormvrije MER)

In navolging van de Plan-MER die in de verkenningsfase is opgesteld, zijn ook in de planning- en studiefase verdere onderzoeken nodig naar de milieueffecten van de aanleg van de beoogde HOV-tramverbinding. Hiervoor wordt een vormvrije MER opgesteld, aangezien een nieuwe MER-procedure voor het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst niet verplicht is. Hierbij worden de diverse milieuonderzoeken wel conform de vereisten van een MER-procedure uitgevoerd, maar zijn de procedurele

verplichtingen en toetsing door Commissie m.e.r. niet verplicht. De voordelen van de structuur en transparantie die dit biedt, maakt de uitvoering via een dergelijke vormvrije MER van toegevoegde waarde. Daarnaast dient verkend te worden op welke wijze de milieuonderzoeken voor dit project en de gebiedsontwikkeling Binckhorst onderling uitwisselbaar zijn, zodat werk met werk gemaakt kan worden.

De uitkomsten van de diverse onderzoeken worden gebruikt om de noodzakelijke omgevingsplanwijziging en/of milieuvergunningen te onderbouwen. Specifieke aandacht behoeft het onderzoek naar de uitstoot van stikstof tijdens de aanlegfase en de depositie in nabijgelegen Natura2000-gebieden. Dit in lijn met het advies van de Commissie m.e.r. op de Plan-MER.

3.3.4 Grondverwerving

In de verkenningsfase is een eerste inventarisatie gemaakt van de percelen die verworven zouden moeten worden om aanleg van de HOV-tramverbinding mogelijk te maken (zie hiervoor de onderbouwing bij de kostenraming voor vastgoedkosten⁵). Tijdens het uitwerken van de inpassingsontwerpen wordt waar mogelijk geoptimaliseerd naar (onder andere) private eigendomsgrenzen, om de benodigde grondverwerving te beperken tot het strikt noodzakelijke.

Aan het begin van de planning- en studiefase wordt gestart met het opstellen van een grondverwervingsstrategie, waarin onder andere bovenstaande opgenomen wordt. Daarna wordt zo snel als mogelijk gestart met de eerste gesprekken om te komen tot minnelijk verwerving van benodigde percelen.

Extra aandacht is nodig voor de gronden die eigendom zijn van de Railinfratrust B.V. Dit speelt onder andere in de Sporendriehoek en langs het spoortalud in Voorburg.

3.3.5 Kabels en leidingen

Ter voorbereiding op het daadwerkelijk verleggen van kabels en leidingen is het van belang een goede, betrouwbare inventarisatie te hebben van waar kabels en leidingen in het plangebied liggen. Dit start met een KLIC-onderzoek, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van reeds beschikbare informatie uit gemeentelijke ontwikkelingen in de omgeving. Op plekken waar de ligging van aanwezige kabels en leidingen grote invloed op het ontwerp of de uitvoering heeft, worden proefsleuven

⁵ Begroting vastgoedkosten MIRT-verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst.

gegraven om de exacte ligging vast te stellen. Daarbij dient verkend te worden op welke wijze de benodigde activiteiten voor dit project en de gebiedsontwikkeling Binckhorst onderling uitwisselbaar zijn, zodat werk met werk gemaakt kan worden.

Aan de hand van de ontwerpen wordt bepaald waar verleggingen noodzakelijk zijn. Per verlegging wordt een plan van aanpak opgesteld voor het voorbereiden van de uitvoering, met o.a. een verleggingsplan en kostenraming. Dit in samenspraak met de betreffende nutspartij. Een tijdige start van deze procedure is noodzakelijk, vanwege de voorbereidingstijd die de nutsbedrijven – conform de gemeentelijk vastgestelde processen – nodig hebben om na de Projectbeslissing direct aan de slag te kunnen en daarmee ook de wederkerigheid met gebiedsontwikkeling te borgen.

Expliciete aandacht is nodig voor zowel de TenneT hoogspanningsleidingen en het 10kV station op de Binckhorstlaan. De verlegging c.q. verplaatsing van deze voorzieningen vergt naar verwachting meerdere jaren. Het kan nodig zijn om vooruitlopend op de Projectbeslissing dit proces al te starten. Aan de hand van de uitkomsten van de inventarisatie en de gesprekken met de netbeheerder dient hierover een besluit genomen te worden. IbDH is gevraagd om een eerste inventarisatie te maken, vooruitlopend op de Voorkeursbeslissing.

3.4 POLITIEK-BESTUURLIJK

Het politiek-bestuurlijke spoor heeft als doel het bestuurlijk en politiek voorbereiden van de Projectbeslissing in het BO MIRT. Dit omvat in eerste instantie het correct en tijdig voorbereiden van stuurgroep en bestuurlijk overleg (zie hoofdstuk 4) en het bieden van ‘bestuurlijk comfort’ aan de leden van deze overleggen. Daarnaast is het van belang de algemene besturen (gemeenteraden, provinciale staten, etc.) goed te betrekken bij het verloop van het participatieproces, de totstandkoming van het voorlopig ontwerp en op handen zijnde besluitvorming. Hiervoor kunnen bestaande bestuurlijke voortgangsrapportages benut worden. Ook worden op specifieke nader te bepalen momenten informatie- of beeldvormende sessies georganiseerd.

Ter voorbereiding op het BO MIRT, waar de Projectbeslissing voorligt, wordt een dossier opgesteld bestaande uit het voorlopig ontwerp inclusief SSK-kostenraming, het Plan van Aanpak Aanlegfase en de afspraken over de bekostiging en financiering van het project, kasritmes, uitbetaling, verantwoording, de wijze van risicoverdeling en de organisatie van de aanleg van het project. Deze afspraken worden vastgelegd in

een uitvoeringsovereenkomst voor de aanlegfase. De bijdrage van lenW voor de Aanlegfase zal worden vormgegeven via een regeling. Deze regeling bevat criteria en voorwaarden in lijn met de MIRT spelregels. Het dossier wordt via het Directieoverleg en de Programmaraad van MoVe aangeboden aan het BO MIRT.

Voorafgaand aan de Projectbeslissing moeten de algemeen besturen op regionaal en lokaal niveau instemmen met de voorgenomen aanleg. Dit besluitvormingstraject is bedoeld om de afspraken over de Projectbeslissing formeel vast te leggen, welke betrekking hebben op het voorlopig ontwerp, de financiële bijdrage en de aanpak voor de volgende fase. Dit gebeurt op lokaal niveau bij de gemeenteraden en op regionaal niveau bij de Provinciale Staten en de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa). Conform de gebruikelijke werkwijze van de betrokken gemeenten wordt de gemeente gevraagd in te stemmen met het voorlopig ontwerp. Voorafgaand hieraan wordt het voorlopig ontwerp ter inzage gelegd.

Het voorbereiden en faciliteren van deze besluitvorming is maatwerk per partij. Ruim voor de besluitvorming zelf worden de wensen en behoeftes per partij inzichtelijk gemaakt en worden een aanpak per partij opgesteld.

3.5 PROJECTMANAGEMENT EN -BEHEERSING

Het spoor voor projectmanagement en -beheersing heeft als doel om het project vanuit integraal perspectief zo goed en efficiënt mogelijk uit te voeren. Vanuit het projectmanagement wordt de projectorganisatie zodanig aangestuurd dat de benodigde werkzaamheden snel en efficiënt uitgevoerd kunnen worden. Het is dan ook van belang dat de projectorganisatie tijdig en voorafgaand aan de start van de planning- en studiefase ingericht is. Vanuit het projectmanagement wordt politiek-bestuurlijke spoor voorbereid en vindt coördinatie over de verschillende sporen plaats. Van belang is dat issues tijdig geëscaleerd worden als ze niet binnen de projectorganisatie kunnen worden opgelost.

Het project dient binnen de gestelde randvoorwaarden – geld, tijd, kwaliteit en informatie – opgeleverd te worden, waarbij ook risicomanagement meegenomen moet worden. Gezien de omvang en complexiteit van het project is bij de uitvoering hiervan het borgen van integraliteit een belangrijk aandachtspunt. Dit heeft onder andere betrekking op zowel intern als extern raakvlakmanagement. Intern heeft dit betrekking op de raakvlakken tussen de verschillende uitwerkingsopgaven binnen het

[Typ hier]

project en extern op o.a. de verstedelijkingsopgave. Een uitgebreide beschrijving van de wijze waarop de projectbeheersing ingericht wordt, is opgenomen in hoofdstuk 5.

Als voorbereiding op de aanlegfase wordt door het projectmanagement, in afstemming met vertegenwoordigers van betrokken partijen, het 'Plan van Aanpak Aanlegfase' opgesteld. In dit plan worden de uitgangspunten, processen en organisatie voor de aanlegfase uitgewerkt. Het plan dient te voldoen aan het informatieprofiel zoals beschreven in de geactualiseerde MIRT-spelregels.

