



Datum
18 april 2023

Registratienummer
DSO/10504998
RIS315267

Voorstel van het college inzake Vaststelling Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst & Nota van Antwoord

Inleiding

Tot 2040 komen er in het Haagse Central Innovation District (CID) en de Binckhorst naar verwachting zeker 25.000 woningen en 30.000 banen bij. De groei in bewoners en arbeidsplaatsen in CID-Binckhorst zorgt voor extra verplaatsingen. Het is belangrijk om het gebied en omliggende gebieden zoals Voorburg-West en Oud-Rijswijk, ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. Op dit moment zijn in het gebied en omliggende gebieden al meerdere knelpunten in de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Als op de huidige wijze wordt doorgegaan met het faciliteren van de mobiliteit dan ontstaan problemen met de ruimte voor andere functies, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en milieu. De ambitie is daarom om bij de verstedelijking van CID-Binckhorst voorrang te geven aan duurzame en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer (mobiliteitstransitie). Hierdoor ontstaat meer ruimte in de stad voor wonen, werken en verblijven en verbetert de leefkwaliteit.

CID-Binckhorst is één van de nationaal aangewezen gebieden voor grootschalige verstedelijking. CID-Binckhorst ligt centraal in de stad en de regio, wat aansluit op de behoefte om centraal stedelijk te wonen, en beschikt al over veel voorzieningen op loop- en fietsafstand. Ook zijn er verschillende treinstations, die een goede basis vormen voor betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Daarnaast zorgt bouwen binnen de bestaande stad ervoor dat groene gebieden buiten de steden behouden kunnen blijven.

MIRT-verkenning CID-Binckhorst

Eind 2018 is de MIRT-verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst gestart als onderdeel van het regionale gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma MoVe. In de MIRT verkenning is onderzocht met welke vorm van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) de Binckhorst goed bereikbaar gemaakt kan worden gegeven de grootschalige verstedelijkingsplannen. Daarnaast is gekeken naar een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de bereikbaarheid van de Binckhorst gericht op voetganger, fiets en deelmobiliteit. De verkenning is uitgevoerd in opdracht van zes partijen. Naast de gemeente Den Haag zijn dat de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en gemeente Leidschendam-Voorburg. De gemeente Rijswijk is sinds 2021 betrokken bij de verkenning en wordt met de ondertekening van de bestuursovereenkomst ook opdrachtgever in de volgende fase.

In het BO MIRT van november 2022 zijn tussen de initiatief nemende partijen afspraken gemaakt over de bekostiging van het voorgenen Voorkeursalternatief. Nu moet het definitieve Voorkeursalternatief worden vastgesteld door de betrokken partijen.

Na vaststelling door alle betrokken partijen zal het Voorkeursalternatief en afspraken over het vervolg worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst, waarmee de MIRT-Verkenningfase wordt afgesloten. Na afronding van de verkenningfase zal gestart worden met de MIRT-planning- en studiefase. Hierin zal de HOV-verbinding en de inpassing verder worden uitgewerkt. Het voornemen is deze fase eind 2025 af te ronden. Aan het einde van de Planning- en studiefase zal het Voorlopig Ontwerp (VO) worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Daarnaast moet de HOV-verbinding juridisch-planologisch worden geborgd, o.a. in het Omgevingsplan Binckhorst. Ook dit zal worden voorgelegd aan de raad. De ambitie is dat rond 2030 een tram over de Binckhorst rijdt.

MIRT- verkenning/ systematiek

Een MIRT-verkenning is één van de projectfases in de landelijke MIRT-systematiek. Een MIRT-verkenning werkt toe naar een Voorkeursalternatief. In een MIRT-verkenning worden – volgens de MIRT-systematiek – vier fasen doorlopen, te weten de Startfase, Analytische fase, Beoordelingsfase en Besluitvormingsfase. In onderstaand schema is de MIRT-systematiek weergegeven. In 2018 is gestart met de Start- en Analytische fase voor de Verkenning naar een HOV-verbinding. Vanaf 2021 volgde de Beoordelings- en Besluitvormingsfase. Het doorlopen van al deze fasen moet leiden tot een keuze voorkeursalternatief voor de HOV-verbinding tussen Den Haag CS, de Binckhorst en station Voorburg.



