

# MIRT-VERKENNING MOBILITEIT CID - BINCKHORST

## STARTDOCUMENT

Definitief 31 augustus 2020



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



provincie **HOLLAND**  
ZUID



Den Haag



Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties



Leidschendam-  
Voorburg

## COLOFON

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

Auteur: Emiel Stal, Bas Scholten

Datum: 31 augustus 2020

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1 AANLEIDING EN DOEL MIRT-VERKENNING	5
1.2 AANLEIDING EN DOEL STARTBESLISSING	5
1.3 LEESWIJZER STARTDOCUMENT	5
<b>2. OPGAVE</b>	<b>7</b>
2.1 VERSTEDELIJKING EN RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELING	7
2.2 BEREIKBAARHEID	9
2.3 ANDERE OPGAVEN IN HET GEBIED	10
2.4 SAMENHANG EN AFBAKENING	12
2.5 ONTWIKKELING ZONDER INGREEP	13
2.6 BETROKKEN PARTIJEN EN HUN BELANGEN	14
2.7 AANPAK VAN DE OPGAVE	14
<b>3. OPLOSSINGSRICHTINGEN</b>	<b>17</b>
3.1 ONDERDELEN VAN DE OPLOSSINGSRICHTINGEN	17
3.1.1 Smart mobility	17
3.1.2 Langzaam verkeer	17
3.1.3 Ruimtegebruik	18
3.1.4 Kwaliteitsverhoging openbaar vervoer	18
3.1.5 Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)	19
3.2 MAATREGELEN PER ALTERNATIEF EN PER FASE	19
3.2.1 Alternatief 1: Graz	19
3.2.2 Alternatief 2: Shenzhen	20
3.2.3 Alternatief 3: Strasbourg	20
3.2.4 Alternatief 4: Düsseldorf	20
3.2.5 Andere onderdelen van de alternatieven	21
3.3 INDICATIE VAN DE EFFECTEN	21

3.3.1 Vervoerkundige effecten	21
3.3.2 Investeringskosten	21
<b>4. AANPAK</b>	<b>23</b>
4.1 STAPPENPLAN	23
4.2 M.E.R -PROCEDURE	25
4.3 MAATSCHAPPELIJKE PARTICIPATIE	25
4.4 FINANCIËN	26
4.5 BESLUITVORMING	26
<b>BIJLAGE 1. BRONNEN</b>	<b>28</b>
<b>BIJLAGE 2. KNELPUNTEN IN DE BEREIKBAARHEID</b>	<b>29</b>
<b>BIJLAGE 3. REGIONALE AMBITIES OV EN FIETS</b>	<b>32</b>

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel MIRT-verkenning

De ontwikkeling van het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst is essentieel voor de economische kracht van Nederland. Dat was één van de conclusies van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag uit 2017. De ontwikkelmogelijkheden van het gebied staan echter onder druk. Om de gewenste groei te realiseren, dienen regionale opgaven in samenhang te worden opgepakt met landelijke opgaven. Het gaat daarbij onder meer om het realiseren van de ontwikkeling van CID - Binckhorst tot toplocatie, het oplossen van NMCA-knelpunten<sup>1</sup> in de regio en het voorkomen van overbelasting van het hoofdwegennet.

De MIRT-verkenning heeft kort samengevat als doel het bepalen van het voorkeursalternatief van mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid van CID - Binckhorst te verbeteren, gegeven de ontwikkelambities. Daarbij richt de verkenning zich op drie samenhangende centrale opgaven:

- faciliteren van de gebiedsontwikkeling (wonen en werken) in CID - Binckhorst;
- voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) OV en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet;
- bijdragen aan het realiseren van gezamenlijke OV- en fietsambities.

## 1.2 Aanleiding en doel startbeslissing

In 2018 is een préverkenning uitgevoerd naar de Schaalsprong regionale mobiliteit CID – Binckhorst. De resultaten hiervan zijn vastgesteld in het BO MIRT van dat jaar. De zes opdrachtgevers<sup>2</sup> onderschreven

daarbij de urgentie van de opgaven. Tegelijkertijd stelden zij vast dat er nog geen zicht was op bekostiging van tenminste 75 % van de benodigde investering. Dit is een vereiste voor een verkenning volgens de MIRT-spelregels.

In dit licht besloten de zes opdrachtgevers wel een verkenning te starten, maar het predicaat MIRT-verkenning los te laten. Daarbij is de volgende afspraak gemaakt: "Indien tussentijds zicht is op 75 % bekostiging van het basisalternatief (van € 419 miljoen excl. BTW) of meer duidelijkheid is over de financiële systematiek van het Mobiliteitsfonds, wordt besloten over het omzetten naar een MIRT-verkenning." Op 31 maart 2020 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het wetsvoorstel ingediend dat beoogt het Mobiliteitsfonds per 1 januari 2021 in te stellen. Daarnaast is er inmiddels zicht op 75 % bekostiging van de mobiliteitsmaatregelen voor CID - Binckhorst. De verkenning kan dus worden omgezet naar een MIRT-verkenning. Daarvoor dient een MIRT-startbeslissing genomen te worden. Dit wordt voorzien voor het BO MIRT in november 2020.

Het besluit om de verkenning te starten is destijds gebeurd op basis van het Startdocument (VINU, 30 oktober 2018). Voor de MIRT-startbeslissing is een nieuw document opgesteld: dit Startdocument. Dit document is een aanvulling en actualisatie van het Startdocument uit 2018.

## 1.3 Leeswijzer Startdocument

De inhoud van dit Startdocument is grotendeels overgenomen uit het Startdocument uit 2018. Wanneer er een andere bron is gebruikt, is dit expliciet vermeld.

<sup>1</sup> Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, analyse van de ontwikkelingen op de lange termijn van wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer.

<sup>2</sup> De opdrachtgevers van de verkenning zijn: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van

Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de Gemeente Den Haag en de Gemeente Leidschendam - Voorburg.

Als in dit document wordt gesproken over het Startdocument, dan wordt dit document bedoeld; als er wordt gesproken over de startbeslissing, dan wordt het feitelijke besluit in het BO MIRT bedoeld.

De inhoud en opbouw van de Startdocument volgt het informatieprofiel voor het Startdocument zoals dat is opgenomen in de MIRT-spelregels<sup>3</sup>. Het Startdocument beschrijft achtereenvolgens de gezamenlijke opgave voor het gebied (hoofdstuk 2), schetst een viertal oplossingsrichtingen (hoofdstuk 3) en geeft de aanpak van de MIRT-verkenning weer (hoofdstuk 4).

Vanwege de overgang naar een Mobiliteitsfonds en om beter aan te sluiten op integrale gebiedsprogramma's als MoVe, worden de MIRT-spelregels momenteel herzien. Als de nieuwe MIRT-spelregels zijn vastgesteld, zal worden bekeken in hoeverre het Startdocument hierop moet worden aangepast.

---

<sup>3</sup> Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2016

## 2. Opgave

### 2.1 Verstedelijking en ruimtelijk-economische ontwikkeling

Nederland, en in het bijzonder de Randstad, staat voor een grote verstedelijkingsopgave. Er is de komende decennia veel extra ruimte nodig om te wonen en te werken. Die ruimte wordt bij voorkeur gevonden in de stad, in plaats van in uitleglocaties. Bouwen in de stad draagt bij aan het behoud van waardevolle natuur, het versterken van de agglomeratiekracht, het verhogen van de productiviteit door kennisuitwisseling en een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat. Bovendien leidt het ertoe dat de mobiliteitstransitie<sup>4</sup> en energietransitie makkelijker kunnen worden gerealiseerd.

Het gebied Central Innovation District (CID) - Binckhorst is uitermate geschikt voor de beoogde verstedelijking. Er is – met name in het CID – al veel werkgelegenheid en toch nog ruimte om grote aantallen woningen en arbeidsplaatsen toe te voegen. Daarnaast heeft het gebied goede verbindingen: het ligt centraal, is goed verbonden met de nationale en regionale ov-netwerken en is goed aangesloten op het hoofdwegennet, wat met de ingebruikname van de Rotterdamsebaan nog verder verbetert.

Om die reden is er voor het gebied CID - Binckhorst een forse groeiambitie geformuleerd. Van de totale woningbouwopgave voor Den Haag (50.000 woningen) moet bijna de helft in het gebied worden gerealiseerd. En het aantal banen in het gebied zal met meer dan 33 % groeien tot circa 120.000 arbeidsplaatsen. Deze ontwikkelopgave vindt plaats in bestaand hoogstedelijk gebied (CID) met beperkte beschikbare ruimte en in een gebied dat nu nog gekenmerkt wordt door industrie en kantoren

(Binckhorst). Dit betekent dat er stevige verdichting en transformatie plaats moet vinden.

#### Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie

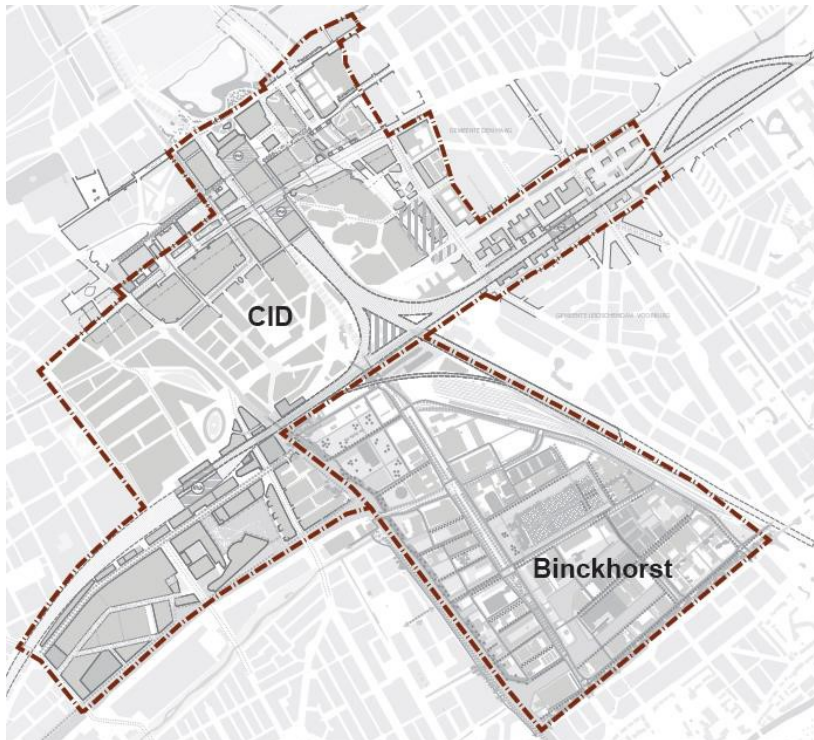
Een belangrijk uitgangspunt is de Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS). Dit is een gezamenlijke ruimtelijk-economische strategie van Rijk en regio's voor onder andere de Zuidelijke Randstad. De REOS beoogt de internationale concurrentiekracht te versterken door versterking van een selectie van toplocaties (campussen, functie-gemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) en van de verbindingen daartussen. CID – Binckhorst is binnen de REOS aangemerkt als innovatieve toplocatie en hoofdknooppunt in het metropolitane netwerk. De innovatie- en transformatieopgaven concentreren zich in dit gebied. Hier liggen kennisinstellingen, onderwijs, ruimte voor bedrijvigheid en instituten voor (inter)nationale governance dicht bij elkaar. Het gebied kent ruime mogelijkheden voor ontmoeting, uitwisseling en inspiratie: basisvoorwaarden om te komen tot innovatie op het gebied van vrede, recht en veiligheid. Via de REOS hebben de betrokken partijen zich ten doel gesteld om onder andere de Binckhorst als binnenstedelijk transformatiegebied versneld te ontwikkelen en de connectiviteit van de toplocaties CID en Binckhorst te versterken. De gemeente Den Haag is inmiddels gestart met de transformatie van de Binckhorst en heeft daarvoor het omgevingsplan Binckhorst vastgesteld.

#### Kenmerken CID en Binckhorst

Het gebied CID – Binckhorst bestaat uit twee deelgebieden met elk een eigen karakter. Zie Figuur 1 (bron: Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID – Binckhorst (Arcadis - Posad Maxwan, 25 juni 2020)).

<sup>4</sup> Onder mobiliteitstransitie wordt in dit kader verstaan een verschuiving in de mobiliteit naar lopen, fietsen, openbaar vervoer, zero emissie en deelsystemen.





**Figuur 1: Deelgebieden CID en Binckhorst**

Het CID is het noordwestelijk deel en kenmerkt zich als hoogstedelijk woon- en werkgebied met een sterke verdichtingsopgave. "Den Haag zet in op een CID dat zich ontwikkelt tot een innovatiedistrict: een mondiale ontmoetingsplaats en internationaal knooppunt voor innovatie. Om deze ambitie te bereiken, worden de gebieden rondom de drie treinstations getransformeerd tot één samenhangend gebied aan de hand van zeven ruimtelijke principes:

1. het CID wordt een centrummilieu: verdubbeling van het Haagse centrum;
2. van drie losse stationsgebieden naar een hechte 'triple hashtag' verbonden door lange lijnen;
3. nieuwe ontwikkelingen als motor om het CID en haar omgeving schoner en rijker te maken;
4. functiemenging wordt het nieuwe normaal;
5. karakter van buurt wordt versterkt en niet overal verandering;
6. een raamwerk van reuring, rust en ruis als middel voor een goede balans;
7. door slim te combineren ontstaat ruimte om alle opgaven op te lossen."<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Bron: Ontwerp Structuurvisie CID Den Haag, Witteveen+Bos, 21 april 2020

<sup>6</sup> Bron: Ontwerp Structuurvisie CID Den Haag, Witteveen+Bos, 21 april 2020

"In het CID zijn verschillende wijken en buurten te onderscheiden met ieder een eigen identiteit. Drie deelgebieden rondom de stations Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor en Den Haag Laan van NOI zijn, vanwege het belang van de rol die zij in het gebied vervullen, prioritair in de ontwikkeling van het CID. Voor deze gebieden zijn reeds gebiedsagenda's opgesteld."<sup>6</sup>

De Binckhorst vormt het zuidoostelijk deel en is een bedrijventerrein dat zich ontwikkelt tot hoogwaardige gemengde stadswijk met wonen en werken. "De doelstelling is om de Binckhorst te transformeren tot een

gecombineerde woon-werkwijk. Om dit te bereiken zijn vier ambities benoemd. Hierbij zijn de eerste twee ambities meer gericht op het werken, de derde ambitie specifiek voor het woongebied en de laatste geldt voor beide.