[Typ hier]

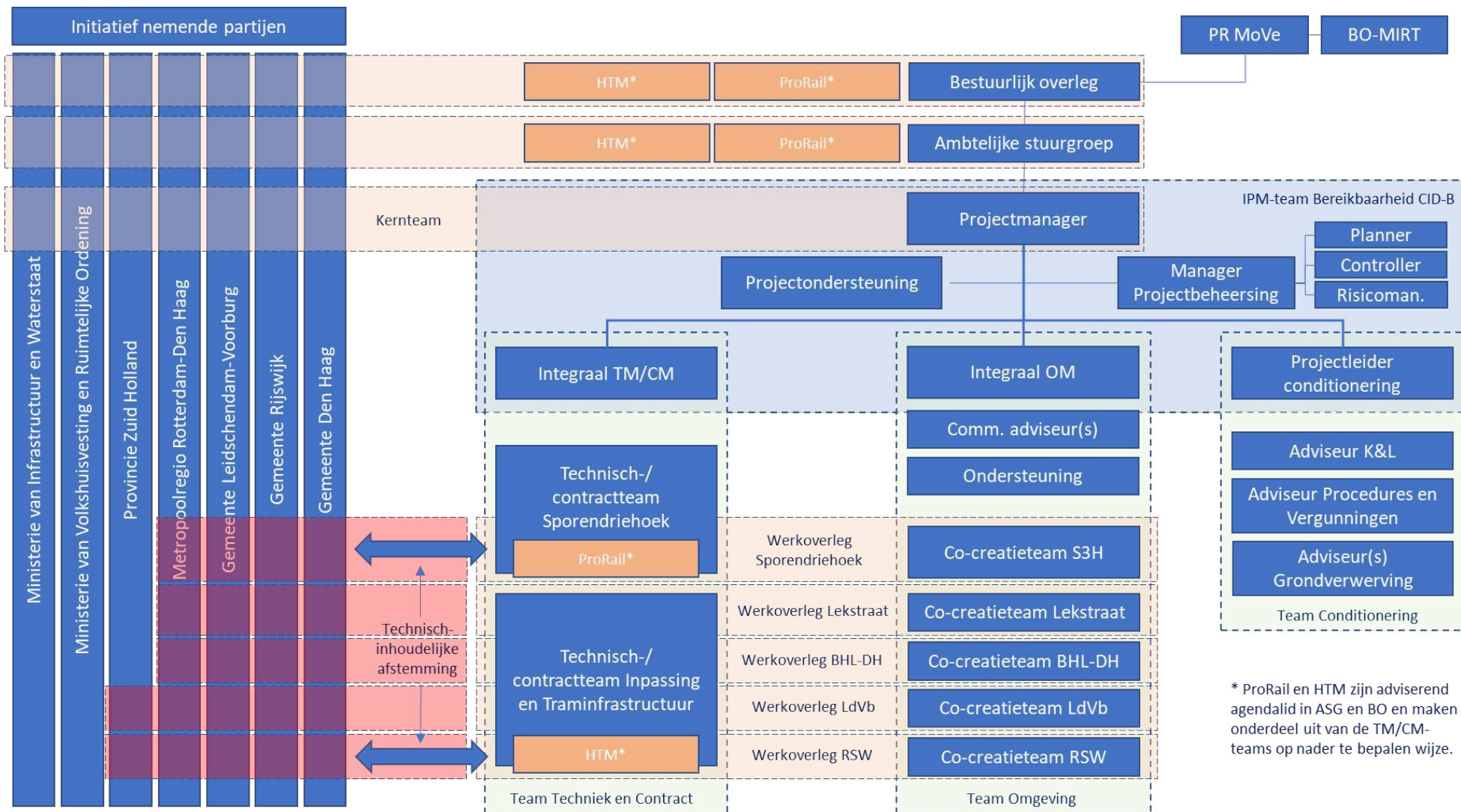




PLAN VAN AANPAK | PLANNING- EN STUDIEFASE
BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

4 STURING & ORGANISATIE

Figuur 7. Model voor sturing en organisatie planning- en studiefase



[Typ hier]

In dit hoofdstuk wordt de sturing en organisatie van het project, zoals schematisch weergegeven in figuur 7, beschreven. Hierbij wordt eerst in gegaan op de algemene organisatiestructuur en de projectsturing. Daarna worden de taken en verantwoordelijkheden uitgewerkt en worden de overleg- en rapportagestructuur toegelicht.

4.1 ALGEMENE ORGANISATIESTRUCTUUR

Zoals in de voorgaande hoofdstukken al aangegeven, wordt een deel van de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit ondergebracht in een apart programma dat door de reeds bestaande organisatie voor het programma No-Regret uitgevoerd zal worden (zie paragraaf 2.2.2). Omdat deze organisatie reeds ingericht is, wordt ze niet verder uitgewerkt of toegelicht in dit plan van aanpak.

De uitwerking van de HOV-tramverbinding wordt samen met de overige maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit ondergebracht in een nieuw in te richten projectorganisatie. De aansturing van het project vindt op vergelijkbare wijze plaats als in de verkenningsfase het geval is geweest. De initiatief nemende partijen verzorgen gezamenlijk de aan- en bijsturing van het project vanuit het Bestuurlijk Overleg (BO) en de Ambtelijke Stuurgroep (ASG), beide voorgezeten door de MRDH. Figuur 7 toont het model voor sturing en organisatie voor de planning- en studiefase. De uitwerking van de projectsturing en de verschillende rollen in de projectorganisatie vindt plaats in paragraaf 4.2 en 4.3. De publiekrechtelijke rollen en taken blijven bij de initiatiefnemende partijen, deze worden niet overgedragen aan de projectorganisatie.

Over de invulling van de projectorganisatie maken partijen gezamenlijk afspraken. In onderling overleg wordt bepaald door wie en op welke wijze (wel/geen inhuur) invulling gegeven wordt aan de verschillende rollen in de projectorganisatie. Met name in de teams techniek/contract en omgeving is het wenselijk dat de gemeenten goed vertegenwoordigd zijn, aangezien hier de belangen van deze partijen het meest aan de orde komen. De projectorganisatie werkt in principe vanuit een nog in te richten het projectbureau. Overleggen vinden zoveel als mogelijk plaats op deze locatie.

Namens Partijen treedt gemeente Den Haag op als aanbestedende dienst voor de inzet van derden ten behoeve van de uitwerking en realisatie van het project, tenzij voor onderdelen anders overeengekomen wordt. Hieronder valt ook het opdrachtgeverschap richting ProRail, voor de uitwerking en realisatie van de benodigde aanpassingen aan de spoorviaducten in de Binckhorstlaan.

Vanaf de planning- en studiefase fase maken ProRail en HTM onderdeel uit van de projectorganisatie. Beide hebben (in eerste instantie) een adviserende rol binnen het technisch-/ contractteam dat verantwoordelijk is voor de uitwerking van de inpassing in de Sporendriehoek. Ze adviseren hierbij over technische aspecten, communicatie en afstemming met de omgeving en ze leveren een bijdrage aan het op te stellen contracteringsplan, specifiek voor de onderdelen van het project die raken aan het tram- en hoofdspoorwegennet.

Daarnaast heeft ProRail een toetsende rol als beheerder voor de inpassing van de HOV-tramverbinding ter hoogte van de Sporendriehoek en Station Voorburg. Hierbij acteert ProRail dus vanuit haar rol als spoorbeheerder en verzorgt ze de afstemming met de afdeling Assetmanagement. HTM heeft eveneens een toetsende rol als beheerder van het tramwegennet. De vertegenwoordiging van HTM in het project verzorgt dan ook de afstemming met de beheerafdeling van de HTM.

De afspraken over de inzet van ProRail voor het project worden door ProRail opgenomen in een apart Plan van Aanpak, dat per fase geactualiseerd wordt. Hierin worden de door hen uit te voeren activiteiten en hiervoor benodigde inzet uitgewerkt en onderbouwd. Het Plan van Aanpak wordt vastgesteld door de ASG en vormt de basis voor de vergoeding van de inzet van ProRail.

Voor de uitvoering van de benodigde aanpassingen aan de spoorbanen langs de Binckhorstlaan zal ProRail vanaf de Aanlegfase optreden als aanbestedende dienst. In het kader van het contracteringsplan wordt in overleg met ProRail bepaald op welke wijze zij deze rol invullen, in de aanloop naar het opstarten van de contractering. Voordat ProRail haar rol als aanbestedende dienst oppakt, wordt door Gemeente Den Haag een projectovereenkomst met ProRail gesloten met nadere afspraken over organisatie, scope, kosten en dekking en risicoverdeling. Dit dient ongeveer gelijktijdig met het nemen van de Projectbeslissing plaats te vinden.

Vanuit de projectorganisatie wordt op diverse niveaus afgestemd met de achterban van de initiatief nemende partijen. Onder de achterban wordt onder andere verstaan de technisch-inhoudelijk betrokkenen, zoals relevante beleidsmedewerkers, wegbeheerders en betrokken van raakvlakprojecten. Ook betreft ook de beheerafdelingen van ProRail en HTM. Daarnaast wordt in het kernteam gesproken over het verloop van het project en de betrokkenheid van partijen. In dit overleg wordt onder andere de agenda voor de eerstvolgende ASG besproken.

[Typ hier]

4.2 STURING

Het project maakt onderdeel uit van het MIRT en volgt in haar aanpak en organisatie de MIRT-systematiek. Dit betekent, dat de voortgang en waar nodig de afspraken tussen Rijk en regio elk najaar aan de orde komen op het BO MIRT. De voorbereiding van het BO MIRT verloopt via het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe).

In de context van MoVe stemmen Rijk en regio met elkaar af over alle projecten waar ze samen werken aan mobiliteit en verstedelijking in de zuidelijke Randstad. De Programmaraad van MoVe is het voorbereidende (bestuurlijk) overleg voor het BO MIRT.

Het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst heeft een eigen Bestuurlijk Overleg. De inzet vanuit het project voor het BO MIRT wordt in eerste instantie door dit 'eigen' BO bepaald. De Programmaraad van MoVe wordt geacht een besluit van het BO Bereikbaarheid CID-Binckhorst ongewijzigd over te nemen. Wel vindt in de context van MoVe de afstemming plaats met de andere projecten binnen de zuidelijke Randstad om te komen tot een gezamenlijke inzet voor het BO MIRT die de belangen van de regio het beste vertegenwoordigd.

Vanuit deze werkwijze vindt de sturing op het project plaats vanuit het BO, met de ASG als ambtelijk voorportaal. In deze overleggrema wordt de voortgang gemonitord en worden de kaders van het project bewaakt. Waar nodig worden besluiten genomen om de koers van het project bij te sturen. Daarbij dient de voorzitter van de ASG als eerste aanspreekpunt en dagelijks opdrachtgever voor de projectorganisatie. De inrichting van het BO en de ASG wordt in paragraaf 4.4 verder uitgewerkt, als onderdeel van de overlegstructuur van het project.

4.3 PROJECTORGANISATIE

De Projectorganisatie is verantwoordelijk voor het efficiënt en beheerst (laten) uitvoeren van de uitwerking van de HOV-tramverbinding en een deel van maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit. De belangrijkste rollen van de projectorganisatie worden in deze paragraaf uitgewerkt.