1. Binckhorst als stadsentree met regionale oriëntatie;
2. Binckhorst als economische factor van betekenis;
3. Binckhorst als uitnodigend, karakteristiek woongebied;
4. Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid en vergroening."<sup>7</sup>

#### **Kwantitatieve ambitie**

In de structuurvisie (CID) en het omgevingsplan (Binckhorst) zijn de groeiambities gekwantificeerd. Deze ambities zijn weergegeven in Tabel 1.

<sup>7</sup> Bron: Ontwerp gewijzigde vaststelling Bestemmingsplan Binckhorst, Gemeente Den Haag, 28 januari 2020



**Tabel 1: Groeiambities CID - Binckhorst<sup>8</sup>**

	CID	Binckhorst	Totaal
Woningen (aantal)	20.500	5.000 <sup>9</sup>	25.500
Maatschappelijke voorzieningen	107.200 m <sup>2</sup>		107.200 m <sup>2</sup>
Commerciële voorzieningen	147.200 m <sup>2</sup>		147.200 m <sup>2</sup>
Bedrijfsruimte		250.000 m <sup>2</sup>	250.000 m <sup>2</sup>
Horeca en detailhandel		26.000 m <sup>2</sup>	26.000 m <sup>2</sup>
Kantoren	640.000 m <sup>2</sup>	64.000 m <sup>2</sup>	704.000 m <sup>2</sup>

In de Verkenning zijn de uitgangspunten voor verstedelijking en mobiliteit geactualiseerd<sup>10</sup>. Dit heeft geleid tot een aanpassing van het totaal aantal woningen tot 2040 in CID Binckhorst van 25.500 naar 29.500. Hiervan worden in plaats van 5.000 in totaal 9.000 woningen in de Binckhorst gerealiseerd.

### Planning realiseren ambitie

De gebiedsontwikkeling is opgebouwd in fasen. Dit maakt het mogelijk om tijdens de ontwikkeling effectief bij te sturen. Globaal is de fasering:

- Fase 1: 2018 - 2022,
- Fase 2: 2023 - 2030 en
- Fase 3: 2031 - 2040.

De plannings worden doorlopend bijgesteld aan de hand van nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

29.500 woningen  
(waarvan 9.000 in de Binckhorst)  
30.000 arbeidsplaatsen

## 2.2 Bereikbaarheid

Het gebied heeft goede verbindingen: het ligt centraal, is goed verbonden met de nationale en regionale ov-netwerken en is goed aangesloten op het hoofdwegennet.

Het CID is bereikbaar via drie treinstations en diverse tram-, metro- en busverbindingen. Voor het autoverkeer is de Utrechtsebaan de centrale toegang. Daarnaast zijn er in het gebied uitgebreide

voorzieningen voor fietsers en voetgangers aanwezig. Het mobiliteitssysteem loopt echter tegen zijn grenzen aan. Tijdens en rond de spits zijn de wegen, trams, metro's en bussen zwaar belast. Daarnaast zijn de stations vanuit het kerngebied van het CID slecht bereikbaar. De routes doorsnijden brede infrastructuur (spoor, Utrechtsebaan) en zijn sociaal onveilig en onaantrekkelijk.

De Binckhorst is van oudsher vooral goed per auto bereikbaar, met als voornaamste toegangsroutes de Utrechtsebaan, het Schenkviaduct en de Neherkade. Binnenkort komt daar de Rotterdamsebaan nog bij. De belangrijkste busverbindingen zijn de buslijn tussen de stations Den Haag Hollands Spoor en Voorburg (in hoge frequentie) en die tussen de stations Den Haag Centraal en Voorburg (sinds 2018 met elektrische bussen). Vanwege het ontbreken van een vrije baan hebben de buslijnen regelmatig last van de congestie in het gebied. De dichtstbijzijnde tramhaltes zijn gelegen bij het Schenkviaduct en op de Rijswijkseweg. In veel gevallen moet dan nog een grote afstand te voet of per fiets worden afgelegd. Het gebied is omringd door spoor en water, waardoor er een beperkt aantal toegangen is. Bij deze toegangen ontmoeten langzaam verkeer en snelverkeer elkaar, met negatieve gevolgen voor de veiligheid, doorstroming en (externe) bereikbaarheid

Het mobiliteitssysteem wordt dus momenteel al behoorlijk belast. Als daar bovenop de groeiambitie wordt gerealiseerd zonder bijpassende mobiliteitsmaatregelen, loopt het gebied volledig vast. Daarom moet de impact van de ontwikkeling van CID - Binckhorst op het mobiliteitssysteem vanaf de start worden meegewogen en een dusdanige vorm krijgen dat de bereikbaarheidsproblemen niet verergeren. De opgave in het gebied is dan ook om te komen tot een vervoerssysteem dat adaptief is bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en toekomstvast is.

Daarnaast vraagt de forse verdichtingsopgave om een andere benadering van stedelijke mobiliteit. Doorgaan op de huidige voet zou problemen doen ontstaan ten aanzien van uitgeefbare ruimte,

<sup>8</sup> Bron: Ontwerp Structuurvisie CID Den Haag, Witteveen+Bos, 21 april 2020

<sup>9</sup> In de Plan-MER CID zijn nog eens maximaal 4.000 woningen voorzien in het gebied Binckhorst Noordwest voor Fase 3.

<sup>10</sup> Bron: Verkenning CID – Binckhorst, Notitie Uitgangspunten Verstedelijking en Mobiliteit, actualisatie, 18 mei 2020. Vastgesteld door het Directeurenoverleg MoVe op 28 mei 2020.

leefbaarheid, aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en milieu, door de toename van het autoverkeer en de verkeers- en parkeerruimte die hiervoor nodig is.

Daar komt bij dat, om ervoor te zorgen dat de gewenste gebiedsontwikkeling tot stand komt, de overheid eerst moet investeren, in duurzame bereikbaarheid. Alleen als projectontwikkelaars en ondernemers er vertrouwen in hebben dat de mobiliteit daadwerkelijk aansluit bij de gewenste hoogstedelijke kwaliteit van het gebied, zullen zij in het gebied willen investeren.

Dit heeft geleid tot de eerste opgave waar de MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst zich op richt, namelijk:

**1. Het mogelijk maken van de 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.**

Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat de regionale bereikbaarheid onder druk staat. Ook bij een laag economisch ontwikkelingsscenario neemt het aantal en de ernst van de files rond Den Haag flink toe en de problemen doen zich niet alleen op de weg voor. Uit de NMCA volgen diverse knelpunten:

- de hoofdwegen A4 en A12,
- de stations Den Haag Centraal en Hollands Spoor,
- de spoortrajecten Leiden - Den Haag en mogelijk Den Haag - Delft en
- in het regionaal OV: het Rijswijkseplein, het traject station Den Haag Centraal - Madurodam, de Binckhorstlaan, het samenloopdeel van RandstadRail in Leidschenveen en RandstadRail naar Zoetermeer.

Voor meer informatie over de knelpunten in de regionale bereikbaarheid wordt verwezen naar Bijlage 2.

De duurzame mobiliteit die voor de eerste opgave wordt ontwikkeld, neemt bij voorkeur ook deze knelpunten (gedeeltelijk) weg of voorkomt dat de situatie verslechtert. Dit heeft geresulteerd in de tweede opgave:

**2. Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID - Binckhorst.**

Los daarvan hebben de betrokken regionale overheden ambities op het gebied van openbaar vervoer en fietsgebruik. De belangrijkste ov-ambitie in dit verband is de Koningscorridor: een nieuwe HOV-lijn (lijn van hoogwaardig openbaar vervoer) van Scheveningen via station Den Haag Centraal door de Binckhorst richting Zoetermeer, Delft en Rotterdam. De belangrijkste ambitie ten aanzien van de fietsinfrastructuur is om het metropolitane fietsnetwerk te verbeteren en uit te breiden. Dit verklaart de derde opgave:

**3. Het bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets.**

Voor meer informatie over de knelpunten in de regionale ambities rond OV en fiets wordt verwezen naar Bijlage 3.

### 2.3 Andere opgaven in het gebied

In het gebied CID – Binckhorst spelen nog andere opgaven. Hiervan zijn hieronder de voornaamste genoemd<sup>11</sup>:

#### Klimaatadaptatie

Als gevolg van klimaatverandering neemt de kans op extremen in neerslag, hitte en droogte toe. Nieuwe ontwikkelingen in het CID moeten bijdragen aan oplossingen voor deze uitdagingen. Er moet waterrobuust worden gebouwd: uitval van vitale infrastructuur bij grote hoeveelheden (regen)water moet voorkomen worden. Er moeten voldoende voorzieningen getroffen worden om water op te vangen. Om de gevolgen van hitte en droogte te beperken, moet voor de openbare ruimte sterk worden ingezet op bomen die schaduw bieden en op de aanwezigheid van water. Voor de Binckhorst geldt de Haagse ambitie, die als volgt is geformuleerd: "Den

<sup>11</sup> Bronnen: Ontwerp Structuurvisie CID Den Haag, Witteveen+Bos, 21 april 2020 en Ontwerp gewijzigde

vaststelling Bestemmingsplan Binckhorst, Gemeente Den Haag, 28 januari 2020

Haag heeft een goed functionerende en toekomstbestendige waterhuishouding die de gevolgen van klimaatverandering en verstedelijking kan opvangen en bijdraagt aan een aantrekkelijke en leefbare stad, waar bewoners, bedrijven en bezoekers van Den Haag op een bewuste manier mee omgaan". Daarnaast kent de Binckhorst op een aantal locaties specifieke knelpunten in de vorm van inundatie van maaiveld, en slecht beheerbare lange duikers, vervuiling van oppervlaktewater.

### **Energietransitie**

De ambitie is om in 2040 klimaatneutraal te zijn. Daarvoor moet de ontwikkeling van het CID bijdragen aan de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de gemeente. De belangrijkste maatregelen daarvoor zijn de verduurzaming van de gebouwen, lokale duurzame opwekking van elektriciteit en verduurzaming van de warmte-infrastructuur. De Binckhorst wordt momenteel verwarmd via gas en niet-duurzame warmte. De opgave voor het warmtenet is om deze aan te sluiten op duurzame bronnen en uit te breiden. De gasleidingen zijn veelal oud, maar vanwege de beoogde warmtetransitie is vervanging niet meer vanzelfsprekend. De ambitie is dat nieuwbouw niet meer wordt aangesloten op het gasnet.

### **Circulariteit**

Den Haag heeft als ambitie dat bewoners en ondernemers in de stad hun dagelijkse producten zo veel mogelijk hergebruiken, en ook zo vroeg mogelijk in de grondstoffenketen. Ontwikkeling van het CID kan hieraan bijdragen door duurzame materialen te gebruiken voor de geplande werkzaamheden, door eisen te stellen aan het transport van bouwmaterialen, door sloopmateriaal zo hoogwaardig mogelijk te hergebruiken. De Binckhorst biedt kansen voor een circulaire economie, maar de ambitie daarvoor is nog niet geconcretiseerd.

### **Natuurinclusiviteit**

De openbare ruimte in het CID is nu hard en stenig. Om de gezondheid en veiligheid van de bewoners te bevorderen, dient de openbare ruimte vergroend te worden: door ontwikkeling van straatgroen, door te investeren in kwaliteit of gebruikswaarde van bestaand groen en door groengebieden buiten het CID beter bereikbaar en toegankelijker te maken. De openbare ruimte in de Binckhorst sluit aan bij grootschalige (industriële) bedrijvigheid en grote

verkeersstromen. Het ontbreekt aan verblijfskwaliteit. Bij de transformatie van de Binckhorst zal de openbare ruimte onder andere worden vergroend, al dan niet in samenhang met klimaatadaptieve maatregelen. Rond de Binckhorst zijn twee ecologisch waardevolle zones aanwezig: de Trekvliet en de Broeksloot (langs de Maanweg). Deze dienen te worden beschermd en wat de Trekvliet betreft te worden versterkt. Daarnaast wordt er een "groene long" ontwikkeld tussen de begraafplaats en het kasteel.

### **Archeologische en cultuurhistorische waarden**

In de Binckhorst zijn archeologische waarden aanwezig vanaf de IJzertijd. De ambitie is deze zo veel mogelijk in situ te behouden. De Binckhorst bevat verder verschillende rijksmonumenten (o.a. kasteel Binckhorst), gemeentelijke monumenten en andere waardevolle gebouwen. De ambitie is deze te beschermen en indien mogelijk her te bestemmen. Voor het CID is het uitgangspunt dat monumenten worden behouden. De ambitie is om cultuurhistorische structuren (Trekvljet en Schenk) te herstellen en zichtbaar te maken en monumenten te benutten in de planvorming voor concrete ontwikkelingen. Buiten het gebied CID - Binckhorst is nog vermeldenswaardig het Rijksmonument Huijgens' Hofwijck. Deze ligt op de route die in beeld is voor doorkoppeling van de HOV-lijn naar Zoetermeer.

### **Bodemkwaliteit**

Vanwege het bedrijfsmatige karakter van de Binckhorst heeft er in het verleden veel bodemverontreiniging plaatsgevonden. Grote delen daarvan zijn inmiddels gesaneerd zodat de situatie momenteel erg divers is. De wetgeving borgt dat de kwaliteit van de grond past bij het beoogd gebruik van de grond en niet. Aanvullend is de ambitie dat de kwaliteit van de bodem in acht wordt genomen en niet mag verslechteren.

### **Geluidhinder**

De Binckhorst kent veel bronnen van verkeers- en industrielawaai, die samen een sterk variërende geluidssituatie opleveren. Er moet steeds een balans worden gezocht tussen bestaande en nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen en bestaande en nieuwe economische activiteiten. Ten aanzien van de bestaande bedrijven is de ambitie dat deze bij vernieuwing streven naar afname van het omgevings-

lawaai. In het CID is de geluidhinder vooral afkomstig van de drukke verkeersaders. De ambitie is om bij de stedenbouwkundige uitwerking de reflectie en afscherping van het geluid te optimaliseren zodat er minder hinder optreedt.

### Geurcontouren

De Binckhorst bevat enkele geurrelevante bedrijven, te weten een asfaltcentrale en twee afvaloverslagstations. De ambitie is de geurcontouren op aanvaardbaar niveau te houden.

### Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de Binckhorst is met name matig langs de drukke doorgaande wegen en de tunnelmond van de Victory Boogie Woogietunnel. De ambitie is voldoen aan de wet- en regelgeving en gemeentelijk beleid. Om die reden is in het omgevingsplan ten aanzien van maatschappelijke diensten bepaald dat deze zich niet binnen een zone van 50 meter langs drukke doorgaande wegen en een zone van 300 meter langs de A12 / Utrechtsebaan mogen vestigen.

## 2.4 Samenhang en afbakening

### Samenhang

De verstedelijking en ruimtelijk-economische ontwikkeling zijn nauw verbonden met de bereikbaarheidsopgave. Allereerst omdat er geïnvesteerd moet worden in de bereikbaarheid om de ambities ten aanzien van verstedelijking en ruimtelijk-economische ontwikkeling mogelijk te maken. En andersom omdat deze twee ontwikkelingen een goede voedingsbodem bieden voor de mobiliteitstransitie die sowieso al beoogd was.

Daarnaast draagt de mobiliteitstransitie vanzelf ook bij aan de ambities op het gebied van:

- klimaatadaptatie (minder ruimte voor de auto nodig dus meer potentiële ruimte voor klimaatadaptatieve maatregelen);
- energietransitie (elektrische motoren in plaats van verbrandingsmotoren);
- natuurinclusiviteit (minder ruimte voor de auto nodig dus meer ruimte beschikbaar voor groen);

- geluidhinder (minder autoverkeer, elektrische motoren in plaats van verbrandingsmotoren) en
- luchtkwaliteit (idem).

Om te voldoen aan de eisen ten aanzien van stikstofdepositie in de nabijgelegen natuurgebieden is de mobiliteitstransitie zelfs cruciaal.

Daarnaast zal bij de inrichting van de openbare ruimte voor de bereikbaarheidsmaatregelen en bij de uitvoering van deze maatregelen, waar mogelijk worden bijgedragen aan de andere opgaven.

### Afbakening<sup>12</sup>

De MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst is gericht op het domein van de mobiliteit: de drie opgaven zoals geformuleerd in paragraaf 2.2 hebben betrekking op de bereikbaarheid van het gebied gegeven de voorziene uitbreiding van arbeidsplaatsen en woningen. Om deze opgaven op te lossen, zullen alleen mobiliteitsmaatregelen worden beschouwd.

Het plangebied omvat de Binckhorst en het Central Innovation District (CID), beide gelegen in de gemeente Den Haag. Het CID bestaat uit de deelgebieden Omgeving Den Haag Centraal, Omgeving Den Haag Hollands Spoor en Omgeving Den Haag Laan van NOI. Tevens behoort het tracé dat over grondgebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg gaat tot het plangebied. Het plangebied is weergegeven in Figuur 3 (bron: Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID – Binckhorst (Arcadis - Posad Maxwan, 25 juni 2020)).

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

<sup>12</sup> Bron: Notitie Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit Verkenning CID - Binckhorst, APPM, 29 april 2020



weergegeven in Figuur 2 (bron: Adaptieve ontwikkelstrategie Metropolaan OV en verstedelijking Zuidelijke Randstad (MoVe - APPM - Stratelligence, 2 september 2019)).

## 2.5 Ontwikkeling zonder ingreep

De ontwikkeling van CID - Binckhorst, met zijn forse uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen en woningen, vindt plaats in stedelijk gebied met vaak hoge dichtheden. Zonder de beoogde mobiliteitsmaatregelen stuit deze gebiedsontwikkeling op allerlei grenzen.

### Bereikbaarheid

Bij de ontwikkeling van het gebied op basis van het huidige mobiliteitssysteem zal het aantal autoritten in en om het gebied toenemen met 161.000 tot 180.000 per etmaal. (Ter vergelijking: het huidige aantal autoritten per etmaal op de A4 tussen Den Haag en Leiden is in twee richtingen gemiddeld 200.000.) Dit betekent in 2040 een stijging van 66% van de autoritten in en om het gebied in vergelijking met de situatie zonder de gebiedsontwikkeling. Het stedelijk wegennet in het gebied is al zwaar belast, net als het hoofdwegennet ter plekke. De belangrijkste toegangswegen, A4 en A12, zijn volgens de NMCA al knelpunten. Toename van het verkeer zal dus leiden tot toename van vertraging en knelpunten (bijv. op de Maanweg en de Regulusweg) en daarmee tot langere reistijden voor bewoners, bezoekers en werknemers.

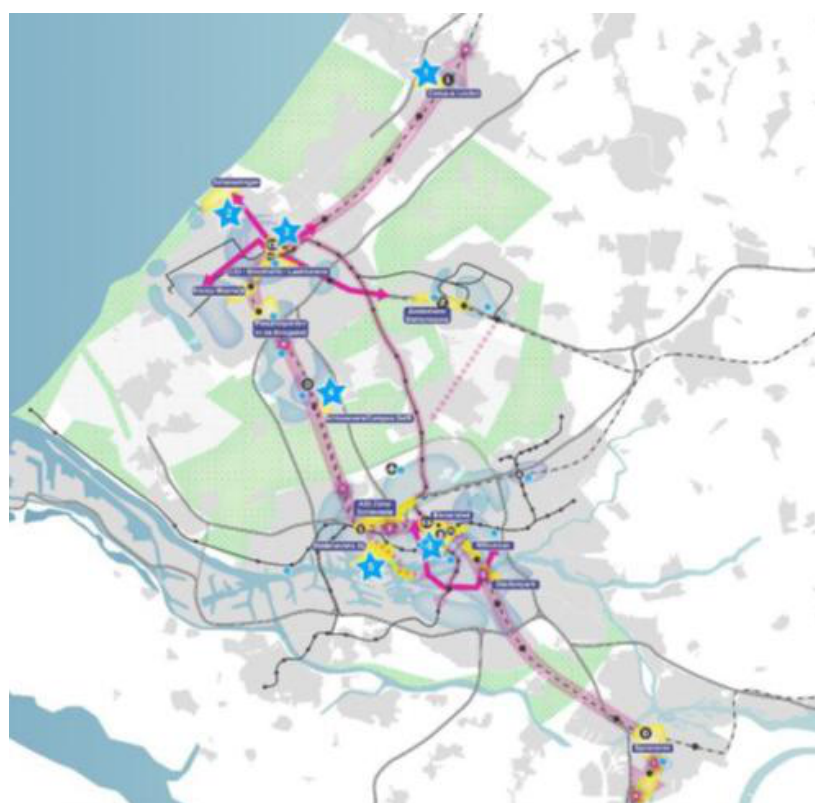
Toename van het autoverkeer leidt ook tot een toename van de vraag naar parkeerplaatsen. Het gaat om 42.300 tot 47.300 parkeerplaatsen voor bewoners

en werknemers in het gebied. Gegeven de schaarse ruimte zal het lastig zijn hier de ruimte voor te vinden.

Experts verwachten bovendien dat het aantal reizigers met het openbaar vervoer na de gebiedsontwikkeling toeneemt van 200.000 tot ongeveer 280.000 per dag.



Figuur 3: Plangebied MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst



Figuur 2: Studiegebied MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst

Dit betekent een stijging van 40% ten opzichte van de huidige aantallen reizigers. Terwijl zowel het nationale als het regionale openbaar vervoer in en om het gebied, volgens de NMCA al legio knelpunten kent (zie paragraaf 2.2).

### Leefbaarheid

Het gebied kenmerkt zich al door de dominante positie van de auto in de openbare ruimte. Toename van het autoverkeer zal dat alleen nog maar verergeren. Daarmee neemt de kwaliteit van de openbare ruimte verder af, en daarmee de aantrekkelijkheid van het gebied, zodat het lastiger zal worden nieuwe bewoners en bedrijven aan te trekken. Ook zal er nóg minder ruimte zijn voor stedelijk groen, wat niet alleen negatief uitwerkt voor de aantrekkelijkheid van het gebied, maar ook voor de klimaatadaptatie (waterberging, hittestress) van het gebied. Daarnaast zal de toename van het autoverkeer leiden tot toename van de barrièrewerking van het verkeer en toename van het aantal conflicten tussen verkeersstromen. Hierdoor verslechtert de verkeersveiligheid.

Zonder de beoogde mobiliteitstransitie zal ook de luchtkwaliteit verder verslechteren. Met name voor wat betreft de stikstofdepositie in natuurgebieden kan dit een juridische belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling van CID - Binckhorst. Tot slot zal dan ook de geluidhinder verergeren.

## 2.6 Betrokken partijen en hun belangen

Gegeven de opgave (zie paragraaf 2.1 en 2.2) hebben verschillende partijen directe belangen bij de MIRT-verkenning. De belangrijkste partijen en hun belangen zijn hieronder opgesomd.

**Tabel 2: Overzicht partijen en belangen**

Partij	Belang
Gemeente Den Haag	Verantwoordelijk voor de verstedelijking en ruimtelijk-economische ontwikkeling in het plangebied. Overgrote deel van de maatregelen vinden plaats op haar grondgebied. Nieuwe HOV-lijn loopt over haar grondgebied.

Gemeente Leidschendam - Voorburg	Nieuw HOV-tracé ligt voor een deel op haar grondgebied. Nieuwe lijn (Den Haag – Voorburg) en doorkoppeling (Voorburg - Zoetermeer) loopt over haar grondgebied.
Gemeente Rijswijk	Doorkoppeling nieuwe lijn (Den Haag - Rijswijk - Delft) loopt over haar grondgebied.
HTM	Vermoedelijk toekomstig exploitant van de HOV-lijn.
Metropoolregio Rotterdam Den Haag	Verantwoordelijk voor regionaal mobiliteitssysteem, concessieverlener voor streekvervoer
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	Verantwoordelijk voor nationaal woningbouwbeleid, bijdrage aan mogelijk maken verstedelijking
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Verantwoordelijk voor nationaal mobiliteitssysteem. Beheerder van Mobiliteitsfonds.
NS	Verantwoordelijk voor stations en vervoer over spoorwegennet.
ProRail	Verantwoordelijk voor beheer spoorwegennet en stations
Provincie Zuid-Holland	Regisseur regionale woningbouwopgave
Rijkswaterstaat	Verantwoordelijk voor hoofdwegennet.

## 2.7 Aanpak van de opgave

### Pakketten van samenhangende maatregelen

De opgave voor de bereikbaarheid van CID - Binckhorst vraagt om pakketten van samenhangende maatregelen voor de verschillende modaliteiten. Momenteel wordt al stevig geïnvesteerd in het versterken van de bereikbaarheid van Den Haag per auto. Voorbeelden zijn de aanleg van de Rotterdamsebaan en de realisatie van Passage A4 / Poorten en Inprikkers. Vanwege deze verbeterde bereikbaarheid zijn grootschalige infrastructurele maatregelen voor de auto geen onderdeel van de maatregelpakketten. Te meer daar er een mobiliteitstransitie wordt nagestreefd: de transitie waarbij de rol van autogebruik en -bezit afneemt ten gunste van langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Voor deze verkenning bestaan de samenhangende pakketten van mobiliteitsmaatregelen uit de volgende vijf onderdelen:

1. smart mobility,
2. langzaam verkeer,
3. ruimtegebruik,
4. kwaliteitsverhoging openbaar vervoer,
5. hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).



**Figuur 4: De vijf onderdelen van de maatregelpakketten**

### Adaptief programmeren

Gezien de lange doorlooptijd van de gebiedsontwikkeling (meer dan 20 jaar) en daarmee van de implementatie van de mobiliteitsmaatregelen, is adaptief programmeren nodig. De samenleving is complex en dynamisch en op een dergelijke termijn zijn de onzekerheden dus groot. Het gebied en de wereld eromheen (samenleving, economie, technologie) zullen zich anders ontwikkelen dan nu voorzien. Meebewegen met de ontwikkelingen is vereist. Adaptief programmeren helpt hierbij.

Adaptief programmeren is een werkwijze die de benodigde flexibiliteit brengt en komt neer op slim omgaan met onzekerheden en kansen, door deze te onderkennen en transparant mee te nemen in de besluitvorming.

In het kader van deze MIRT-verkenning is adaptief programmeren vertaald naar een gefaseerde implementatie van de mobiliteitsmaatregelen. De aard van de maatregelen en het moment van implementatie sluiten aan op hoe de verstedelijking en het mobiliteitssysteem in de omgeving (autonome ontwikkelingen en andere projecten, zoals de Rotterdamsebaan en Passage A4 / Poorten en inprikkers) zich feitelijk ontwikkelen.

De ontwikkeling van CID - Binckhorst is globaal opgedeeld in drie fasen:

- Korte termijn (2018 - 2022),
- Middellange termijn (2023 - 2030) en
- Lange termijn (2031 - 2040).

### Adaptief programmeren

*De onzekerheden zijn groot en de complexiteit en dynamiek van de samenleving nemen toe. Meebewegen met de maatschappelijke vraag wordt belangrijker en daarvoor is flexibiliteit nodig. Maar hoe doe je dat? Adaptief programmeren kan hierbij helpen.*

*Het is een werkwijze die flexibiliteit brengt en kans op over- en onder investeren verkleint. Kortgezegd is adaptief beleid het slim omgaan met onzekerheden en kansen, door deze te onderkennen en transparant mee te nemen in de besluitvorming.*

*Oftewel: meebewegen met ontwikkelingen, door niet te doen alsof de toekomst al vast ligt, maar een stap voor stap aanpak te hanteren. Daarmee wordt ruimte gecreëerd om te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen en veranderende inzichten. Het verbinden van korte termijn beslissingen met lange termijn opgaven.*

*Bron: <https://leerplatformmirt.nl/actuele-themas/adaptief-programmeren/>*

Na het afronden van elke fase heeft het gebied een zelfstandig functionerend mobiliteitssysteem. Bij de afronding van een fase worden keuzes gemaakt voor de doorontwikkeling van het systeem, passend bij de stand van zaken van de gebiedsontwikkeling en het mobiliteitssysteem in de omgeving op dat moment.

Tegelijkertijd zal er oog blijven voor de andere opgaven in en om het gebied. De komende jaren kunnen zich meekoppelkansen voordoen, kansen om door opgaven te verbinden meer mogelijk te maken dan wanneer ze los van elkaar gerealiseerd zouden worden. Het herkennen en benutten van meekoppelkansen is een van de doelstellingen voor het omgevingsmanagement.