Projectmanager

De projectmanager (PM) is verantwoordelijk voor de organisatie en uitvoering van de werkzaamheden. Hij/zij zorgt er voor dat de aanpak leidt tot het beoogde resultaat, al

dan niet door hierin bij te sturen binnen de kaders van de verkregen opdracht. Hij/zij verzorgt de dagelijkse aansturing van de projectorganisatie en zorgt voor verantwoording over voortgang en beheersing richting ASG en BO. Daarmee vormt de PM de schakel tussen de opdrachtgevers en de projectorganisatie die verantwoordelijk is voor de inhoudelijke werkzaamheden van het project.

De PM heeft hiermee de volgende verantwoordelijkheden:

- Verantwoordelijk voor de opzet en organisatie van het project en eventuele bijsturing daarin;
- Verantwoordelijk voor het functioneren en de aansturing van het projectteam;
- Verantwoordelijk voor tijdige en betrouwbare rapportage aan de ASG en het BO;
- Verantwoordelijk voor het zorgvuldig en op juiste wijze voorbereiden van inhoudelijke besluitvorming door de ASG en het BO;
- (Eind)verantwoordelijk voor de integrale beheersing van de projectkaders;
- Verantwoordelijk voor het organiseren van een goede afstemming van het werk van de projectorganisatie met de lijnorganisaties van de initiatief nemende partijen;
- Verantwoordelijk voor een degelijke voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming en het waar nodig ondersteunen op bestuurlijk niveau;
- Eindverantwoordelijk voor het verkrijgen van (zoveel als mogelijk) overeenstemming met belanghebbenden/stakeholders;
- Eindverantwoordelijk voor afstemming en samenhang met de gebiedsontwikkeling Binckhorst.

De primaire taken van de projectmanager zijn:

- Verzorgen van het capaciteitsmanagement door in overleg met de lijnorganisatie(s) van de initiatief nemende partijen en derden te zorgen voor de juiste personele invulling van de projectorganisatie;
- Voorzitten van het projectteam en kernteamoverleg;
- Voorbereiden van de agenda en inhoudelijke stukken van de ASG en het BO;
- Op reguliere basis overleggen met de deelnemers van ASG en BO over het verloop van het project en aanpak van organisatie-specifieke aandachtspunten.
- Voorbereiden van het bestuurlijke besluitvormingsproces;
- (Eind)redactie van bestuurlijke stukken;
- Eindredactie van (bestuurlijke) voortgangsrapportages;
- Zorgen voor tijdige besluiten over benodigde aanpassingen in aanpak in geval issues hier om vragen.

[Typ hier]

De PM wordt in zijn taken ondersteund door de assistent projectmanager, die binnen het projectteam en de ASG de rol van secretaris vervult. Daarnaast is de assistent PM verantwoordelijk voor het voorbereiden van bestuurlijke stukken zoals notities en concepten bestuurlijke (voortgangs)rapportages.

Manager Projectbeheersing

De manager projectbeheersing (MPB) is verantwoordelijk voor de invulling van de projectopgave binnen de gestelde kaders voor tijd, geld, kwaliteit en informatie. De manager projectbeheersing heeft hiermee de volgende verantwoordelijkheden:

- (Eind)verantwoordelijk voor het beheersen van de kosten;
- (Eind)verantwoordelijk voor het beheersen van de planning;
- Verantwoordelijk voor het beheersen van informatie en documentatie.

De primaire taken van de MPB zijn:

- Opstellen van het projectbeheersplan, welke op hoofdlijnen de aanpak beschrijft van financieel management, planningsmanagement, kwaliteitsmanagement en documentbeheer;
- Voorzitten van het overleg projectbeheersing;
- Aansturen van het team projectbeheersing;
- Opstellen van de voortgangsrapportage projectbeheersing.

De manager project beheersing wordt hierbij ondersteund door het team projectbeheersing met o.a. een controller, planner en risicomanager. Bij voorkeur vult de MPB zelf een van deze rollen in.

Integraal Omgevingsmanager

De integraal omgevingsmanager (OM) is verantwoordelijk voor het omgevingsspoor en geeft leiding aan het omgevingsteam. Samen met het team verzorgt de OM het stakeholdermanagement, de (publieke) communicatie en het co-creatie proces, met als doel maximaal draagvlak voor het project onder bewoners, bedrijven en andere stakeholders en omgevingspartijen. Onder stakeholders worden ook de raakvlakprojecten verstaan. De integraal OM heeft hiermee de volgende verantwoordelijkheden:

- Verantwoordelijk voor alle afstemmingsprocessen met de omgeving, waaronder ook de afhandeling van klachten;
- Verantwoordelijk voor het ophalen van alle eisen en wensen vanuit de projectomgeving (inclusief de raakvlakprojecten) en het vertalen van deze eisen

en wensen naar het programma van eisen en de projectontwerpen in samenspraak met de Integraal Technisch Manager (TM);

- Verantwoordelijk voor de (publieke) communicatie over het project in de planning- en studie en aanlegfase;
- Verantwoordelijk voor het co-creatieproces;
- Verantwoordelijk voor het inbrengen van de belangen vanuit de omgeving;
- Verantwoordelijk voor het opzetten van de structuur voor het borgen van bereikbaarheid, logistiek, veiligheid en communicatie (BLVC) tijdens de realisatie van het project (of onderdelen hiervan);
- Verantwoordelijk voor de afstemming met de gebiedsontwikkeling Binckhorst.

De primaire taken van de integraal omgevingsmanager zijn:

- Met het team opstellen van een omgevings- en participatieplan, waarin alle activiteiten beschreven staan waarmee invulling wordt gegeven aan het omgevingsspoor;
- Met het team actualiseren van de stakeholder analyse inclusief het herijken van de omgevingscan;
- Contact onderhouden met diverse omgevingspartijen en belanghebbenden, zowel extern als intern om zo vroegtijdig de voor het project benodigde informatie te verzamelen;
- Opstellen en actueel houden van een complete Klant Eisen Specificatie (KES), met daarin de vanuit de omgeving geïnventariseerde eisen en wensen;
- Het afstemmen van de KES met de integraal technisch manager/contract manager en de projectleider conditionering en komen tot voorstellen of en hoe deze vertaald kunnen worden naar het programma van eisen van het project;
- Voorbereiden en aansturen van de ontwerpateliers;
- In het projectteam signaleren van onderwerpen vanuit de omgeving, die invloed kunnen hebben op de voortgang of kwaliteit van het project;
- Het (laten) opstellen en uitvoeren van benodigde bereikbaarheidsplannen en BLVC-plannen ontwerpfasen;
- Het aansturen van de projectcommunicatie;
- Indien van toepassing het voorbereiden en begeleiden van inspraakprocedures.

In de uitvoering van bovenstaande taken, wordt de omgevingsmanager bijgestaan door een communicatieadviseur en een BLVC-coördinator. Het verder vormgeven van het team, met ook de inbreng vanuit de betrokken gemeenten, en de uitwerking van de onderlinge taakverdeling wordt opgenomen in het Omgeving- en participatieplan.

[Typ hier]

Integraal Technisch Manager / Contract Manager

De integraal technisch manager/contract manager (TM/CM) is verantwoordelijk voor het technisch-inhoudelijk spoor en geeft leiding aan het technisch team. De integraal TM/CM staat samen met het technisch team aan de lat voor het opstellen van het voorlopig ontwerp en de daartoe benodigde technisch-inhoudelijke onderzoeken. Van belang is dat de TM/CM beschikt over voldoende technische en procesmatige kennis van werken aan het tram- en hoofdspoor.

De integraal TM/CM heeft hiermee de volgende verantwoordelijkheden:

- Verantwoordelijk voor nadere detaillering van ontwerpen, inclusief de uitvoering van benodigde onderzoeken;
- Verantwoordelijk voor het bewaken van de scope van het project;
- Verantwoordelijk voor afstemming en samenwerking met de integraal OM om zowel de kwaliteit van de uitwerking van de ontwerpogave (op zowel proces als inhoudelijk vlak) en de integraliteit (tussen de HOV-verbinding en de openbare ruimte en andere mobiliteitsmaatregelen) te borgen;
- Verantwoordelijk voor het faciliteren en kaderstelling voor de ontwerpateliers;
- Verantwoordelijk voor de contracteringsstrategie;
- Verantwoordelijk voor het proactief beheersen van raakvlakken tussen de contracten onder zijn/haar verantwoordelijkheid, in samenwerking met de OM en projectleider conditionering;
- Verantwoordelijk voor de afstemming over het ontwerp met de gebiedsontwikkeling Binckhorst;
- Verantwoordelijk voor de inbreng van eisen en wensen van toekomstig beheerders en eigenaren van te realiseren objecten.

De primaire taken van de integraal TM/CM zijn:

- Het opstellen van een plan van aanpak, waarin de uit te voeren activiteiten beschreven staan, evenals het bijbehorende tijdsplan, organisatie, voorziene risico's en de wijze waarop het scopemanagement ingevuld wordt
- Het opstellen van een contracteringsplan, met daarin beschreven de contracteringsstrategie van het project;
- Het aansturen van het technisch/contract team;
- Het contracteren en aansturen van (een) ingenieursbureau(s) voor het opstellen van een voorlopig ontwerp, benodigde onderzoeken en eventueel het opstellen van uitvoeringscontracten;
- Opstellen van de Nota van Uitgangspunten t.b.v. het co-creatieproces;

- Het (laten) opstellen en uitvoeren van een plan voor de beheersing van de realisatiecontracten onder zijn/haar verantwoordelijkheid;
- Het periodiek rapporteren van ontwikkelingen in planning, financiële prognose en risico's t.b.v. bespreking in het projectteam en periodieke voortgangsrapportage;
- Het in het projectteam inbrengen van risico's en beheersmaatregelen op de raakvlakken met andere onderdelen van het project;
- Het aansturen van de benodigde juridische begeleiding, waaronder het juridisch toetsen en de ondersteuning bij het afhandelen van bezwaren en beroepen.

Projectleider conditionering

De projectleider conditionering (PLC) is verantwoordelijk voor het op tijd geregeld krijgen van de conditionerende activiteiten die afgerond dienen te zijn om de realisatie van het project te kunnen starten. De projectleider conditionering heeft hiermee de volgende verantwoordelijkheden:

- Verantwoordelijk voor het voorbereiden van eventueel benodigde planologische procedures en het aanvragen van de benodigde vergunningen en ontheffingen;
- Verantwoordelijk voor het bepalen van de uitgangspunten en vereisten van benodigde onderzoeken voor de benodigde procedures, vergunningen en ontheffingen, waaronder diverse milieuonderzoeken;
- Verantwoordelijk voor het opstarten en aansturen van de grondverwerving;
- Verantwoordelijk voor de inventarisatie en voorbereiding voor het verleggen van kabels en leidingen.

De primaire taken van de projectleider conditionering zijn:

- Het opstellen van een plan van aanpak conditionering, waarin de planning, risico's en aanpak van alle benodigde conditionerende werkzaamheden beschreven zijn;
- Het aansturen van het team conditionering;
- Het periodiek rapporteren van ontwikkelingen in planning, financiële prognose en risico's aan de manager projectbeheersing t.b.v. de voortgangsrapportage;
- Het (laten) coördineren en aansturen van voorbereidende werkzaamheden t.b.v. het verleggen van kabels en leidingen;
- Het (laten) opzetten, coördineren en aansturen van de benodigde gesprekken en procedures in het kader van grondverwerving;
- Het (laten) coördineren van de procedures voor de noodzakelijke aanpassingen aan bestemmings-/omgevingsplannen en de afstemming hierover met de gebiedsontwikkeling Binckhorst. De projectleider conditionering (of iemand uit

[Typ hier]

het team Conditionering) neemt deel in het kernteam voor de aanpassing van het Omgevingsplan Binckhorst;

- Het (laten) inventariseren, voorbereiden en afhandelen van de benodigde, door het project aan te vragen vergunningen en ontheffingen;
- Het (laten) coördineren van benodigde onderzoeken;
- Het voorbereiden en laten uitvoeren van benodigde mitigerende en compenserende maatregelen, in samenspraak met de integraal TM/CM.

4.4 OVERLEGSTRUCTUUR

Deze paragraaf geeft een beschrijving van de structurele overleggen voor de afstemming en beheersing van het project en een toelichting op escalatie.

Bestuurlijk Overleg

Het bestuurlijk overleg (BO) stelt de (bestuurlijke) kaders van het project vast en dient als escalatieniveau voor discussies die op ambtelijk niveau niet beslecht kunnen worden. Daarnaast vindt bestuurlijke afstemming plaats tussen de betrokken partijen. Het BO komt ieder kwartaal samen of indien gewenst frequenter. MRDH is voorzitter van het overleg. Deelnemers aan het bestuurlijk overleg zijn:

- Namens MRDH: portefeuillehouder Mobiliteit (voorzitter);
- Namens I&W: afdelingshoofd Beleid en Omgeving;
- Namens BZK: directeur Grootschalige Woningenbouw;
- Namens de provincie ZH: gedeputeerde Wonen, ruimtelijke ordening, recreatie en sport;
- Verantwoordelijk wethouders van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk;
- Regiodirecteur ProRail (agendalid);
- Algemeen directeur HTM (agendalid);
- Projectmanager Bereikbaarheid CID-Binckhorst (secretaris).

Het BO wordt vooraf gegaan door een Ambtelijke Stuurgroep, waarin de agenda en inhoudelijke stukken worden voorbereid. Voorafgaand aan het BO bespreekt de PM de inhoudelijke punten van de agenda voor met de individuele leden van het BO.

⁶ De medewerkers van BZK en IenW borgen de relatie met het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit en verzorgen de afstemming met het programma Woningbouw en Mobiliteit.

[Typ hier]

De regiodirecteur van ProRail en algemeen directeur van HTM schuiven aan indien er specifieke beslispunten zijn betreffende de benodigde aanpassingen aan respectievelijk de spoorviaducten in de Binckhorstlaan of de spoorbaan bij station Voorburg, danwel de HTM-infrastructuur of -exploitatie. Beiden adviseren vanuit hun deskundigheid en verantwoordelijkheid voor het toekomstig beheer en onderhoud en exploitatie de overige leden van het Bestuurlijk Overleg bij te nemen beslissingen.

Ambtelijke Stuurgroep

De ASG heeft tot taak om met inachtneming van de gezamenlijke belangen van partijen toezicht uit te oefenen op de totstandkoming van het project. In de ASG nemen de leden waar nodig besluiten over scopewijzigingen, aanpassen in de aanpak, besteding van de risicoreservering, de contracteringsstrategie en de door de projectmanager voorgelegde overige beslispunten. Daarnaast bereidt de ASG het BO inhoudelijk voor.

Deelnemers aan de ASG zijn:

- Namens MRDH: adjunct-manager openbaar vervoer (voorzitter);
- Namens I&W: sr. beleidsadviseur OV en medewerker beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit⁶;
- Namens BZK: gebiedsregisseur Zuid-west Nederland⁶
- Namens de provincie ZH: ambtelijk opdrachtgever CID-Binckhorst;
- Namens gemeenten Den Haag: directeur Mobiliteit;
- Namens gemeente Leidschendam-Voorburg: ambtelijk opdrachtgever CID-Binckhorst;
- Namens gemeente Rijswijk: Domeinmanager Ruimtelijke ontwikkelingen;
- Gebiedsmanager Projecten ZHN ProRail (agendalid);
- Directeur Reizigers HTM (agendalid);
- Projectmanager Bereikbaarheid CID-Binckhorst (secretaris).

ProRail en HTM schuiven ook in dit overleg aan indien er specifieke beslispunten zijn betreffende de benodigde aanpassingen aan respectievelijk de spoorviaducten in de Binckhorstlaan of de spoorbaan bij station Voorburg, danwel de HTM-infrastructuur of -exploitatie. Ook hier adviseren ze vanuit hun deskundigheid en verantwoordelijkheid

voor het toekomstig beheer en onderhoud en exploitatie de overige leden van de Ambtelijke Stuurgroep bij te nemen beslissingen.

Kernteam

Eens per vier weken wordt vanuit het project gesproken met de ambtelijke vertegenwoordigers van de betrokken partijen over het verloop van de inhoudelijke afstemming tussen het project en de interne organisatie van betrokken partijen. Daarbij gaat het om het tijdig verkrijgen van de juiste input vanuit de organisaties, het voorbereiden van reviews, kwaliteit van de terugkoppeling vanuit het project naar de organisaties toe, etc. Het overleg heeft tot doel om met de organisaties af te stemmen of de aanpak nog werkt en te signaleren waar mogelijke inhoudelijke issues zitten die voorgelegd zouden moeten worden aan de ASG.

Deelnemers aan dit overleg zijn:

- (Assistent) projectmanager (voorzitter);
- Integraal technisch manager/contract manager;
- Integraal omgevingsmanager;
- Vertegenwoordiging vanuit gemeenten;
- Vertegenwoordiging vanuit MRDH;
- Vertegenwoordiging vanuit PZH (agendalid).

Projectteam

In het projectteam wordt de algemene voortgang van het integrale project doorgenomen en worden de ambities en kaders van het project bewaakt. Dit betreft dan mijlpalen, financiële kaders, scope en risico's. Issues met een politiek/bestuurlijk risico (bijv. imagoschade). Issues met betrekking tot de projectkaders komen daarbij expliciet aan bod en worden waar mogelijk opgelost. Deze issues kunnen betrekking hebben op een specifieke rol (waarbij rolhouders elkaar kunnen helpen/coachen), maar met name issues m.b.t. raakvlakken komen aan de orde in het projectteam. Issues die niet opgelost kunnen worden in het projectteam, worden in eerste instantie voor een besluit voorgelegd aan de ASG.

Deelnemers aan het projectteam zijn:

- Projectmanager (voorzitter);
- Assistent projectmanager (secretaris);
- Integraal omgevingsmanager;
- Integraal technisch manager/contract manager;
- Projectleider conditionering;

- Manager projectbeheersing.

De assistent projectmanager verzorgt de voorbereiding en verslaggeving van het projectteamoverleg.

Overleg projectbeheersing

Tweewekelijks vindt het overleg projectbeheersing plaats, welke een vaste agenda kent en wordt voorgezeten door de manager projectbeheersing. Hierin worden de ontwikkelingen op de verschillende beheersaspecten besproken en de door het project op te stellen rapportages voorbereid.

Deelnemers aan het overleg projectbeheersing zijn:

- Manager projectbeheersing (voorzitter);
- Assistent projectmanager;
- Planner;
- Controller;
- Risicomanager.

De uitkomst van dit overleg dient tevens als input voor het bilateraal overleg tussen de manager projectbeheersing en de individuele leden van het projectteam en input voor het projectteamoverleg.

Teamoverleg techniek en contract

In dit teamoverleg worden eens per twee weken voortgang en issues met betrekking tot het contracteringsplan, ontwerp en/of uit te voeren onderzoeken besproken voor zowel de inpassing en tramverbinding als ook de Sporendriehoek. Indien er sprake is van wijzigingen in het ontwerp, wordt in het teamoverleg besproken in hoeverre er sprake is van een wijziging in de scope of niet. Eventuele gesignaleerde scopewijzigingen worden doorgeleid naar het projectteam.

Deelnemers aan het overleg zijn:

- Integraal technisch manager/contract manager (voorzitter);
- (Technische) vertegenwoordiging vanuit het team Sporendriehoek;
- (Technische) vertegenwoordiging vanuit het team Inpassing en Traminfra;
- Vertegenwoordiging van het (de) ingenieursbureau(s);
- Railsystems engineer ProRail;
- (Technische) vertegenwoordiger HTM;
- Projectleider conditionering (agendalid).

[Typ hier]

De projectleider conditionering schuift aan indien er relevante bespreekpunten zijn op het raakvlak tussen ontwerp en conditionering (b.v. kabels en leidingen).

Teamoverleg omgeving

In dit teamoverleg worden eens per twee weken voortgang en issues met betrekking tot het omgevingsspoor besproken. In het overleg wordt feitelijk de uitvoering van het Omgevings- en participatieplan gemonitord. Aan de orde komen de voortgang en te bespreken zaken uit het co-creatieproces en uit gesprekken met stakeholders, als ook de komende communicatieactiviteiten.