### Twee zeven

In deze MIRT-verkenning worden de mogelijke alternatieven in twee rondes "gezeefd". In de analytische fase wordt middels een eerste zeef een



breed palet aan alternatieven teruggebracht tot enkele kansrijke alternatieven. Deze kansrijke alternatieven worden in de beoordelingsfase nader onderzocht en op basis daarvan wordt het voorkeursalternatief bepaald.

De werkwijze in de analytische fase is als volgt<sup>13</sup>:

1. samenstellen van een breed palet aan alternatieven,
2. opstellen van een afweegkader,
3. onderzoeken en vergelijken van de alternatieven op basis van het afweegkader,
4. bepalen van de kansrijke alternatieven.

In de beoordelingsfase is de werkwijze:

1. opstellen van een afweegkader,
2. onderzoeken en vergelijken van de alternatieven op basis van het afweegkader,
3. bepalen van het voorkeursalternatief.

Bij het bepalen van de kansrijke alternatieven en het voorkeursalternatief speelt het afweegkader uiteraard een belangrijke rol, maar ook de opbrengst van de maatschappelijke participatie en eventuele andere opgedane inzichten.

### Afweegkader

Het afweegkader brengt de effecten, voor- en nadelen, kosten en risico's van alternatieven in beeld via criteria. Zo ontstaat transparante beslisinformatie voor bestuurders. Het afweegkader is leidend voor de inhoudelijke onderzoeken die worden uitgevoerd: de onderzoeken moeten in beeld brengen hoe de alternatieven scoren op de verschillende criteria.

De MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst richt zich op de volgende drie centrale opgaven:

1. faciliteren van de gebiedsontwikkeling (wonen en werken) in CID - Binckhorst;
2. voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) OV en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet;
3. bijdragen aan het realiseren van gezamenlijke OV- en fietsambities.

Deze drie opgaven zullen worden uitgewerkt in aspecten, criteria, indicatoren en (indien van toepassing) meetmethoden, aangevuld met criteria en indicatoren die betrekking hebben op de financiële haalbaarheid. Deze uitwerking wordt mede beïnvloed door de actuele inzichten, door maatschappelijke en bestuurlijke discussies en door het gebruik van het afweegkader. Daarnaast moet het afweegkader aansluiten bij het detailniveau waarop de alternatieven zijn uitgewerkt. Het afweegkader om de kansrijke alternatieven te bepalen is dus globaler en kwalitatiever van karakter dan het afweegkader om het voorkeursalternatief te bepalen.

Bij de keuze van het voorkeursalternatief zullen de effecten, voor- en nadelen, kosten en risico's van het alternatief tot en met fase 2 (2030), centraal staan. In hoeverre een alternatief geschikt is voor doorontwikkeling in fase 3 (tot en met 2040) is daarbij één van de criteria.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Bron: Notitie kansrijke oplossingsrichtingen Verkenning CID - Binckhorst, VINU, 1 november 2019

<sup>14</sup> Notitie Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit Verkenning CID - Binckhorst, APPM, 29 april 2020

## 3. Oplossingsrichtingen

### 3.1 Onderdelen van de oplossingsrichtingen

Om de opgave op te lossen zijn pakketten van samenhangende maatregelen nodig op verschillende terreinen. Alle alternatieven die bij de MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst in beschouwing worden genomen, bestaan uit maatregelen op de volgende vijf onderdelen:

1. smart mobility,
2. langzaam verkeer,
3. ruimtegebruik,
4. kwaliteitsverhoging openbaar vervoer,
5. hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).



**Figuur 5: De vijf onderdelen van de maatregelpakketten**

Deze onderdelen worden hieronder toegelicht.

#### 3.1.1 Smart mobility

Onder smart mobility worden in deze MIRT-verkenning de volgende mobiliteitsmaatregelen beschouwd:

1. **Mobility as a service en deelconcepten:** Een benadering van mobiliteit waarbij de consument de dienst 'mobiliteit' inkoop, in plaats van zelf te investeren in de aanschaf van vervoermiddelen. Herkenbare voorbeelden hiervan zijn deelauto- en -fietsssystemen.
2. **Mobility hubs:** Hierbinnen onderscheiden we 'mini-hubs' en 'super-hubs'. Een mini-hub is een fysieke mobiliteitswinkel waar verschillende mobiliteitsvormen en -concepten bij elkaar komen. Hubs faciliteren de uitwisseling tussen onder andere fiets, openbaar vervoer en deelsystemen. De super-hub is een uitgebreide mini-hub met als primaire functie de uitwisseling tussen auto en andere vormen van vervoer (P&R).

3. **Lastmile-oplossingen:** Maatregelen om voor- en natransport met de fiets of te voet aantrekkelijker te maken. Bijvoorbeeld door het realiseren van comfortabele nieuwe routes of het verwijderen van huidige obstakels.
4. **Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM):** Een fijnmazige OV-oplossing die wordt uitgevoerd door autonoom rijdende voertuigen. Het doel van AVLM is het vervoeren van personen van en naar OV-knooppunten zoals HOV-haltes of stations.
5. **Gedragsverandering:** Maatregelen om het gedrag van bewoners en bezoekers te beïnvloeden, bijvoorbeeld met stimulerende incentives (zoals korting op alternatieve vormen van vervoer of een beloningssysteem) of ontmoedigende incentives (zoals geen toegang tot parkeerplaatsen tijdens de spits).

#### 3.1.2 Langzaam verkeer

Binnen het langzaam verkeer is er aandacht voor zowel het regionale niveau als het lokale niveau.

##### **Regionaal niveau: Investeren in fietsnetwerken**

Verbeteringen van de regionale fietsnetwerken zijn noodzakelijk voor een goede verbinding tussen de grote woonkernen en het economisch centrum van Den Haag. Het gebruik van de fiets kan onder de juiste omstandigheden een alternatief vormen voor regionale autoverplaatsingen. Hiervoor is onder andere nodig een netwerk met verbindingen op de juiste locaties, van hoogwaardige kwaliteit en met weinig oponthoud.

##### **Lokaal niveau: Langzaam verkeer centraal bij gebiedsinrichting**

Uit onderzoek van het CBS blijkt dat 72% van alle verplaatsingen binnen 7,5 kilometer in het stedelijk gebied plaatsvindt met de fiets of te voet. Een uitgebreid en hoogwaardig lokaal fiets- en voetgangersnetwerk in CID - Binckhorst voorziet in de toekomst in aantrekkelijke en directe routes tussen woonkernen, werklocaties, voorzieningen en OV-knooppunten.

Een mobiliteitssysteem waarin het langzaam verkeer meer centraal komt te staan vraagt om een afnemende aanwezigheid van de auto. Het doorgaande verkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal, goed ingepaste stedelijke hoofdwegen met een goede doorstroming: hier staat doorstroming centraal. De onderliggende wegen krijgen primair de functie als ontsluiting van woon- en werkgebied en bieden ruimte voor de fietser en voetganger. Het netwerk van langzaam verkeer wordt bovendien uitgebreid door de realisatie van ontbrekende schakels, de aanleg van nieuwe verbindingen naar woon- en werkgebieden en een opwaardering van bestaande wandel- en fietspaden.



**Figuur 6: Toekomstig fietsnetwerk CID – Binckhorst**

### 3.1.3 Ruimtegebruik

De maatregelen ten behoeve van het ruimtegebruik hebben betrekking op de parkeernormen en de realisatie van de Schenkverbinding.

#### **Effectief ruimtegebruik door minder parkeren**

Het beslag van auto's op de beschikbare ruimte in het gebied is groot. Dit geldt zowel voor rijdende auto's als voor geparkeerde. Om de impact van de auto op de ruimte te beperken, kan de parkeernorm voor nieuwbouw worden verlaagd. Dit kan op verschillende manieren:

- Door het reduceren van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers op eigen terrein.

- Door het niet-beschikbaar stellen van parkeervergunningen voor parkeren op straat voor bewoners en bezoekers van nieuwbouwwoningen.
- Door het aanwijzen van parkeren-op-afstand voor bewoners en bezoekers.

Het verlagen van de parkeernorm heeft alleen nut als binnen het gebied voldoende alternatieve vervoerwijzen beschikbaar zijn.

#### **Effectief ruimtegebruik door realisatie Schenkverbinding**

De Schenkverbinding betreft een (gedeeltelijke) tunnelverbinding in plaats van het huidige Schenkviaduct. De Schenkverbinding sluit aan op het hoofdwegenet (de Centrumring) in plaats van op het NMCA-knelpunt Rijswijkseplein. Door het verdwijnen van het Schenkviaduct tussen het CID en de Binckhorst wordt de Binckhorst op termijn volwaardig binnen het invloedsgebied van het centrum van Den Haag getrokken. Door het wegvallen van deze barrière verbetert de aansluiting tussen de netwerken voor langzaam verkeer in de Binckhorst en in het CID aanzienlijk. Bovendien leidt de Schenkverbinding tot ontlasting van het NMCA-knelpunt Rijswijkseplein en ontstaat er meer ruimte voor stedelijke verdichting. De verbinding kan mogelijk een extra bijdrage leveren aan het beperken van het autoverkeer in delen van CID - Binckhorst.

De Schenkverbinding maakt echter geen onderdeel uit van de maatregelpakketten.

### 3.1.4 Kwaliteitsverhoging openbaar vervoer

Het vierde onderdeel van de maatregelpakketten betreft het opwaarderen van de stations, het verhogen van de frequenties en andere kwaliteitsmaatregelen bij het openbaar vervoer.

#### **Opwaarderen van stations**

Het toenemende gebruik van de treinstations kan op termijn leiden tot capaciteitsknelpunten. Het gaat dan bijvoorbeeld om knelpunten bij de toegang van een station, op de perrons of bij in- en uitcheckpunten. Bij het geschikt maken van de stations voor meer reizigers passen ook maatregelen om de uitwisseling tussen trein en andere modaliteiten te versterken. Voorbeelden van maatregelen zijn het vereenvoudigen en/of versnellen van de benodigde tijd voor het stallen van vervoermiddelen, het uitbreiden van de stallingscapaciteit op stations voor

fietsen, e-bikes, scooters en deelauto's en het aanbieden van vervoermiddelen voor de last mile.

### Verhogen van frequenties

Het verhogen van de frequenties op het hoofdspoor is de doelstelling van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en wordt daarom buiten deze verkenning gelaten. Het PHS richt zich onder meer op het verbeteren van de relatie tussen Leiden, Den Haag en Rotterdam. De grootste investering is de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft-Zuid. Deze investering maakt een betere bediening van Den Haag Centraal mogelijk (naar 14 treinen per uur per richting: 6 sprinters en 8 intercity's) en een toename van de frequenties tussen de stations in het CID. Dit onderdeel van het PHS is naar verwachting in 2025 gerealiseerd.

### Andere kwaliteitsmaatregelen

Naast frequentieverhoging kunnen andere (kwaliteits) maatregelen bijdragen aan de modal shift van de auto naar openbaar vervoer. Dit kunnen bijvoorbeeld zijn maatregelen die de kwaliteit van het vervoermiddel zelf verhogen (uitbreiding aantal zitplaatsen, gratis wifi) en maatregelen die de wachtvoorzieningen verbeteren (aanbieden actuele reisinformatie, uitbreiding aantal zitplekken, overkapping tegen weersinvloeden). Dit soort kwaliteit verhogende maatregelen wordt wel betrokken bij deze verkenning.

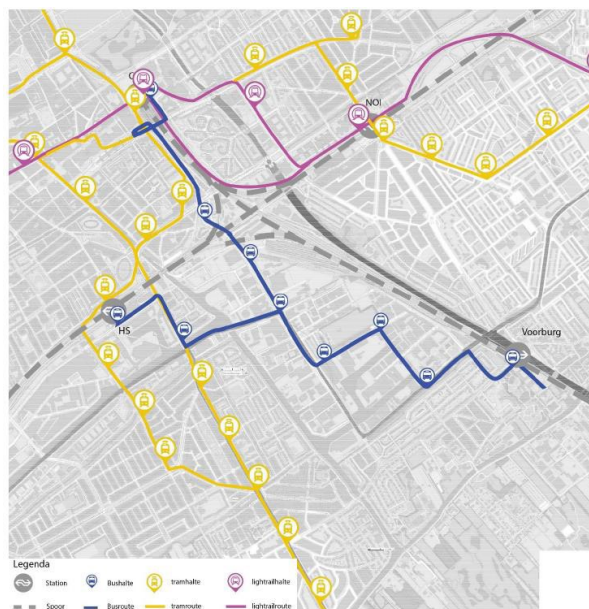
#### 3.1.5 Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Het hoogwaardig openbaar vervoer in het kader van de MIRT-verkenning CID - Binckhorst heeft betrekking op de verbinding van Scheveningen en Den Haag Centraal enerzijds met Voorburg en Delft anderzijds. Hiervoor is een nieuwe HOV-baan nodig tussen Den Haag enerzijds en Voorburg en Rijswijk anderzijds. De eventuele toekomstige doortrekking van de lijn naar Voorburg naar Zoetermeer wordt ook beschouwd in deze verkenning.

## 3.2 Maatregelen per alternatief en per fase

De alternatieven die bij de MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst in beschouwing worden genomen, onderscheiden zich op het onderdeel Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Gebaseerd op vier verschillende HOV-varianten, zijn de vier alternatieven

bepaald, die hieronder worden toegelicht. Alternatief 0, het nulalternatief, is het alternatief waarbij noch in HOV, noch in andere mobiliteitsmaatregelen wordt geïnvesteerd. Het OV-net is dan gelijk aan het huidige OV-net, tussen het CID en de Binckhorst: buslijn 26, 28 en 46.