Deelnemers aan het overleg zijn:

- Integraal omgevingsmanager (voorzitter);
- Communicatieadviseur en/of woordvoerder per gemeente;
- Vertegenwoordiger per co-creatietafel.

Teamoverleg conditionering (optioneel)

In dit teamoverleg worden eens per twee weken voortgang en issues met betrekking tot de conditionerende activiteiten besproken. Dit overleg kan zo nodig ook opgesplitst worden in overleggen voor kabels en leidingen, grondverwerving en planprocedures & vergunningen.

Werkoverleg co-creatietafels

Om invulling te geven aan de afstemming tussen het co-creatieproces en de uitwerking naar ontwerpen wordt periodiek een werkoverleg ingericht per co-creatietafel. Hierin worden de co-creatiesessies per tafel besproken, waarbij resultaten uit een sessie worden teruggekoppeld en vertaald naar acties in het technisch-inhoudelijke spoor. De uitkomsten van de technisch-inhoudelijke uitwerking besproken en vertaald naar de voorbereiding voor een volgende sessie.

Technisch inhoudelijke afstemming met achterban

Met relevante vertegenwoordigers (beheerders, beleidsmedewerkers) van de betrokken initiatiefnemers, HTM en ProRail wordt gesproken over de technische uitwerking van de ontwerpen. In dit overleg vindt afstemming plaats over eisen die gesteld worden vanuit beleid of toekomstig beheer en de wijze waarop daar wel/niet invulling aan gegeven kan worden. De TM zorgt voor een periodiek overleg met de betrokken beheerders en het tijdig uitzetten van de inhoudelijke toetsing van relevante tussen- en eindproducten.

[Typ hier]

Bilaterale overleggen

Naast bovengenoemde overleggen zullen diverse bilaterale overleggen nodig zijn. Eens per twee weken heeft de projectmanager in ieder geval een bila met de andere rollhouders (OM, TM/CM, PCL en MPB) over de stand van zaken van het betreffende spoor en functioneren. Overige bilaterale overleggen worden naar behoefte ingericht.

Escalatie

Indien er sprake is van issues of discussies die geëscaleerd moeten worden, dan verloopt een dergelijke escalatie altijd via het projectteam, waar het issue besproken wordt en waar mogelijk opgelost. De projectmanager escaleert het issue, indien nodig, naar de ASG en indien van toepassing naar het BO. Issues die ervaren worden vanuit de interne organisatie van een der partijen, worden kenbaar gemaakt aan de projectmanager en door de betreffende partij voorgelegd aan de ASG en indien nodig aan het BO.

4.5 RAPPORTAGES

Hieronder volgt een overzicht van de structurele projectrapportages.

Voortgangsrapportage Project Bereikbaarheid CID-Binckhorst

Aan	ASG en Bestuurlijk Overleg Bereikbaarheid CID-Binckhorst
Door	Projectmanager
Doel	Informeren van opdrachtgevers over de stand van zaken, voortgang en risico's. De voortgangsrapportage kan door partijen gebruikt worden voor interne verantwoording richting dagelijks en/of algemeen bestuur.
Inhoud	Voortgang en specifieke aandachtspunten. Stand van zaken van beheersaspecten (planning, financieel overzicht, risico's)
Frequentie	Per kwartaal

Maandrapportage projectbeheersing

Aan	Projectteam en ambtelijke stuurgroep
Door	Manager project beheersing
Doel	Monitoring beheersing van het project op aspecten tijd, geld en risico's. Deze rapportage levert input voor de voortgangsrapportage
Inhoud	Voortgang, status beheersaspecten

Frequentie Maandelijks

Bovengenoemde rapportages worden gebruikt om invulling te geven aan de (eventueel) benodigde rapportages in het kader van MoVe. Partijen kunnen de voortgangsrapportage gebruiken voor hun eigen interne verantwoording, zodra deze rapportage is vastgesteld door de ASG en nadat deze aan de leden van het BO toezonden is.

[Typ hier]



PLAN VAN AANPAK | PLANNING- EN STUDIEFASE
BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

5 PROJECTBEHEERSING

Met een goede beheersing van het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst kunnen ongewenste verrassingen voorkomen worden en worden afwijkingen tijdig gesignaleerd waardoor er waar mogelijk op bijgestuurd kan worden. Dit hoofdstuk beschrijft hoe beoogd wordt het project binnen de gestelde kaders en randvoorwaarden uit te werken en te realiseren. Hiertoe komen achtereenvolgens de beheersing van financiën, planning, risico's, kwaliteit, raakvlakken en informatie/documentatie aan de orde.

5.1 FINANCIËN

In deze paragraaf wordt eerst de omvang en opbouw van het beschikbare financiële kader van het project toegelicht. Vervolgens wordt de kostenstructuur zoals die aan het einde van de Verkenningsfase is vastgesteld, uitgewerkt. Dit betreft zowel de opbouw van de totale investeringskosten als de voorziene kosten voor de planning- en studiefase. De paragraaf eindigt met een toelichting op de financiële beheersing.

De inhoudelijke uitwerking van de bedragen zoals genoemd in deze paragraaf is opgenomen in het Excell-bestand '230331 – Opbouw kosten en dekking'.

5.1.1 Financieel kader

In totaal is voor het project door partijen een taakstellend budget beschikbaar gesteld van € 478,06 mln (excl. BTW). De opbouw van dit budget is vastgelegd in de bestuursovereenkomst en opgenomen in tabel 2. Daarin is ook de bijdrage aan de planning- en studiefase weergegeven, eveneens conform hetgeen overeengekomen in de bestuursovereenkomst. Van dit totale budget is € 38,23 mln (excl. BTW) beschikbaar voor de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit die in een apart programma worden uitgewerkt. De overige middelen dienen ter dekking van de kosten van het project dat toeziet op de realisatie van de HOV-tramverbinding en de bijbehorende onderdelen.

Conform artikel 7.7 uit de bestuursovereenkomst moet aan het einde van de Planning- en studiefase nog een correctie plaatsvinden in de bijdragen van Den Haag en MRDH uit tabel 2.

	Totaal	
	Ex btw	incl BTW
I&W	€ 219,17	€ 263,00
BZK	€ 4,17	€ 5,00
MRDH	€ 85,50	€ 102,50
Den Haag	€ 103,50	€ 124,10
LdVb	€ 4,75	€ 5,70
Rijswijk	€ 2,250	€ 2,70
Subtotaal	€ 419,33	€ 503,00
Budget No-Regret voor Sporendriehoek	€ 59,90	€ 72,00
Totaal Taakstellend budget	€ 479,23	€ 575,00
Reeds verplicht voor uitwerking Sporendriehoek	€ 1,68	€ 2,01
Totaal nog beschikbaar Taakstellend Budget	€ 477,56	€ 572,99

Tabel 2. Overzicht bijdrage per partij

5.1.2 Kostenstructuur

De totale kosten van het project zijn geraamd op € 476.629.149 (excl. BTW). De opbouw van deze kosten is weergegeven in bijlage 2. Deze bijlage is vertrouwelijk en wordt niet openbaar gemaakt. De onderbouwing van deze kosten is te vinden in de kostenramingen van Arcadis, die opgenomen zijn in het projectdossier.

Belangrijk te benoemen is, dat kort nadat de afspraken voor het BO MIRT gemaakt zijn, er een aanpassing heeft plaatsgevonden in de ramingen voor de inpassing in de Sporendriehoek en voor de vastgoedkosten. Partijen hebben besloten dat beide onderdelen in de planning- en studiefase verder uitgewerkt moeten worden. Na dit onderzoek wordt bekeken of er sprake is van een kostentoeename en zo ja, welke maatregelen getroffen kunnen worden om deze extra kosten op te vangen.

Voor de planning- en studiefase is een inschatting gemaakt van de verwachte kosten. Deze kosten zijn eveneens weergegeven in bijlage 2 en maken onderdeel uit van het totale projectbudget. De totale kosten voor de planning- en studiefase (geraamd op € 24 mln excl. BTW) worden door de partijen gedekt naar rato van hun bijdrage aan het totale projectbudget, nadat de correctie tussen Den Haag en MRDH is uitgevoerd.

5.1.3 BTW

Een belangrijk aspect in dat in ogenschouw genomen moet worden bij het bepalen van de contracteringsstrategie en afspraken over (grond)eigendom betreft BTW. Alleen een decentrale overheid die 'afnemer van de prestatie is' kan BTW declareren bij het BTW-compensatiefonds. Dit betekent dat de betreffende partij eigendom c.q. zeggenschap krijgt over hetgeen waarvoor BTW betaald is. Indien een object in beheer en eigendom komt bij een partij die geen BTW kan verhalen bij het BTW-compensatiefonds, dient de BTW die betaald is over de kosten voor het realiseren van dit object, beschouwd te worden als een extra kostenpost. Bij het opstellen van het contracteringsplan en het bepalen van kasstromen en facturatieschema's wordt met BTW-specialisten van betrokken partijen een plan gemaakt hoe omgegaan wordt met het afdragen/compenseren/verhalen van BTW.

5.1.4 Financiële beheersing

Eens per vier weken heeft de projectcontroller overleg met de verschillende rolhouders in het projectteam over gemaakte kosten, openstaande verplichtingen en prognose van nog te verwachten kosten. Op basis van deze input wordt het financieel overzicht door de projectcontroller geactualiseerd en besproken in het projectteam als onderdeel van de maandrapportage projectbeheersing (zie paragraaf 4.5).

Indien er sprake is van een toename in de kostenprognose, dient de betreffende rolhouder een voorstel te doen voor dekking van deze extra kosten. Waar mogelijk dienen extra kosten opgevangen te worden met besparingen binnen het betreffende spoor. Indien dit niet mogelijk is, wordt een voorstel voor het aanspreken van de post onvoorzien voorgelegd aan de ASG.