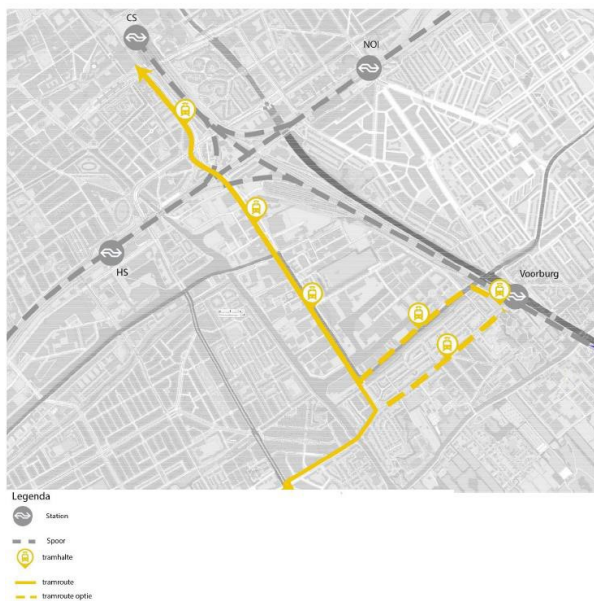


Figuur 7: OV-net nulalternatief

#### 3.2.1 Alternatief 1: Graz

Alternatief 1 (Graz) gaat uit van een fijnmazig tramnetwerk met korte halteafstanden. Dit netwerk is voornamelijk lokaal (op de stad zelf) georiënteerd. In de eindsituatie gaat dit alternatief uit van een lokale HOV-tram tussen Den Haag CS en Voorburg met een aankoppelingsmogelijkheid richting Delft. De aankoppeling van de HOV-tram (Den Haag – Voorburg) richting Delft wordt gerealiseerd via de Geestbrugweg naar de Haagweg, waar het aansluit op de reeds bestaande infrastructuur van de huidige tramlijn 1.

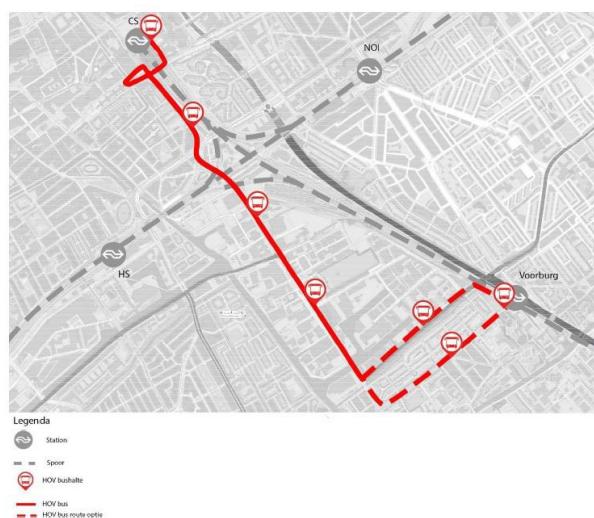




**Figuur 8: OV-net alternatief 1: Graz**

### 3.2.2 Alternatief 2: Shenzhen

Alternatief 2 (Shenzhen) gaat uit van een systeem met een uitgebreid netwerk van (elektrische) bussen. De hoogwaardige (elektrische) bussen bedienen zowel lokale als regionale bestemmingen. In de eindsituatie van Shenzhen wordt de Binckhorst met een hoogwaardige busverbinding ontsloten als onderdeel van de HOV-busverbinding tussen Den Haag Centraal en de regio (Delft, Zoetermeer, Rotterdam). Voor de doorgroei naar de regio zijn verschillende routeringen mogelijk.

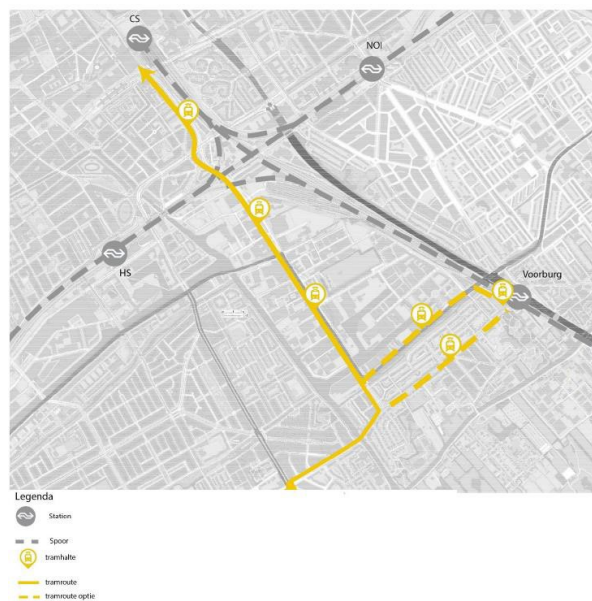


**Figuur 9: Ov-net alternatief 2: Shenzhen**

### 3.2.3 Alternatief 3: Strasbourg

Alternatief 3 (Strasbourg) gaat uit van een regionale HOV-tram op maaiveld met een regionale oriëntatie.

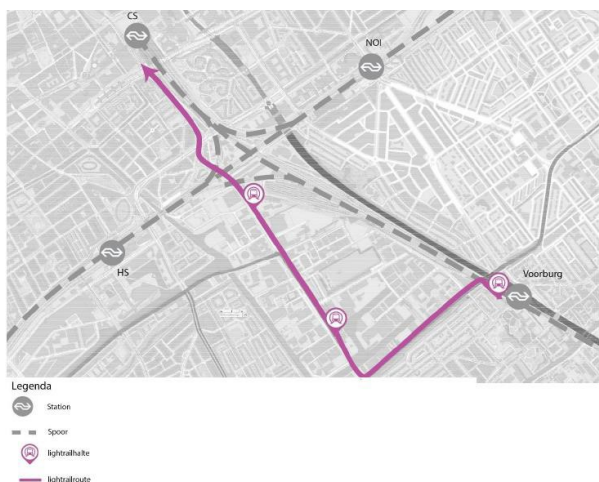
Het materieel rijdt veelal op een eigen baan, maar kan ook in het verkeer meerijden waar daartoe mogelijkheden zijn. In de eindsituatie richt dit model zich op de verbinding met de stad als ook met de regio als onderdeel van de HOV-tramverbinding tussen Den Haag Centraal en de regio (Delft, Zoetermeer, Rotterdam). Ook voor dit alternatief geldt dat er meerdere routeringen mogelijk zijn voor de doorgroei naar de regio.



**Figuur 10: Ov-net alternatief 3: Strasbourg**

### 3.2.4 Alternatief 4: Düsseldorf

Alternatief 4 (Düsseldorf) gaat uit van een lightrail-verbinding die ongelijkvloers rijdt waar dat moet en op maaiveld (op een vrijliggende baan) waar dat kan. Dit vertaalt zich in de ondertunneling of overbrugging van knelpunten in (drukke delen van) de stad en een vrije baan op maaiveldniveau buiten de (drukke delen van) de stad. Het netwerk richt zich in de eindsituatie op de regionale verbinding tussen Den Haag Centraal en de regio (Delft, Zoetermeer, Rotterdam). Er zijn meerdere routeropties voor de regionale doorkoppeling.



**Figuur 11: OV-net alternatief 4 (Düsseldorf)**

### 3.2.5 Andere onderdelen van de alternatieven

Alle onderdelen anders dan Hoogwaardig openbaar vervoer zijn voor elk alternatief gelijk. In Tabel 4 zijn de bijbehorende maatregelen op die andere onderdelen weergegeven, verdeeld over de drie fasen van de adaptieve realisatie (zie paragraaf 2.7).

## 3.3 Indicatie van de effecten

### 3.3.1 Vervoerkundige effecten

Er is een quick scan uitgevoerd naar de mogelijke effecten van de verstedelijking en mobiliteit in 2040. De quick scan bestond uit eerste globale modelberekeningen en was bedoeld om in deze fase al een idee te krijgen van de effecten die de maatregel-pakketten zouden kunnen hebben.

De quick scan leverde de volgende inzichten op:

- Een aanzienlijk deel van de toekomstige reizigers van en naar CID - Binckhorst zal een bovenregionale herkomst of bestemming (38%) hebben. Dit aandeel is groter dan het aantal reizigers uit de regio (22%) en vergelijkbaar met het aandeel lokale reizigers (40%).
- De maatregel-pakketten leiden tot een modal shift, waarbij reizigers de auto laten staan en kiezen voor het openbaar vervoer of de fiets.
- Hoogwaardig openbaar vervoer biedt kansen om de bereikbaarheid te verbeteren: de bezoekers-potentie van het gebied neemt toe, het aantal

bereikbare banen stijgt en het aantal knelpunten op het hoofdwegennet neemt af.

Alternatieven met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) lijken grotere effecten te sorteren dan die zonder HOV. De quick scan indiceert dat door het realiseren van HOV de bezoekerspotentie van het gebied zowel met het OV als met de auto toeneemt. Ook lijkt door het realiseren van HOV het aantal bereikbare banen te stijgen en het aantal knelpunten op het hoofdwegennet te verminderen. De quick scan wijst er bovendien op dat er door de aanleg van het HOV geen nieuwe knelpunten op het hoofdspoor ontstaan.

### 3.3.2 Investeringskosten

De investeringskosten van de verschillende alternatieven zijn geraamd en in Tabel 3 weergegeven.

**Tabel 3: Investeringskosten per alternatief en per fase (in miljoenen euro's)<sup>15</sup>**

	Fase 1	Fase 1 en 2	Fase 1, 2 en 3
<b>Alternatief 0</b>	0	0	0
<b>Alternatief 1: Graz</b>	137	419	444
<b>Alternatief 2: Shenzhen</b>	137	370	538 - 944
<b>Alternatief 3: Strasbourg</b>	137	419	640 - 1.081
<b>Alternatief 4: Düsseldorf</b>	137	633	1.261 - 1.516

Hierbij golden de volgende uitgangspunten:

- Exclusief BTW, BTW is compensabel;
- Exclusief Schenkverbinding;
- Exclusief opwaarderen stations Centraal, HS en Laan van NOI;
- Beperkt budget voor frequentieverhoging OV.

<sup>15</sup> Bron: Startdocument MIRT Verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst, VINU, 30 oktober 2018

**Tabel 4: Maatregelen per fase**

Onderdeel	Fase 1 (2018 – 2022)	Fase 2 (2022 – 2030)	Fase 3 (2030 -2040)
<b>Smart mobility</b>	Maatregelen ten behoeve van de uitrol van Mobility as a Service en deelconcepten zoals online platforms/apps, contracten met dienstverleners en gebiedsbeheerders (alle fasen).	Maatregelen ten behoeve van de uitrol van Mobility as a Service en deelconcepten zoals online platforms/apps, contracten met dienstverleners en gebiedsbeheerders (alle fasen). Realisatie van de eerste mobility hub in de Binckhorst.	Maatregelen ten behoeve van de uitrol van Mobility as a Service en deelconcepten zoals online platforms/apps, contracten met dienstverleners en gebiedsbeheerders (alle fasen). Realisatie van tweede mobility hub in de Binckhorst. Realisatie van 'super-hub' buiten het gebied.
<b>Langzaam verkeer</b>	Netwerk Binckhorst: Start realisatie Velostrada CID - Binckhorst. Aanleg regionale verbindingen en fietsbruggen. Aanpassing kruispunten en VRI's om fiets prioriteit te geven op auto. Ontwikkeling openbare ruimte en lokale weginfra in de Binckhorst voor langzaam verkeer om lokale doorsteken mogelijk te maken tussen hoofdroutes. Last mile: Verwijderen van obstakels. Start realisatie hoofdverbindingen voor last-mile verbetering voetgangers en fietsers naar stations Voorburg, CS, HS en NOI.	Netwerk Binckhorst: Afronding realisatie Velostrada CID - Binckhorst. Verbetering verbinding Binckhorst - Voorburg. Realiseren overbrugging over Zuidvliet. Verbetering doorstroming fiets op Rijswijkseplein (aanpassingen VRI's of infrastructuur). Realiseren lokale oost-west-verbindingen in de Binckhorst. Realiseren verbinding van de Caballerofabriek naar Binckhorstlaan / de Laak. Netwerk CID: Voorbereidende werkzaamheden en realisatie van upgrade huidige fietspaden en kruisingen bij Prins Bernhardviaduct. Upgraden van huidige fietspaden en kruisingen Lekstraat. Uitbreiden lokaal fietsnetwerk. Last mile: Realisatie onderliggende verbindingen voor last-mile verbetering voetgangers en fietsers naar stations Voorburg, CS, HS en NOI.	Netwerk Binckhorst: Realisatie resterende lokale verbindingen voor langzaam verkeer in de Binckhorst. Netwerk CID: Upgraden Prinses Beatrixlaan en Koningin Wilhelminalaan. Upgraden huidige fietspaden en kruisingen Bezuidenhoutseweg. Upgraden Jan Pietersz. Coenstraat. Uitbreiden lokaal fietsnetwerk. Last mile: Realisatie last-mile verbeteringen afgerond.
<b>Ruimtegebruik</b>	Doorlopend bij alle fasen van de gebiedsontwikkeling.	Doorlopend bij alle fasen van de gebiedsontwikkeling.	Doorlopend bij alle fasen van de gebiedsontwikkeling.
<b>Kwaliteitsverhoging openbaar vervoer</b>	Vorbereiding en werkzaamheden uitbreiding fietsenstalling bij stations Voorburg, CS, HS en NOI en het verbeteren reizigersbeleving OV (zit- en wachtvoorzieningen, groen en overige faciliteiten).	Realisatie uitbreiding fietsenstallingen op de stations Voorburg, CS, HS en NOI en uitbreiding / realisatie van fietsenstalling bij OV-haltes in CID - Binckhorst. Realisatie resterende maatregelen t.b.v. verbetering reizigersbeleving OV.	Realisatie fietsenstallingen afgerond.
<b>Ombouw viaducten</b>	Vorbereiding en start van de ombouw van de drie viaducten inclusief het spoorwerk, de tunnelbak en nieuw verkeerscirculatieplan.	Realisatie van de ombouw van de drie viaducten.	Ombouw viaducten afgerond.



## 4. Aanpak

### 4.1 Stappenplan<sup>16</sup>

Een MIRT-verkenning doorloopt normaliter vier fases:

1. de Startfase,
2. de Analytische fase,
3. de Beoordelingsfase en
4. de Besluitvormingsfase.