De ambtelijke stuurgroep ontvangt een afschrift van de Maandrapportage projectbeheersing. Eens per kwartaal wordt de ambtelijke stuurgroep geïnformeerd over de financiële stand van zaken van het project, aan de hand van de voortgangsrapportage. Daarbij gaat het zowel over de prognose en bestedingen van de planning- en studiefase als ook over de kostenprognose voor de aanleg van het project. Dezelfde rapportage wordt voorgelegd in het BO (zie ook hoofdstuk 4.5).

Om de scope en taakstellend budget van het project in evenwicht te houden, worden de risico's actief gemanaged (zie ook 5.3). Conform de bestuursovereenkomst, gelden bij onvermijdbare kostenstijgingen de volgende principes:

- Optimaliseren binnen de gewenste scope;

- Aanpassen van de scope;
- Project faseren, uitstellen of stopzetten;
- Programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio;
- Rijk en regio treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het dan beschikbare budget.

Zowel in een vroeg stadium van de Planning- en studiefase als wanneer er op het project sprake is van een (dreigende) overschrijding wordt aan de eerste twee principes invulling gegeven middels het organiseren van één of meerdere value-engineeringssessies. Hierbij wordt gericht gezocht naar mogelijkheden om met andere, goedkopere maatregelen dezelfde 'waarde' te realiseren. Indien dit te weinig soelaas biedt, worden scenario's voorbereid voor de andere principes in overleg met de leden van de ASG. De scenario's worden voor een besluit voorgelegd aan het BO.

5.1.5 Indexatie

De bijdragen van partijen worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals gehanteerd door de minister van Financiën, voor de eerste maal per 1 januari 2024. Indien er sprake is van hogere prijsstijgingen treden partijen in overleg over eventueel te treffen maatregelen. Dit conform hetgeen hierover is opgenomen in de bestuursovereenkomst. De eerste stap is het optimaliseren binnen gewenste scope, kwaliteit en budget. De tweede stap is het aanpassen van de scope. Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van de versoeringsopties die dan in beeld gebracht worden tijdens de value-engineeringssessie(s).

5.2 PLANNING

De realisatie van de HOV-tramverbinding dient samen op te lopen met de stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst. Op dit moment worden er al woningen gebouwd, met een lage parkeernorm. Naar verwachting start de volgende fase in 2028/2029. Om te voorkomen dat de bereikbaarheid van de nieuwe woningen onder druk komt te staan, dient de HOV-tramverbinding ook in deze periode gereed te zijn. Vooralsnog houden partijen daarbij de ambitie aan dat er in 2030 een tram moet rijden over de Binckhorst. Voor de planning- en studiefase hebben de initiatief nemende partijen de ambitie dat de Projectbeslissing eind 2025 genomen moet zijn. Deze momenten vormen de belangrijkste mijlpalen voor het project. Men is zich er van bewust dat deze planning

ambitieuw is en flexibiliteit, goede voorbereiding en snelle besluitvorming vraagt van de initiatief nemende partijen.

Eens per vier weken voert de planner van het project gesprekken met de leden van het projectteam over de voortgang van de verschillende sporen. Op basis van deze input wordt de planning door de planner geactualiseerd. De belangrijkste ontwikkelingen worden besproken in het projectteam als onderdeel van de maandrapportage projectbeheersing (zie paragraaf 4.5). Waar nodig ondersteunt de planner bij het uitwerken van de planning van specifieke onderdelen van het project of andere planningsvraagstukken, bijvoorbeeld door het organiseren van planningsessies.

In overleg met de risicomanager maakt de planner eens per half jaar een probabilistische doorkijk van de planning, met behulp van het actuele risicodossier. In deze doorkijk wordt het effect van het mogelijk optreden van risico's bekeken en wordt de betrouwbaarheid van de planning en haalbaarheid van de mijlpalen van het project ingeschat. De resultaten van deze analyse worden verwerkt in de maandrapportage projectbeheersing en de voortgangsrapportage.

Elke vier weken stelt de planner een nieuwe zes-weken-planning op, op basis van de verkregen input. Deze zes-weken-planning geeft een gedetailleerd overzicht van de activiteiten van de komende periode. Deze zes-weken-planning wordt ter bespreking ingebracht in het projectteam.

In bijlage 3 is de vigerende integrale planning (versie 2.4) opgenomen.

De integrale planning is een levend document dat halfjaarlijks wordt geactualiseerd en vastgesteld in de ambtelijke stuurgroep. Indien er sprake is van een verschuiving van belangrijke mijlpalen in de planning, wordt een besluit ter vaststelling van de nieuwe mijlpalen voorgelegd aan de ambtelijke stuurgroep. Daarbij worden de consequenties van het besluit expliciet in beeld gebracht.

Voor specifieke onderdelen kan besloten worden de realisatie naar voren te halen en als een apart onderdeel in de projectorganisatie vorm te geven. Concrete voorbeelden hiervan kunnen zijn het realiseren van maatregelen die de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren langs de Geestbrugweg, Prinses Mariannelaan en/of de Binckhorstlaan in Voorburg. Een besluit of en zo ja, hoe een dergelijke constructie wordt ingericht, wordt in gezamenlijkheid genomen. Voor het nemen van een dergelijk besluit dient duidelijkheid te zijn over de technische inhoudelijke raakvlakken van het te realiseren onderdeel met de overige onderdelen van het project. Tevens dient de

realisatie financieel beheersbaar te zijn, wat minimaal betekent dat de verwachte kosten, inclusief risico's, passen binnen het financieel kader van het project. Indien besloten wordt om de realisatie van een onderdeel van het project naar voren te halen, moeten afspraken over hoe de kosten vooruitlopend op de Projectbeslissing gedekt worden onderdeel zijn van dit besluit.

5.3 RISICO'S

Het beheersen van risico's gebeurt via de RISMAN- of een gelijksoortige methode. De top-10 van risico's is opgenomen in bijlage 4. Het actuele risicodossier is opgenomen in het bestand '20230331 Risicodossier Bereikbaarheid CID-Binckhorst v1.0'. Onder verantwoordelijkheid van de risicomanager wordt het risicodossier actueel gehouden en is er structureel aandacht voor de monitoring en beheersing van de risico's.

Hiertoe worden de volgende terugkerende acties ondernomen:

- In het projectteamoverleg staat het bespreken van de drie belangrijkste actuele risico's structureel als een van de eerste punten op de agenda. Tevens wordt achterblijvende voortgang van beheersmaatregelen besproken. Dit agendapunt wordt voorbereid door de risicomanager.
- Twee keer per jaar wordt een integrale risicosessie gehouden om het dossier actueel te houden. Tijdens deze sessie worden risico's geïnventariseerd en wordt, waar nodig, de beoordeling van de risico's aangepast naar aanleiding van genomen beheersmaatregelen en/of veranderingen in de projectomgeving waardoor de impact van het risico is gewijzigd.
- Elke maand heeft de risicomanager een bila met elk van de projectteamleden. Hierin worden de risico's en beheersmaatregelen die onder de verantwoordelijkheid van de betreffende persoon vallen, besproken. De uitkomsten van het gesprek worden door de risicomanager verwerkt in het risico-overzicht en in de maandrapportage projectbeheersing.
- Ten behoeve van een realistische kostenraming wordt bij het opstellen van de kostenraming het op dat moment actuele risicodossier met het ingenieursbureau besproken. Samen met de risicomanager wordt een financiële vertaling gemaakt van het risicodossier naar de benodigde onzekerheidsreserveringen.

5.4 KWALITEIT

De kwaliteit van het project heeft betrekking op zowel de op te stellen documenten als op het borgen van de integraliteit tussen de HOV-tramverbinding enerzijds en de inpassing in de openbare ruimte en de uitwerking van de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit anderzijds. De integraliteit tussen de HOV-tramverbinding en de inpassing in de openbare ruimte wordt met name beheerst in het proces van co-creatie en opstellen van het voorlopig ontwerp. De integraliteit tussen de HOV-tramverbinding en de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit via de beheersing van de raakvlakken (zie paragraaf 5.6) en door de ASG.

Het beheersen van de kwaliteit van op te stellen documenten ligt in eerste instantie bij de verantwoordelijke voor het op te stellen document en uiteindelijk, bij het vaststellen, bij de leden van het projectteam. Daar waar de kwaliteit ter discussie staat of van belang is, zulks ter beoordeling van de betreffende rolhouder zelf, wordt een document ter toetsing voorgelegd aan een directe collega op het project. Eventueel kan een externe toets uitgevoerd worden. Dit kan zowel een toets op het eindresultaat betreffen, als input van kennis en expertise tijdens de totstandkoming.

Op een aantal specifieke documenten wordt een uitgebreide review uitgezet. In tabel 3 zijn deze documenten benoemd en is aangegeven welke partijen betrokken worden bij de review. Het zorgvuldig voorbereiden en doorlopen van het reviewproces valt onder de verantwoordelijkheid van de integraal TM/CM.

Document	Te reviewen door
Contracteringsplan	Den Haag, Rijswijk, LdVb, MRDH, ProRail
(Functioneel) Programma van Eisen	Den Haag, Rijswijk, LdVb, MRDH, HTM, ProRail
Voorlopig ontwerp	Den Haag, Rijswijk, LdVb, MRDH, HTM, ProRail
Kostenraming	Den Haag, Rijswijk, LdVb, MRDH, HTM, ProRail, PZH, I&W
Inhoudelijke onderzoeken	Den Haag, Rijswijk, LdVb, HTM, ProRail
Omgevings- en participatieplan	Den Haag, Rijswijk, LdVb, ProRail

⁷ Zie 'Bijlage 2 Procedure Scopewijziging en Bijbestelling' van de Bestuursvereenkomst voor meer detail.

Plan van Aanpak Aanlegfase	Den Haag, Rijswijk, LdVb, MRDH, HTM, ProRail, PZH, I&W
Uitvoeringsovereenkomst Aanlegfase	Den Haag, Rijswijk, LdVb, MRDH, HTM, ProRail, PZH, I&W

Tabel 3. Overzicht van te reviewen documenten

5.5 SCOPE

Aangezien in de praktijk mutaties in de scope vaak onvermijdelijk blijken, is het beheersen daarvan buitengewoon belangrijk. In de bestuursovereenkomst is opgenomen hoe partijen in de basis om gaan met scopewijzigingen en bijbestellingen en de mogelijke financiële consequenties die daar bij horen.

Het proces van scopebeheersing binnen het project bestaat uit een aantal stappen en begint met het expliciteren van de scope van het project. In voorliggend Plan van Aanpak is hier een eerste aanzet van gedaan. Daarnaast dienen de kostenramingen als een goed vertrekpunt. Vanuit het technische-inhoudelijke spoor wordt voor de start van het uitwerken van het voorlopig ontwerp een notitie 'Scope Voorlopig ontwerp' opgesteld, wat door de ASG wordt vastgesteld. Hiermee wordt het referentiepunt voor wijzigingen vastgelegd.

Zodra geconstateerd wordt dat ten opzichte van de vastgestelde scope wijzigingen of aanvullende werkzaamheden noodzakelijk zijn om het beoogde doel van het project te behalen, wordt hiervoor een verzoek tot scopeaanpassing opgesteld. Het verzoek tot scopeaanpassing wordt opgesteld door de wenshebber van de betreffende aanpassing⁷ en besproken met de verschillende rolhouders in het project, om de impact goed in beeld te brengen. Na overeenstemming over de inhoud en consequenties, wordt het verzoek tot scopeaanpassing voorgelegd door de projectmanager ter goedkeuring voorgelegd aan de ASG. Indien er sprake is van consequenties voor tijd en geld wordt een advies opgenomen over hoe deze consequenties op te vangen (b.v. waar financiële dekking vandaan komt). Hiervoor kan de wenshebber van de wijziging advies inwinnen bij de planner of controller.

Na een positief besluit op het verzoek tot aanpassing van de scope, wordt de aanpassing verwerkt in een nieuwe versie van de notitie 'Scope Voorlopig ontwerp' en vertaald naar de inhoud van het functioneel Programma van Eisen en het voorlopig ontwerp.

5.6 RAAKVLAKKEN

De raakvlakken die het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst heeft met andere projecten en/of ontwikkelingen worden beschreven in een raakvlakdocument. Hierin wordt het betreffende project of ontwikkeling beschreven en waar de raakvlakken zitten. In hoofdstuk 2.3 is hiervoor een eerste aanzet gemaakt. Met de vertegenwoordigers van ontwikkelingen en projecten die niet direct raken aan het project Bereikbaarheid CID-Binckhorst, maar die bij wijzigingen dat wel zouden kunnen gaan doen onderhoudt de integraal OM regulier contact om de ontwikkelingen te blijven volgen. Relevante punten worden verwerkt in het raakvlakdocument.

Voor de afstemming met de gebiedsontwikkeling Binckhorst en de ontwikkeling van het CID worden reguliere raakvlak overleggen belegd. De agenda van deze overleggen wordt met deze projecten bepaald, maar betreffen in ieder geval:

- Afstemming communicatie/contacten met de omgeving;
- Afstemming ontwerpraakvlakken;
- Afstemming procedures (m.n. Omgevingsplan Binckhorst);
- Afstemming planning, fasering en bouwlogistiek.

5.7 INFORMATIE/DOCUMENTATIE

Voor een soepele informatie uitwisseling en om te borgen dat partijen met de juiste versies van documenten werken, wordt een gezamenlijke Teams en Sharepoint omgeving ingericht. Hiermee is een gezamenlijk platform aanwezig, waar de bij het project betrokken medewerkers eenvoudig en altijd toegang hebben tot de juiste documenten. Daarnaast is het ook eenvoudig om samen te werken aan documenten op momenten dat dit nodig is. Deze Teams-omgeving wordt 'gehost' door de gemeente Den Haag.

Voor het op juiste wijze kunnen inrichten van de Teams-omgeving wordt door de MPB een basis archiefstructuur opgezet. Ook worden regels opgesteld omtrent het

coderen van documenten, zodat ook hier uniformiteit in aangehouden wordt. Vanuit de projectondersteuning wordt het naleven van de afspraken omtrent documentenbeheer gemonitord. Waar nodig wordt in overleg met de MPB afspraken aangescherpt of worden mensen aangesproken op gedrag dat niet conform de afspraken is.





PLAN VAN AANPAK | PLANNING- EN STUDIEFASE
BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 – Uitwerking scopebeschrijving



In deze bijlage wordt de HOV-tramverbinding beschreven, waarbij wordt verwezen naar de nummering zoals in bovenstaande figuur weergegeven⁸.

Den Haag CS –Kruising Maanweg / Binckhorstlaan

De HOV-tram halteert bij Den Haag CS (1) en maakt in de Lekstraat (2) gebruik van de bestaande tramsporen. In het zuidelijke deel van de Lekstraat wordt nieuw spoor aangelegd. De HOV-tram passeert de Sporendriehoek⁹ (3) en passeert daarbij het gebouw Bink36. Even verderop kruist de HOV-tram de Supernovaweg. In de kostenraming is voorzien dat deze kruising ongelijkvloers plaatsvindt.

De HOV-tram volgt de Binckhorstlaan (4) tot aan de Binckhorstbrug (5). Het tracé kruist verschillende straten, waarbij de verkeersafwikkeling van de kruisingen

⁸ Zie 'Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst' voor de uitgebreide beschrijving van het tracé en 'Overzichtsrapportage Bereikbaarheid CID-Binckhorst' zoals opgesteld door Arcadis en Posad Maxwan voor de meer technische uitwerking.

onderzocht moet worden evenals de ontsluiting van percelen langs de Binckhorstlaan. Belangrijk aandachtspunt betreft de aanwezige bedrijven langs de Binckhorstlaan, in het bijzonder de aanwezigheid van de betoncentrale van Dyckerhoff Basal Betonmortel B.V. Den Haag. Het tracé loopt nu nog over het terrein van dit bedrijf. Onderzocht moet worden of hier het ontwerp geoptimaliseerd kan worden zodat het benodigde terrein tot een minimum beperkt wordt.

Daarna volgt de passage van de Binckhorstbrug. Deze voldoet niet meer aan de veiligheidseisen en wordt door de gemeente gerenoveerd. De nieuwe uitgangssituatie na renovatie of vervanging dient nog in beeld gebracht te worden. Vanaf de Supernovaweg tot aan de Maanweg is het tracé van de HOV-verbinding planologisch al voorzien in het Omgevingsplan Binckhorst.

Bij het kruispunt Binckhorstlaan – Maanweg (tussen 5 en 8) scheiden de routes en rijdt een tram zowel in de richting van Station Voorburg als Rijswijk/Delft. De passage van bestaande bebouwing bij het kruispunt is hierin een aandachtspunt, evenals de inpassing in de gemeentelijke ecologische verbindingzone langs de Maanweg.

Maanweg – Station Voorburg

Op de Maanweg (6) wordt de HOV-trambaan zo veel mogelijk aan de zuidkant voorzien, buiten en/of naast de gemeentelijke ecologische verbindingzone (m.u.v. de haltes). Bij de verdere uitwerking dient rekening te worden gehouden met herinrichting van het hele wegprofiel en inpassing buiten de ecologische zone.

Tussen de Maanweg (6) en Station Voorburg (7) loopt de HOV-baan langs de Huygenstraverse (spoorbaan). Hier is het van groot belang dat Opa's Veldje en de Scouting Livingstone Miriam behouden blijven, evenals zoveel mogelijk van het aanwezige groen. Dit betekent dat er zoveel mogelijk ruimte gezocht moet worden aan de kant van het spoortalud. Daarbij is er aandacht nodig voor de effecten op de aanwezige waterpartijen langs het spoortalud.

Voor de aanlanding bij station Voorburg (7) wordt op het Stationsplein op maaiveldniveau een halte voorzien, waarbij (deels) gebruik kan worden gemaakt van de bestaande tramsporen op het plein.

⁹ Bij de Sporendriehoek kruist de spoorlijn Den Haag-Utrecht met de spoorlijn Leiden-Rotterdam. De plek tussen de stations Den Haag CS en Den Haag HS en bij de nieuwe wijk Binckhorst.

Binckhorstlaan – Rijswijk / Delft

In het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan (8) is de HOV-baan voorzien in een midden ligging. In dit gedeelte van het tracé zitten veel zorgen over leefbaarheid en verkeersveiligheid. Er is voorzien in een reconstructie van de weg van erfgrens tot erfgrens, waarbij maximale kwaliteit van leefomgeving nagestreefd wordt. Aandachtspunt is het trafo-huis dat nabij de kruising Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan staat. Dit trafo-huis kan niet gehandhaafd blijven en dient verwijderd/verplaatst te worden.

In de Prinses Mariannelaan (9), op de Geestbrug (10) en de Geestbrugweg (11) rijdt de HOV-tram gemengd met overig verkeer. Ook hier zijn zorgen over leefbaarheid en verkeersveiligheid en is een reconstructie van erfgrens tot erfgrens voorzien. In de Prinses Mariannelaan richting de Laan van Middenburg en verder liggen op dit moment nog tramsporen. Er is nog geen duidelijkheid over de toekomst van deze sporen na realisatie van de HOV-tramverbinding. In de kostenramingen is geen rekening gehouden met het verwijderen van deze sporen. Wel is met maatregel 16 uit het Basispakket Mobiliteit voorzien dat ook dit gedeelte van de Prinses Mariannelaan gereconstrueerd wordt om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

Om de hoeveelheid verkeer op de route Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg te verminderen, is voorzien dat verkeersbeperkende maatregelen getroffen worden, bijvoorbeeld door het leggen van een 'knip' voor het autoverkeer op de Geestbrug (zie ook maatregel 17 uit het Basispakket Mobiliteit). Deze maatregel heeft nog uitwerking om alle effecten (ook de negatieve) goed in beeld te krijgen. Er moet worden onderzocht of een knip hier kan, zonodig dient een knip op een andere locatie of andere maatregelen onderzocht te worden om hetzelfde effect (reductie van autoverkeer) te kunnen bereiken.