Het Startdocument en de startbeslissing markeren daarbij de aanvang van de Startfase. Bij CID - Binckhorst is ervoor gekozen vóór de MIRT-verkenning eerst een préverkenning uit te voeren. Deze Préverkenning vervangt de Startfase en deel van de Analytische fase. In dit geval markeren het Startdocument en de startbeslissing het einde van de Préverkenning en de aanvang van de eigenlijke Verkenning. Het proces ziet er als volgt uit:

**Tabel 5: Stappenplan MIRT-verkenning CID - Binckhorst**

Fase	Beoogde resultaten
Analytische fase	<ul style="list-style-type: none"><li>• Notitie kansrijke oplossingsrichtingen</li></ul>
Beoordelingsfase	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ontwerp-Masterplan</li></ul>
Besluitvormingsfase	<ul style="list-style-type: none"><li>• Masterplan</li><li>• Plan van aanpak planuitwerking</li><li>• Bestuursovereenkomst</li></ul>

#### Analytische fase (zeef 1)

In de Analytische fase zijn de oplossingsrichtingen zoals beschreven in hoofdstuk 3 (overwegend kwalitatief) geanalyseerd op hun effecten. Op basis hiervan zijn drie kansrijke oplossingsrichtingen bepaald. Dit waren niet de oplossingsrichtingen die aan het begin van de fase al in beeld waren, de kansrijke oplossingsrichtingen zijn nieuw ontwikkeld

<sup>16</sup> Deze paragraaf is gebaseerd op het Projectplan Verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID - Binckhorst (VINU, 18 december 2018), bijgewerkt met de actuele inzichten. Bij de Analytische fase zijn voor de herkenbaarheid ook de resultaten van deze fase kort beschreven, zoals deze zijn neergelegd in de Notitie kansrijke oplossingsrichtingen Verkenning CID - Binckhorst (VINU, 1 november 2019).

naar aanleiding van de uitkomsten van de analyse. De belangrijkste conclusies die daarbij een rol hebben gespeeld, waren:

- een combinatie van fiets en OV is nodig;
- een combinatie van lokaal en regionaal is nodig;
- een reguliere tram voldoet niet aan gebiedsambities;
- een regionale HOV-bus kent te weinig capaciteit voor de opgave;
- voor een lokale ART<sup>17</sup> is de technologie op korte termijn nog te onzeker.

De drie kansrijke oplossingsrichtingen zijn weergegeven in Figuur 12. Ze kennen alle drie een fasering met in fase 2 (2030) een lokale HOV-oplossing en in fase 3 (2040) een regionale HOV-oplossing, dat wil zeggen een doorkoppeling naar Zoetermeer en naar Rijswijk en Delft. Fase 1 (2022) is voor alle oplossingsrichtingen hetzelfde, te weten het no-regretpakket.

In het BO MIRT van het najaar van 2018 is vastgesteld dat de maatregelen van fase 1 (zie paragraaf 3.2.5 en 3.3), maatregelen zijn die voor elk alternatief van meerwaarde zijn: het no-regretpakket. Dit geeft aanleiding om deze maatregelen buiten het MIRT-traject om te realiseren. Deze zijn daarvoor uitgewerkt in een Realisatieplan waarover in het voorjaar van 2019 is besloten.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> ART – Autonomous Rail Rapid Transit. De ART is een innovatieve vorm van openbaar vervoer: een zelfrijdende tram zonder chauffeur. Deze techniek is op dit moment nog niet buiten China toegepast, maar zal zich de komende jaren mogelijk bewijzen

<sup>18</sup> Bron: Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 21 en 22 november 2018

Alternatief	2030	2040
<b>1. Tram</b>	HOV-Tram CS-Voorburg +	HOV-Tram CS-Voorburg-Regio +
<b>2. Lightrail</b>	Lightrail CS-Voorburg +	Lightrail CS-Voorburg-Regio +
<b>3. Bus/Combi</b>	HOV Bus CS-Voorburg +	ART of HOV-Tram CS-Voorburg-Regio +

**Figuur 12: De drie kansrijke alternatieven**

**Beoordelingsfase (zeef 2)**

De resultaten van de Analysefase zijn besproken in het BO MIRT van 2019. Daarbij is het volgende afgesproken: "Aangaande het vervolg van de verkenningsfase CID - Binckhorst stellen Rijk en Regio de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vast. Daarin worden drie Kansrijke Alternatieven onderscheiden die in de Beoordelingsfase van de Verkenning verder worden geanalyseerd. Doel is te komen tot het

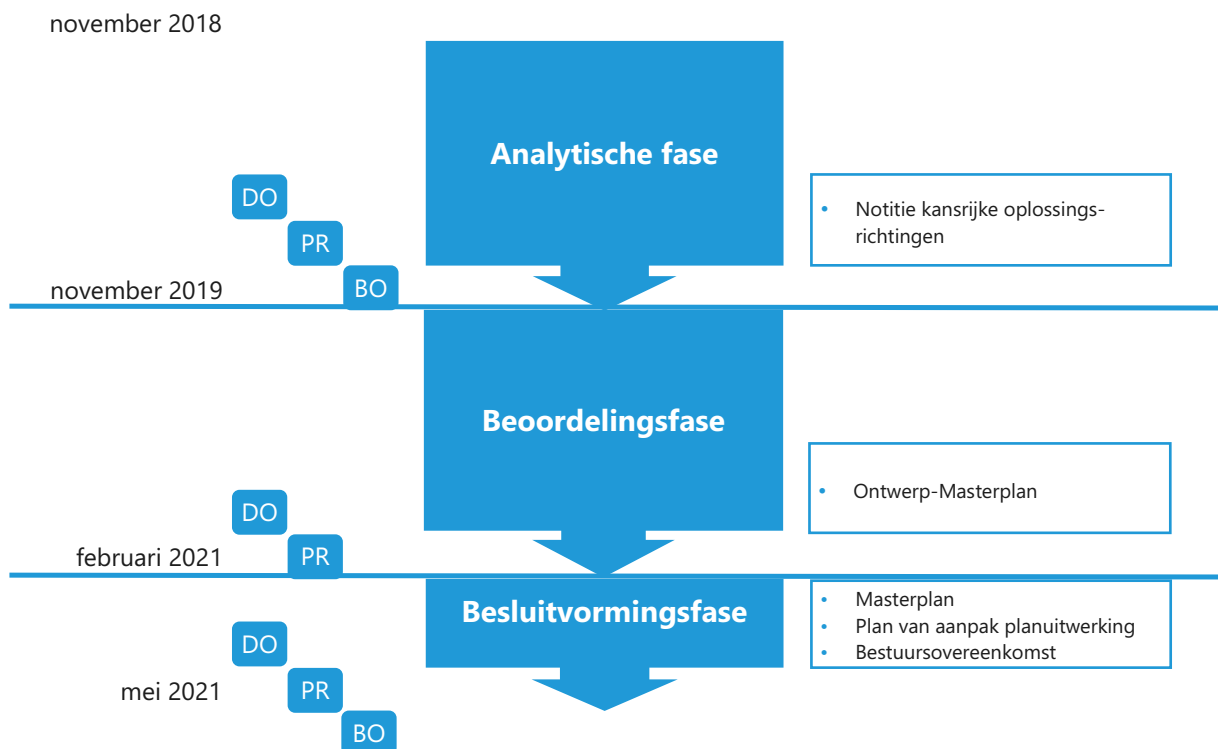
wordt verwerkt in het ontwerp-Masterplan Mobiliteit CID - Binckhorst.

**Besluitvormingsfase**

De besluitvormingsfase is met name gericht op het maken van afspraken over het Voorkeursalternatief en het vervolgproces.

vaststellen van een Voorkeursoplossing in het BO MIRT in het najaar van 2020.<sup>19</sup>

In de beoordelingsfase worden de effecten van deze kansrijke alternatieven bepaald, zo veel mogelijk kwantitatief. Dit levert informatie op over de mate waarin de alternatieven oplossing van de gestelde opgaven bieden en hoe haalbaar ze zijn. Op basis hiervan kan worden bepaald welk alternatief de voorkeur heeft. Dat alternatief, dat pakket aan maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid CID - Binckhorst,



**Figuur 13: Samenvatting stappenplan**

<sup>19</sup> Bron: Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 20 en 21 november 2019

## Samenvatting

Het stappenplan is met planning<sup>20</sup> samengevat in Figuur 13.

### 4.2 M.e.r -procedure<sup>21</sup>

De MIRT-verkenning heeft als doel een voorkeurs-alternatief vast te stellen voor maatregelen voor de bereikbaarheid van het CID en de Binckhorst. Het totale pakket aan mobiliteitsmaatregelen zal daartoe worden vastgelegd in het Masterplan Mobiliteit. Daarmee is het Masterplan juridisch gezien aan te merken als kaderstellende structuurvisie voor het toekomstig vast te stellen bestemmingsplan of omgevingsplan. Een Plan-m.e.r. kan verplicht zijn als er een structuurvisie wordt vastgesteld dat kaderstellend is voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten, zoals HOV-rail-oplossingen (tram en lightrail). Omdat dat bij deze verkenning het geval is, moet er dus een Plan-MER worden opgesteld.

Voor Mobiliteit CID - Binckhorst wordt de uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen. Dit houdt onder meer in dat er een Notitie Reikwijdte en Detailniveau moet worden opgesteld en ter inzage moet worden gelegd en dat het ontwerp-Masterplan samen met het Plan-MER ter inzage moet worden gelegd.

### 4.3 Maatschappelijke participatie<sup>22</sup>

Maatschappelijke betrokkenheid bij planprocessen is van groot belang. Het leidt tot een besluit dan inhoudelijk beter is, meer draagvlak heeft in de samenleving en sneller tot stand komt. En daarenboven, participatie is een essentieel onderdeel van de relatie tussen overheid en maatschappij. Daarvoor moet adequate en effectieve maatschappelijke participatie worden ingericht.

Deze paragraaf gaat in op de maatschappelijke participatie. Welke rol de direct betrokken partijen, zoals vermeld in paragraaf 2.6, in het proces hebben, wordt hier buiten beschouwing gelaten.

Voor de participatie van partijen bij de MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst worden daarbij de volgende kaders gehanteerd:

- de Inspraak- en Participatieverordening Den Haag 2012;
- de (impliciete) richtlijnen voor participatie van de Gemeente Leidschendam - Voorburg;
- de MIRT-spelregels<sup>23</sup>;
- de Code Maatschappelijke Participatie.

Daarnaast wordt aangesloten bij en afgestemd met de participatie zoals die in nauw verbonden opgaven plaatsvindt, zoals de gebiedsontwikkeling van het CID en van de Binckhorst en de verkenning naar de Koningscorridor.

Voor de MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst worden de doelgroepen onderscheiden als opgenomen in Tabel 6.

**Tabel 6: Doelgroepen maatschappelijke participatie**

Doelgroep	Leden
Marktpartijen	<ul style="list-style-type: none"><li>• leveranciers van mobiliteitsdiensten</li><li>• aannemers</li><li>• ingenieursbureaus</li></ul>
Belanghebbenden	<ul style="list-style-type: none"><li>• belangenorganisaties (zoals Rover, TLN, VNO-NCW)</li><li>• bewonersverenigingen, wijkverenigingen, verenigingen van eigenaren</li><li>• ondernemers en ondernemersverenigingen</li><li>• ontwikkelaars</li><li>• overheden (bijv. Delft, Pijnacker, Zoetermeer)</li><li>• onderwijs- en onderzoeksinstellingen (zoals TNO, Haagse Hogeschool, Universiteit Leiden)</li><li>• inhoudelijke experts</li></ul>
Belangstellenden	<ul style="list-style-type: none"><li>• burgers</li><li>• bedrijven</li><li>• verenigingen</li></ul>

<sup>20</sup> Bron: Voortgangsrapportage Verkenning CID - Binckhorst, APPM, 8 juli 2020

<sup>21</sup> Bron: Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID - Binckhorst, Arcadis - Posad Maxwan, 25 juni 2020

<sup>22</sup> Deze paragraaf is gebaseerd op het Projectplan Verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID -

Binckhorst (VINU, 18 december 2018), bijgewerkt met de actuele inzichten.

<sup>23</sup> Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2016)

- Marktpartijen zullen tijdens de verkenning worden geraadpleegd en waar dit zinvol is in de gelegenheid worden gesteld gericht te adviseren. In de planuitwerkingsfase kunnen ze eventueel ook betrokken worden voor “co-produceren”.
- Belanghebbenden zullen tijdens de verkenning worden geraadpleegd over de opgave en de oplossingsrichtingen en in verband daarmee uiteraard ook worden geïnformeerd.
- Belangstellenden tenslotte, zullen geïnformeerd worden over de opgave en de oplossingsrichtingen.

Belanghebbenden kunnen daarnaast ook nog gebruik maken van de formele participatiemogelijkheden van de m.e.r.-procedure. Ze worden in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen op ten eerste de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en ten tweede de Plan-MER en het ontwerp-Masterplan.

## 4.4 Financiën

### Bekostiging Verkenning

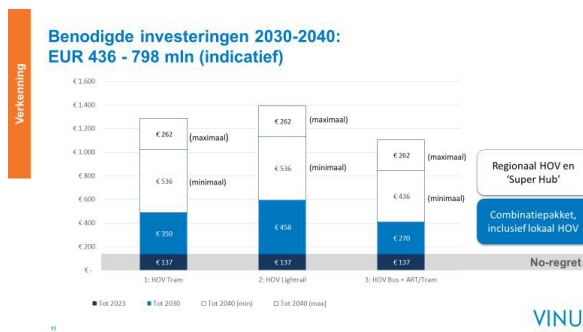
In het BO MIRT in het najaar van 2018 zijn bovendien afspraken gemaakt over de verdeelsleutel van de externe kosten van de uitvoering van Verkenning. De verdeling van de kosten tussen Rijk en Regio is 50/50.

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

- Rijk: €1 miljoen incl. BTW (50%)
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag: €300.00,- (15%)
- Provincie Zuid-Holland: €300.000,- (15%)
- Gemeente Den Haag: €300.000,- (15%)
- Gemeente Leidschendam-Voorburg: €100.000,- (5%)

### Bekostigingsopgave vervolg

De bekostigingsopgave voor het vervolg is afgeleid van de kostenraming in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen.



**Figuur 14: Geraamde investeringskosten (bron: Notitie kansrijke oplossingsrichtingen Verkenning CID – Binckhorst (VINU, 1 november 2019).**

### Bekostiging no-regretpakket

Rijk en regio hebben een Bestuursvereenkomst getekend behorend bij het no-regretpakket als eerste stap van de uitvoering van de Verkenning. In de Bestuursvereenkomst staan financiële- en samenwerkingsafspraken voor de uitvoering van het no-regretpakket. Het no-regretpakket heeft een waarde van €137,7 mln. excl. BTW en bevat maatregelen om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren en de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken. Deze maatregelen worden in hoofdzaak uitgevoerd tussen 2019 en 2023<sup>24</sup> [BO MIRT 2019]

## 4.5 Besluitvorming<sup>25</sup>

De MIRT-verkenning Mobiliteit CID - Binckhorst is een gezamenlijk traject van zes opdrachtgevers, te weten: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de Gemeente Den Haag en de Gemeente Leidschendam - Voorburg. De

Binckhorst (VINU, 18 december 2018), bijgewerkt met de actuele inzichten.