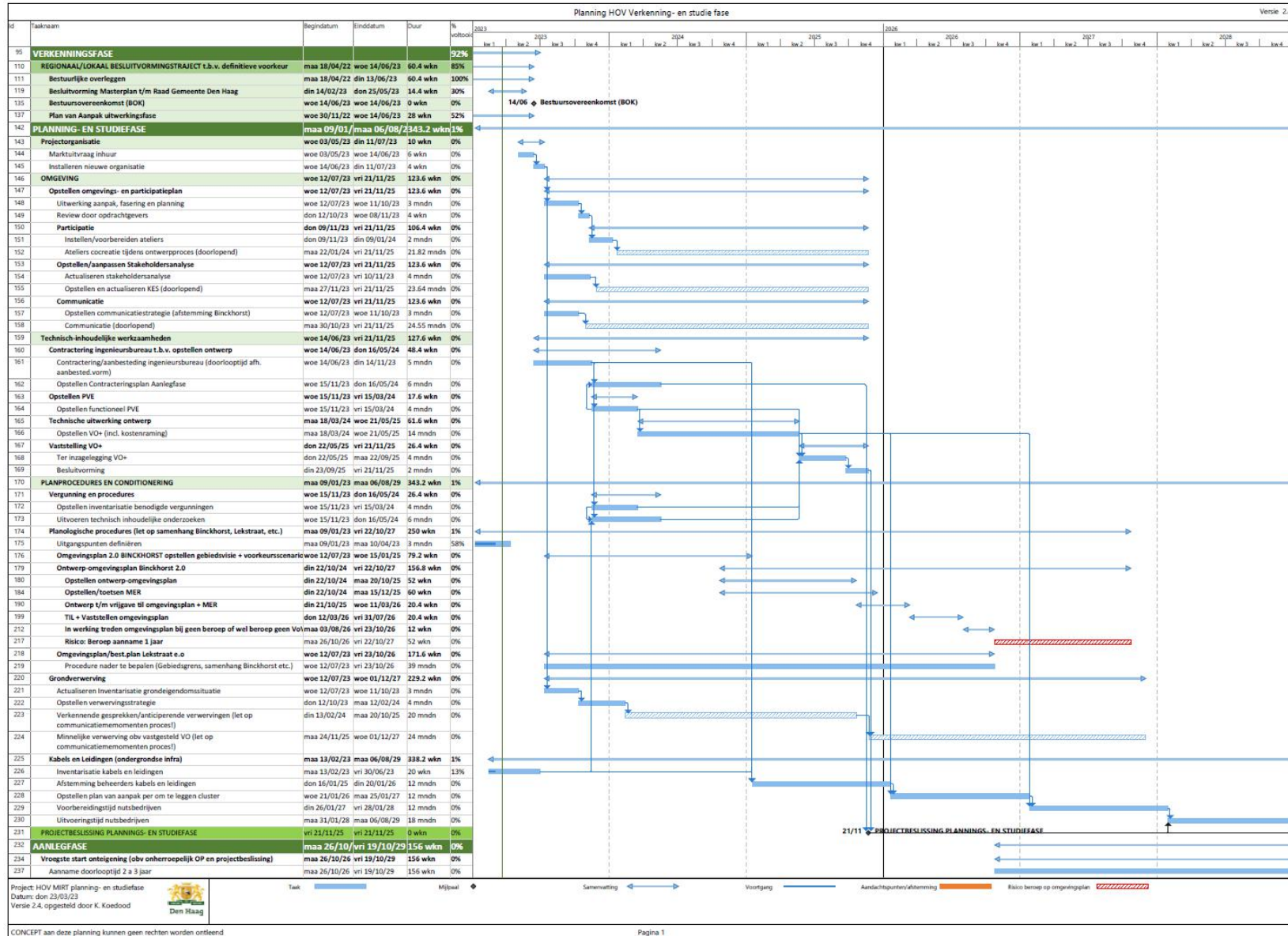
Een ander aandachtspunt omvat de Geestbrug. Hier spelen twee zaken: de provincie heeft renovatiewerkzaamheden voorzien (waarbij o.a. de smalle ligging van de sporen i.r.t. de betrouwbaarheid van de tramexploitatie een rol speelt). Daarnaast wordt door MRDH onderzoek gedaan naar een metropolitane fietsroute over de Geestbrug. Het toevoegen van deze functie op het huidige brugdek is niet mogelijk door ruimtegebrek. Hiervoor dient een passende oplossing gevonden te worden.

Vanaf de Geestbrug rijdt de tram over de Geestbrugweg in Rijswijk door tot aan de Haagweg waar deze aansluit op de bestaande tramsporen en richting Delft afslaat. Ook op dit stuk zijn leefbaarheid en verkeersveiligheid belangrijke aandachtspunten voor de uitwerking van de inpassing. Op dit moment is parkeren al een belangrijk issue. Daarnaast is de kruising met de Haagweg een aandachtspunt. In maatregel 18 van het Basispakket Mobiliteit is onder andere voorzien dat er aanpassingen plaatsvinden aan de VRI's op de Haagweg ten behoeve van de doorstroming op de Haagweg. Ook is voorzien dat de kruising aan de zijde van de Herenstraat aangepakt wordt, zodat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Haagweg – Geestbrugweg verbeterd.

BIJLAGE 2 – Financiële overzichten (vertrouwelijk)

Zie hiervoor de aparte vertrouwelijke bijlage.

BIJLAGE 3 – Integrale planning



BIJLAGE 4 – Top 10 risico's uit risicodossier

ID	Categorie	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Gevolgen
63	Organisatie	Er is onvoldoende capaciteit voor planuitwerking en (voorbereiding) realisatie.	Er is capaciteit schaarste op de markt.	De planuitwerkingsfase kan niet tijdig gestart en/of binnen geplande doorlooptijd worden uitgevoerd.
1000	Technisch-Inhoudelijk	Er is bij de technische uitwerking onvoldoende rekening gehouden met beperkingen in de aanpassingsmogelijkheden (van bijvoorbeeld de spoorconstructie en viaducthoogte) waardoor een afwijkend technisch ontwerp (zoals een aangepast spoorontwerp of zelfs een nieuw kunstwerk) nodig is.	Combinatie van diverse onderdelen bij de Sporendriehoek (kunstwerk HS-CS, fietstunnel, onderdoorgang, Bink36) voorkomt dat er een realistisch technisch ontwerp mogelijk is.	Lange doorlooptijd om tot goede technische uitwerking/inspasing te komen, waarbij ook (extra) proceduretijd t.b.v. protocollisering nodig is. Flinker meerkosten als gevolg van grotere ingreep.
1014	Omgeving	Grondverwervingsproces verloopt moeizaam en kansen vanuit gebiedsontwikkelingen worden onvoldoende benut.	Gebrekkig draagvlak en beperkte communicatie o.a. in voorproces met eigenaren in de Lekstraat	Vertraging in planuitwerking.
1011	Omgeving	Compensatie Bink36 kost te veel tijd en geld.	Inpassing HOV resulteert in noodzaak tot afspraken over compensatie Bink36.	Vertraging in planuitwerking.
9	Omgeving	Er ontstaat bezwaar op de verschillende te doorlopen plannen besluitprocedures bij de diverse gemeenten.	Om de HOV-verbinding te kunnen realiseren zijn meerdere ruimtelijke procedures nodig vanuit verschillende partijen (o.a. bestemmingsplannen bij meerdere gemeenten, tracébesluit voor Sporendriehoek vanuit Rijk?), waardoor meerdere procedures parallel lopen en bouw pas kan starten als deze allemaal doorlopen / onherroepelijk zijn.	Er ontstaat vertraging in de besluitvorming.
57	Organisatie	- Daadkracht en eigenaarschap ontbreekt bij partijen; - De interne afstemming binnen de organisaties verloopt slecht. - Integrale projectorganisatie functioneert niet zoals beoogd.	- Gebrek aan eigenaarschap bij initiatiefnemers van deze opgave, terwijl het halen van deadlines optimale samenwerking en verantwoordelijkheidsgevoel vereist; - De governance (rollen, taken en verantwoordelijkheden) binnen het project is onduidelijk of wordt niet (goed) ingevuld.	- Acties worden niet (tijdig) opgepakt; - Project deadlines en mijlpalen worden niet gehaald; - Vertraging in de planning en besluitvorming.
1024	Organisatie	Principe van de integrale projectorganisatie komt niet van de grond, waardoor veel tijd nodig is voor afstemming en discussie.	De verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen partijen (waaronder ProRail) in de integrale projectorganisatie zijn onvoldoende duidelijk.	Vertraging in planuitwerking.
1031	Politiek / bestuurlijk	Onvoldoende afstemming tussen de deelprojecten en met raakvlakken, draagvlak, betrokkenheid en commitment voor het geheel verminderen.	Er is onvoldoende tempo op positieve kanten voor omgeving (d.w.z. succes momenten in het proces) waardoor besluitvorming op het juiste momentum niet goed wordt georganiseerd.	- Vertraging in besluitvorming. - Maatschappelijke onrust (omgeving). - Verlies van draagvlak
85	Technisch-Inhoudelijk	De situatie mbt voeding van het huidige tramnet vereist de aanleg van nieuwe onderstations t.b.v. de HOV-tram.	Weinig tot geen restcapaciteit in het tractie- en energiesysteem van het huidige tramnet	Meerkosten
1009	Technisch-Inhoudelijk	De technische maakbaarheid en HOV-inspasing komt in het geding, a.g.v. de gevolgen van de knip op de Geestbrugweg in breder perspectief (bijvoorbeeld voor de HOV-aanleg en doorstroming openbaar vervoer op de Prinses Mariannalaan en Geestbrug(weg)).	Tijdens de planuitwerking blijkt (o.b.v. onderzoeken) dat de verkeersafwikkeling door de knip op de Geestbrugweg onaanvaardbaar is.	Vertraging in ontwerpproces.



Colofon

Plan van Aanpak | Planning- en studiefase
Bereikbaarheid CID-Binckhorst
31 maart 2023

Opdrachtgevers:

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Provincie Zuid-Holland



provincie
Zuid-Holland

Metropoolregio Rotterdam - Den Haag



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Gemeente Den Haag



Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg



Leidschendam-
Voorburg

Gemeente Rijswijk



Rijswijk

Programma Mobiliteit en Verstedelijking



Opgesteld door: APPM management consultants



Copyright foto's diverse pagina: Jurriaan Brobbel, Den Haag.