<sup>24</sup> Bron: BO MIRT Zuidwest-Nederland 2019

<sup>25</sup> Deze paragraaf is gebaseerd op het Projectplan Verkenning schaalsporg regionale bereikbaarheid CID -

Gemeente Den Haag treedt hierbij op als penvoerder.

Bevoegd gezag voor het Masterplan en daarmee voor de m.e.r.-procedure zijn de twee gemeentes.<sup>26</sup>

Voor de besluitvorming en de voorbereiding daarvan in het kader van de MIRT-verkenning Mobiliteit CID – Binckhorst, zijn de volgende gezamenlijke overlegorganen ingesteld:

- Kernteam (voortgang, oplevering producten, dagelijkse afstemming, onderling en binnen eigen organisatie)
- Ambtelijke stuurgroep (richting geven en bestuurlijk besluiten voorbereiden).

Voor de hogere niveaus van besluitvorming wordt gebruik gemaakt van de overlegorganen van het programma MoVe en het MIRT:

- Directeurenoverleg MoVe;
- Programmaraad MoVe;
- Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland.

## **MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking)**

*MoVe is een samenwerkingsprogramma van de ministeries IenW en BZK, de Provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeenten Den Haag en Rotterdam.*

*De regio Rotterdam - Den Haag kent drie grote uitdagingen: druk op de bereikbaarheid, ruimtedruk en onbenut economisch potentieel. Het programma MoVe wil in integrale gebiedsgerichte projecten bijdragen aan oplossingen voor deze uitdagingen en richting en strategie bepalen voor de inzet van de programmapartners.*

*Zowel de gebiedsontwikkeling van CID en Binckhorst als de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem CID – Binckhorst maken onderdeel uit van het programma MoVe.*

De uiteindelijke besluitvorming per fase is belegd op het niveau als weergegeven in Tabel 7.

**Tabel 7: Besluitvormingsniveau per fase**

Fase	Faseresultaten	Besluitvormingsniveau
Analytische fase	<ul style="list-style-type: none"><li>• Notitie kansrijke oplossingsrichtingen</li></ul>	BO MIRT
Beoordelingsfase	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ontwerp-Masterplan</li></ul>	Programma-raad
Besluitvormingsfase	<ul style="list-style-type: none"><li>• Masterplan</li><li>• Plan van aanpak planuitwerking</li><li>• Bestuursovereenkomst</li></ul>	BO MIRT

<sup>26</sup> Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID - Binckhorst, Arcadis - Posad Maxwan, 25 juni 2020

# Bijlage 1. Bronnen

- Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2016
- Startdocument MIRT-verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID - Binckhorst, VINU, 30 oktober 2018
- Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 21 en 22 november 2018
- Projectplan Verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID – Binckhorst, VINU, 18 december 2018
- Adaptieve ontwikkelstrategie Metropoli taan OV en verstedelijking Zuidelijke Randstad, MoVe - APPM - Stratelligence, 2 september 2019
- Notitie kansrijke oplossingsrichtingen Verkenning CID - Binckhorst, VINU, 1 november 2019
- Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 20 en 21 november 2019
- Ontwerp gewijzigde vaststelling Bestemmingsplan Binckhorst, Gemeente Den Haag, 28 januari 2020
- Ontwerp Structuurvisie CID Den Haag, Witteveen+Bos, 25 maart 2020
- Notitie Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit Verkenning CID - Binckhorst, APPM, 29 april 2020
- Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID - Binckhorst, Arcadis - Posad Maxwan, 25 juni 2020
- Voortgangsrapportage Verkenning CID-Binckhorst, APPM, 8 juli 2020

## Bijlage 2. Knelpunten in de bereikbaarheid

Eén van de opgaven voor de verkenning is het oplossen en voorkomen van NMCA-knelpunten op de weg, op het spoor en bij bus, tram en metro. In deze bijlage zijn deze knelpunten beschreven.

### 1. Bereikbaarheidsknelpunten uit de NMCA

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2017 brengt potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld. Het gaat hierbij om vervoer over wegen, vaarwegen, spoorwegen en regionaal openbaar vervoer. De verkeer- en vervoersanalyse van de NMCA is één van de bouwstenen voor het signaleren van landelijke en regionale bereikbaarheidsopgaven. De uitgangspunten van de NMCA worden gevormd door het lage en hoge WLO<sup>27</sup>-scenario van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau. De NMCA beschouwt de MIRT-projecten waarover tot 2030 financiële afspraken zijn gemaakt in de analyse als uitgevoerd. Voor de regio Den Haag gaat de NMCA daarom uit van de aanwezigheid van de Rotterdamsebaan en de Passage A4 / Poorten en inprickers.

De NMCA schetst dat ondanks investeringen in het hoofdwegennet de files in de Zuidelijke Randstad tot 2040 naar verwachting met maximaal 160% toenemen. De maatschappelijke kosten van de vertraging rond en tussen Rotterdam en Den Haag als gevolg van deze files lopen dan op tussen de 65 miljoen euro (laag economisch groeiscenario) en 175 miljoen euro per jaar (hoog economisch groeiscenario). Deze bedragen zijn exclusief de kosten die ontstaan als gevolg van knelpunten in het openbaar vervoer. De onderstaande figuur toont de potentiële vervoersknelpunten in Zuidwest-Nederland.



Figuur 15: Potentiële vervoersknelpunten in Zuidwest-Nederland in 2040

<sup>27</sup> Welvaart en leefomgeving

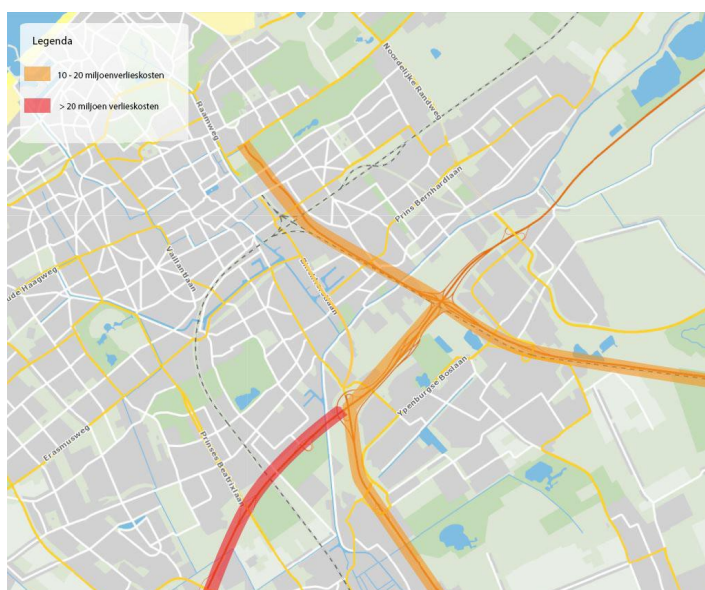


De NMCA Wegen benoemt in (de omgeving van) Den Haag de volgende potentiële knelpunten voor autoverkeer op het hoofdwegennet:

- Route A12 Den Haag Bezuidenhout – Zoetermeer Centrum;
- Route A4 Den Haag-Zuid – Midden-Delfland;
- Route A13 Rijswijk – Delft.

De NMCA Spoor benoemt in (de omgeving van) Den Haag de volgende knelpunten op het spoor:

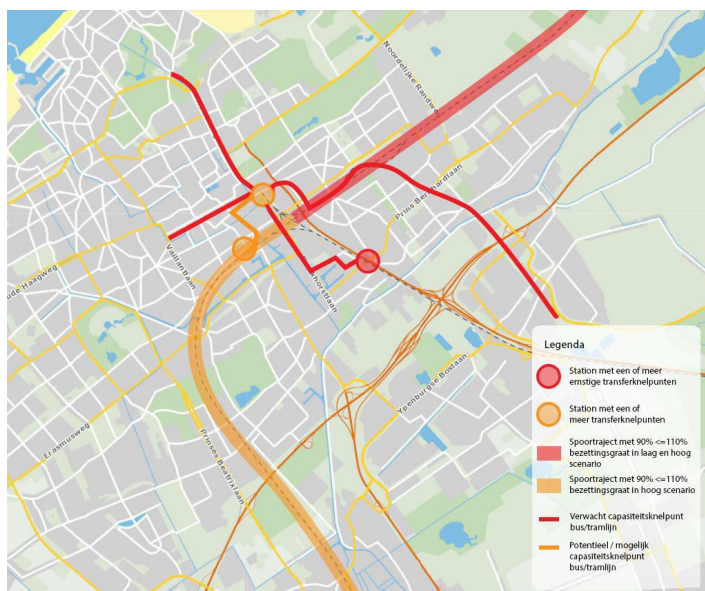
- Transferknelpunt op stations Den Haag Centraal en Den Haag HS vanaf 2030.
- Capaciteitsknelpunten op het traject van de 'Oude Lijn', tussen Leiden en Den Haag vanaf 2030. Druk op capaciteit, betrouwbaarheid, zitplaatsbeschikbaarheid en ruimte voor frequentieverhoging. Zorgpunt: de druk op de Oude Lijn neemt verder toe indien wordt gekozen voor een andere tariefstelling op de HSL-Zuid (Schiphol - Rotterdam) om deze lijn te ontlasten. Dit zal het capaciteitsknelpunt op de Oude Lijn vergroten.
- Potentieel capaciteitsknelpunt op traject Delft – Den Haag.



**Figuur 16: Knelpunten hoofdwegennet, met indicatie van jaarlijkse verlieskosten**

De NMCA Bus, Tram en Metro benoemt in (de omgeving van) Den Haag de volgende knelpunten voor bus, tram en metro:

- Capaciteitsknelpunt RandstadRail Laan van NOI – Leidschenveen op het samenloopdeel ter hoogte van Leidschenveen, vanaf 2030;
- Capaciteitsknelpunt RandstadRail op de lijn naar Zoetermeer, vanaf 2030;
- Capaciteitsknelpunt binnenstad: tramtunnel Grote Marktstraat Den Haag, tussen 2030 en 2040;
- Capaciteitsknelpunt Den Haag CS – Madurodam, vanaf 2030;
- Potentieel knelpunt OV-as Den Haag CS - Den Haag HS;
- Rijswijkseplein en OV-verbinding van en naar de Binckhorst, huidige knelpunten.



**Figuur 17: Knelpunten openbaar vervoer**

Bij de NMCA-knelpunten Spoor en Bus, Tram en Metro wordt opgemerkt dat de NMCA alleen kwantitatief toetst op vervoerscapaciteit. Er vindt geen toetsing plaats op kwaliteit en betrouwbaarheid van het OV-systeem.

## 2. Bereikbaarheidsknelpunten uit regionale onderzoeken

Rijk, regio en gemeenten gaven in regionale bereikbaarheidsonderzoeken meer zicht op bereikbaarheidsopgaven in en om Den Haag. Onderstaand de belangrijkste conclusies uit deze onderzoeken.

### **MIRT-onderzoek Rotterdam-Den Haag**

Aanvullend op de knelpunten uit de NMCA-analyse concludeert het MIRT-onderzoek dat er op het onderliggend wegennet en op de aansluitingen met het hoofdwegennet problemen ontstaan. Het aantal voertuigverliesuren op het onderliggend wegennet, waaronder het stedelijk wegennet van Den Haag, neemt harder toe dan op het hoofdwegennet. In zowel een hoog als een laag groeiscenario ontstaan knelpunten voor de RandstadRail in Den Haag (o.a. CS - Madurodam en CS - HS) en op de Oude Lijn tussen Leiden en Den Haag.

Bij hoge groei is er zonder aanvullende maatregelen sprake van structurele file en grote capaciteitsproblemen in het stedelijk OV en toename van de knelpunten op het spoor. De problematiek is dusdanig dat deze niet alleen met bereikbaarheidsgerelateerde oplossingen kan worden ondervangen. Dit geldt in het bijzonder voor het hoge groeiscenario. Nieuwe technologieën en diensten kunnen mogelijk een bijdrage leveren aan het versterken van het mobiliteitssysteem, maar het mogelijke effect van deze bijdragen is nog onzeker.

### **Omgevingsplan Binckhorst**

De komst van de Rotterdamsebaan heeft veel impact op de Binckhorst. De nieuwe inrikker zorgt voor een directe verbinding tussen de stad en de A4/A13 via een 2 kilometer lange tunnel. Vanaf de opening van de Rotterdamsebaan komen naar verwachting dagelijks zo'n 50.000 auto's het gebied binnen. De aanleg van de Supernovaweg in de Binckhorst verbetert de verbinding tussen de Utrechtsebaan en de centrumring. De Binckhorst wordt een met de auto goed bereikbare locatie. De verbeterde bereikbaarheid heeft echter zijn weerslag op het gebied: de toenemende verkeersbewegingen leiden tot meer druk op de interne bereikbaarheid van de Binckhorst.

## Bijlage 3. Regionale ambities OV en fiets

Eén van de opgaven voor de MIRT-verkenning is het realiseren van regionale en lokale ambities voor het openbaar vervoer en de fiets. In dit hoofdstuk zijn deze ambities beschreven en vertaald naar (de omgeving van) CID - Binckhorst.

### 1. Ambities voor het openbaar vervoer

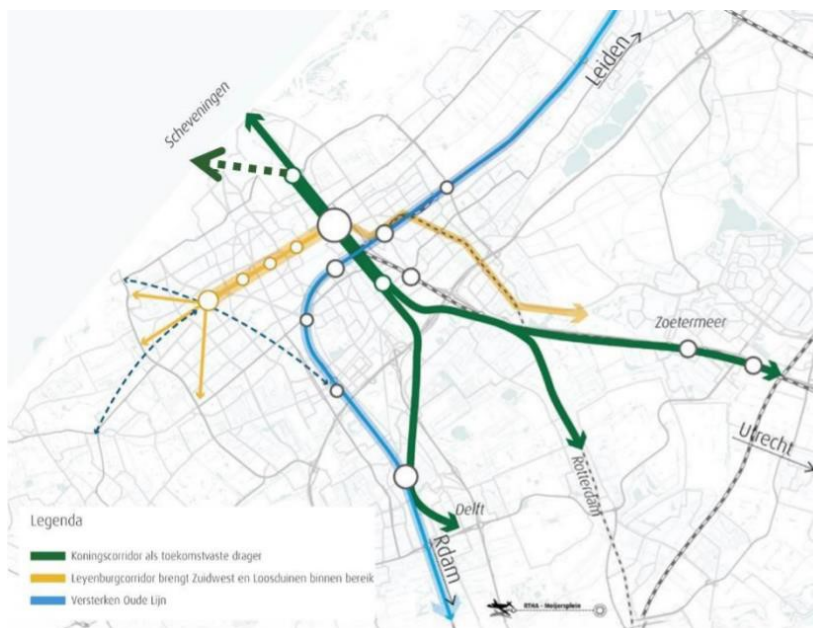
De regio Den Haag staat voor een grote opgave op het gebied van het openbaar vervoer. Door verdere verdichting stijgt het aantal inwoners, werknemers en bezoekers waardoor de vervoervraag sterk toeneemt. Op nationaal en regionaal niveau zijn ambities geformuleerd voor de doorontwikkeling van het OV-systeem. Deze worden in het kader van de Schaalsprong Openbaar Vervoer vertaald naar concrete plannen in (de omgeving van) Den Haag.

In 2017 werkten gemeente Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg, andere omliggende gemeenten, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, HTM, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, NS en Rover aan de préverkenning Schaalsprong OV: een visie op het OV in 2040 in de regio Den Haag. De Schaalsprong OV is een antwoord op de opgaven in het OV tot 2040, geredeneerd vanuit een financieel houdbaar OV-systeem, duurzaamheid, leefbaarheid, stedelijke groei/verdichting en kansen voor mensen.

De Schaalsprong OV verbindt ruimtelijk-economische opgaven met bereikbaarheid. Dit biedt de basis om het OV, samen met fietsen en lopen, de drager onder de stedelijke mobiliteit te laten zijn. Het OV maakt een schaalsprong: van een netwerk dat vooral gericht is op bediening van Den Haag naar een netwerk dat functioneert op het schaalniveau van de metropoolregio.

Centraal in de Schaalsprong staat het eindbeeld waar het OV in de periode tot en met 2040 naartoe door moet groeien, zodat de stedelijke verdichting in de groeiende stad gericht kan worden op sterke corridors in het OV-netwerk. De Schaalsprong OV stelt de aanpak van drie corridors voor om het hoofdnet OV op orde te brengen:

1. De Koningscorridor als toekomstvaste, regionale drager (corridor: regio – Binckhorst – CID – Den Haag CS – Madurodam – Internationale Zone – Scheveningen). Hierbij dienen de stedelijke verdichting en de OV-corridor optimaal op elkaar aan te sluiten.
2. De Leyenburgcorridor beter aan laten sluiten op het hoogwaardig OV en daarmee op de dynamiek van de stad en de regio. De Leyenburgcorridor ligt tussen de tramtunnel en de woongebieden Den Haag Zuidwest en Loosduinen.
3. De Oude Lijn (Leiden – Den Haag – Rotterdam – Dordrecht) versterken: met een hogere frequentie rijden, haltes toevoegen en ruimtelijk verdichten rond bestaande en nieuwe haltes. Zo wordt de Oude Lijn ook een belangrijke drager van het metropolitane OV-netwerk.



Figuur 18: Schematische weergave Koningscorridor, Leyenburgcorridor en Oude Lijn

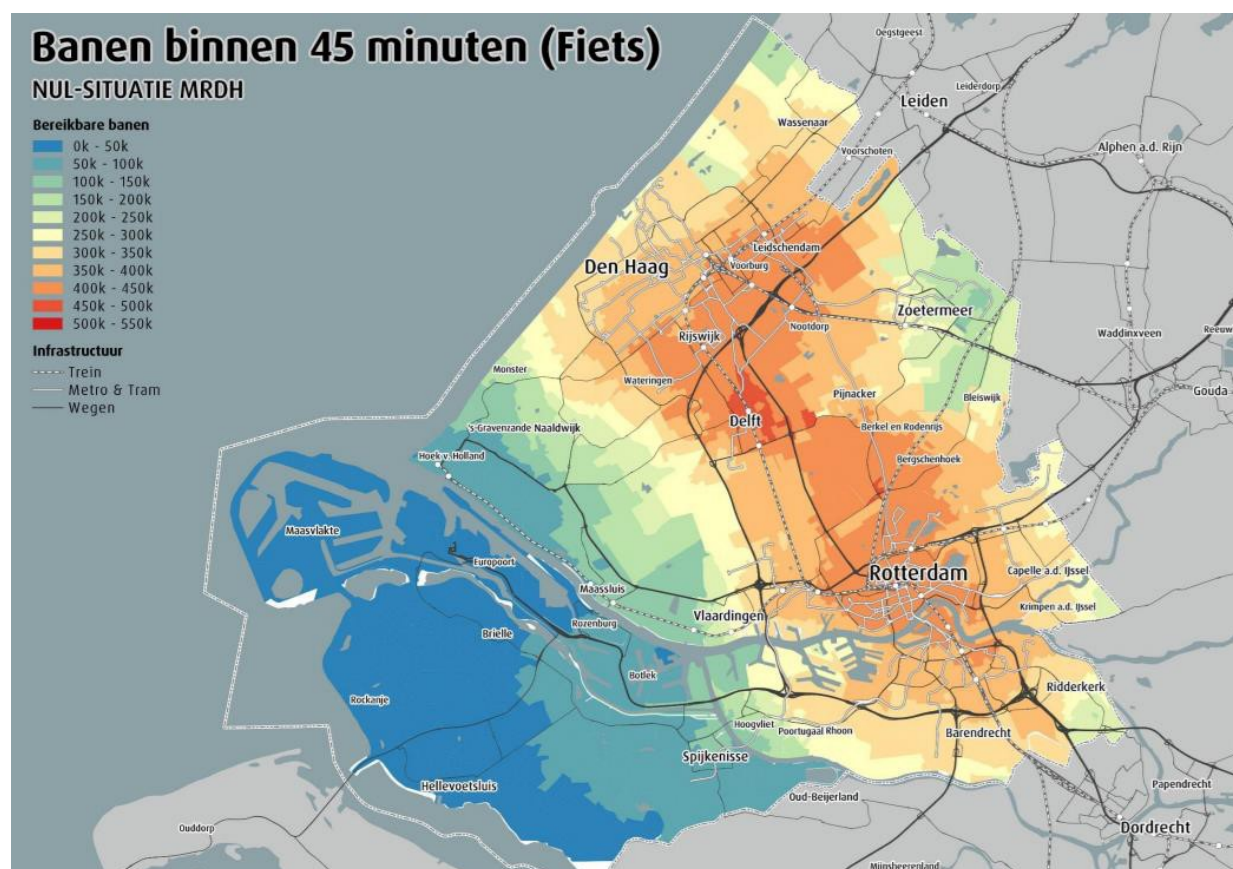
Voor de bereikbaarheid van de Binckhorst in ontwikkeling is het van belang de OV-ontsluiting van de Binckhorst op korte termijn te verbeteren. Specifiek voor CID - Binckhorst is hiervoor maatregel 'OV Binckhorst 1e fase' voorgesteld. Per december 2018 gaan elektrische bussen rijden over de Binckhorst voor de verbinding tussen Station Voorburg en Station Den Haag Centraal.

## 2. Ambities voor de fiets

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid benoemt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) de opgave om te komen tot een versterking van het metropolitaan fietsnetwerk. Het doel: het verbinden van woongebieden met de economische kerngebieden en andere werkgelegenheidslocaties. De fiets biedt bovendien kansen op de first- en last mile voor het snel ontsluiten van OV-haltes en stations.

In het document 'Fiets in de MRDH' werkt de MRDH deze opgave verder uit. Het metropolitaan fietsnetwerk vormt binnen de metropoolregio een netwerk met de belangrijkste fietsroutes die bijdragen aan de economische bereikbaarheid. Het netwerk is opgesteld om 11 economische toplocaties per fiets ontsluiten. Het centrum van Den Haag is één van deze economische toplocaties. Bereikbaarheid met de fiets versterkt de agglomeratiekracht van de regio. Een belangrijke notie is dat de fiets in de toekomst een meer prominente rol inneemt in het verkeerssysteem. Door toenemende inwoneraantallen en druk op het hoofdwegennet wordt de fiets vaker en over langere afstanden gebruikt dan dat nu het geval is. De realisatie van fietsnelwegen en de groei van het gebruik van de elektrische fiets dragen hieraan bij.

De bereikbaarheid van banen is een belangrijke doelstelling van het metropolitaan fietsnetwerk. De nulsituatie (2018) van bereikbaarheid per fiets binnen 45 minuten vanuit woongebieden is weergegeven in Figuur 19: Aantal banen bereikbaar binnen 45 minuten per fiets.



Figuur 19: Aantal banen bereikbaar binnen 45 minuten per fiets



Vervolgens toont Figuur 20 de huidige en toekomstige routes binnen het basisnetwerk Fiets van de MRDH. Deze routes verbinden woongebieden en economische toplocaties in de regio.

### Vier nieuwe schakels voorzien in omgeving CID-Binckhorst

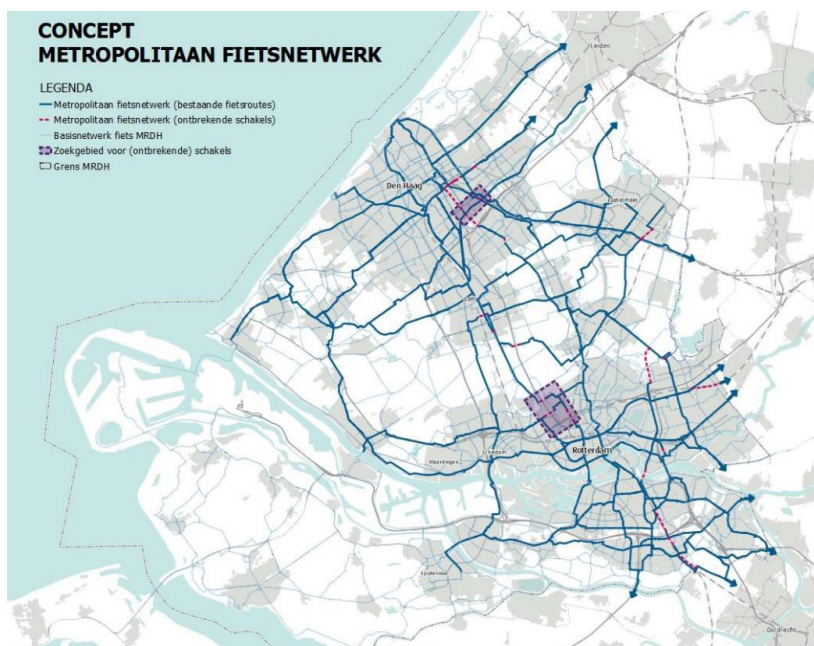
Gezamenlijk met de betrokken gemeenten benoemt de MRDH fietsmaatregelen om dit netwerk te realiseren. Het betreft zowel nieuwe fietsverbindingen (missing links) als punten waar lokale vertragingen worden weggenomen. Een viertal nieuwe schakels is voorzien in het gebied rond CID-Binckhorst. Het betreft de Velostrada (maatregel 1), de Fietsverbinding Voorburg (maatregel 28), het Kippenbruggetje (maatregel 29) en het Trekfietsstracé (maatregel 30). De maatregelnummers corresponderen met de volgende figuur.

### Prioritaire realisatie van verlengde Velostrada

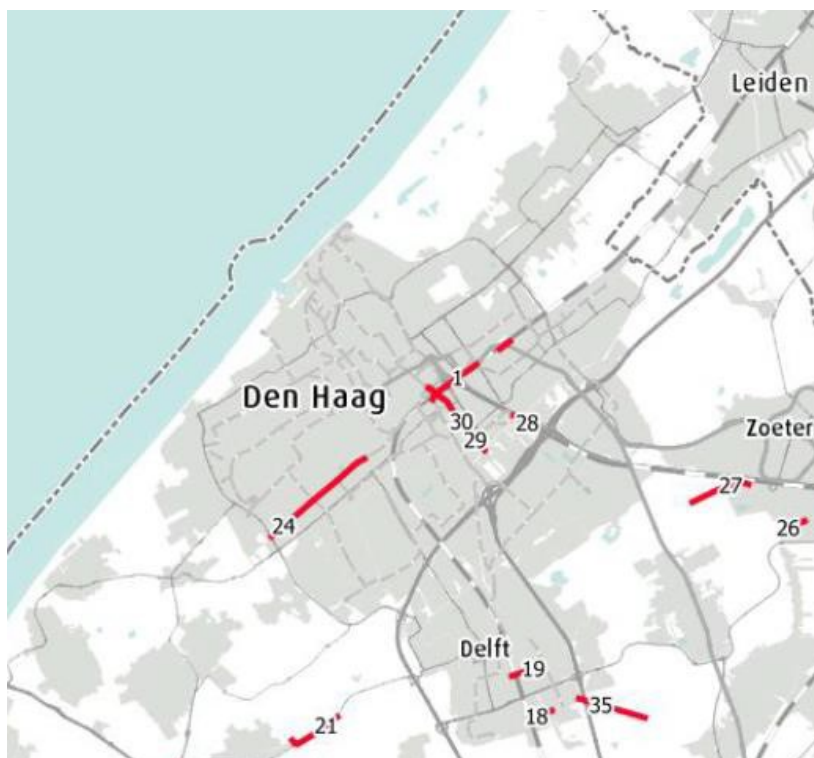
De MRDH heeft zich de afgelopen jaren, samen met het Rijk, de provincie en gemeenten, ingespannen om een aantal snelfietspaden al op korte termijn te kunnen realiseren. Met het in de Tweede Kamer aangenomen amendement Hoogeland heeft het Rijk voor drie snelfietsroutes in de regio extra middelen ter beschikking gesteld.

De verlengde Velostrada is één van deze prioritaire routes. Wanneer de verlenging gerealiseerd wordt, is er een reistijdwinst van bijna 10 minuten per verplaatsing te behalen door fietsers vanuit Leiden en Voorschoten naar Den Haag.

Naar schatting zullen dagelijks 5.000 tot 9.000 fietsers gebruikmaken van deze snelfietsroute.



Figuur 20: Concept metropolitaan fietsnetwerk



Figuur 21: Fietsmaatregelen (uitsnede) verbeteren kwaliteit fietsbereikbaarheid