In de Beoordelings- en Besluitvormingsfase is voor de meest kansrijke alternatieven onderzocht wat de kosten zijn van de alternatieven, wat ze bijdragen aan het oplossen van de verkeersproblemen in en om het gebied, in welke vervoersbehoefte zij kunnen voorzien en wat het effect is op de omgeving (zoals ruimtegebruik, geluid, trillingen). Hiervoor zijn allerlei inhoudelijke onderzoeken uitgevoerd. Aan de hand daarvan zijn de drie alternatieven met elkaar zijn vergeleken. De resultaten zijn in een Masterplan Mobiliteit en een Plan-MER (milieueffectrapportage) ter inzage gelegd (RIS312579) in de zomer van 2022. Op basis van de technisch-inhoudelijke onderzoeken is een voorkeursalternatief naar voren gekomen voor de HOV-verbinding. De voorkeursvariant is een HOV-verbinding tussen Den Haag CS, de Binckhorst en station Voorburg met een aansluiting richting Rijswijk/Delft en een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de bereikbaarheid van de Binckhorst gericht op voetganger, fiets en deelmobiliteit.

Besluit Voorkeursalternatief

Voor de HOV-verbinding stond in de Verkenningfase een keuze over het HOV-systeem (bus, tram of lightrail) en het tracé op hoofdlijnen centraal. De afgelopen jaren zijn in deze MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst veel onderzoeken uitgevoerd en heeft een participatieproces plaatsgevonden om tot dit Voorkeursalternatief te komen. Op basis van een brede beoordeling is een hoogwaardige tramverbinding van Den Haag Centraal over de Binckhorst (alternatief 1 (1T) als Voorkeursvariant naar voren gekomen. De tramverbinding loopt via de Binckhorstlaan en Maanweg naar station Voorburg en vanaf de Binckhorstlaan via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft. De voorgenomen verstedelijking en de noodzaak het autoverkeer te beperken vereisen (minimaal) een tram of een lightrailverbinding om alle toekomstige reizigers te kunnen vervoeren.

Uit de vervoerwaardestudie van deze MIRT-verkenning bleek dat als er niet wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid van OV, fiets en voetganger er met de voorgenomen verstedelijking in CID-Binckhorst verschillende nieuwe knelpunten ontstaan in de Binckhorst en de directe omgeving daarvan. Bestaande knelpunten blijven bestaan of nemen zelfs toe in drukte. Voor het autoverkeer gaat het om bijna een verdubbeling van het aantal autobewegingen in 2040 ten opzichte van 2019. Het autonetwerk raakt naar verwachting op (nog meer) delen van het netwerk overbelast.

Ook het fietsverkeer groeit sterk. De combinatie van een grote hoeveelheid fietsverkeer en aanzienlijke stromen autoverkeer leidt vooral bij kruisingen tot een conflict tussen beide vervoerwijzen. Het gebruik van het OV-netwerk blijft juist achter als het huidige beperkte OV-aanbod gehandhaafd blijft. Deze gevolgen hebben flinke impact op de leefbaarheid en worden niet acceptabel geacht. Dit leidt tot de conclusie dat de ambities voor extra woningen en arbeidsplaatsen niet kunnen worden gerealiseerd zonder investeringen in duurzame mobiliteitsoplossingen die de groei van het autoverkeer beperken. Deze investeringen zijn noodzakelijk om de verdere gebiedsontwikkeling van de Binckhorst mogelijk te maken.

Onderbouwing HOV-tram

Uit de vervoerwaardestudie blijkt dat de capaciteit van de HOV-bus onvoldoende is om toekomstige groei op te vangen en daarmee is een HOV-bus dus niet toekomstbestendig. Daarnaast draagt een HOV-bus minder bij aan het mogelijk maken van de verstedelijkingsopgave en het verminderen van bestaande knelpunten en sluit het minder goed aan op de toekomstige ambitie van de HOV Koningscorridor. Een lightrailsysteem heeft fors hogere kosten dan een tram, die in de huidige fase niet in verhouding staan tot de extra voordelen. Daarmee is de tram uit de onderzoeken als het voorkeursysteem gekomen.

Onderbouwing voorkeurstracé

Voor het tracé richting Station Voorburg heeft een route via de Maanweg de voorkeur. Deze route heeft relatief lage kosten, de beste kosten/baten-verhouding en sluit goed aan op de geplande verstedelijking van de Binckhorst. Bij inpassing van het tramtracé op de Maanweg is behoud en versterking van de ecologische zone uitgangspunt voor de verdere uitwerking in de volgende fase. Deze variant loopt door de groenstrook langs het spoor. Opa's veldje en scouting Miriam blijven onaangetast. Ook maakt deze variant het mogelijk om later een doortrekking richting Zoetermeer te realiseren. Alle partijen zijn het erover eens dat een eventuele doortrekking in de toekomst te allen tijde vereist dat de HOV-verbinding op dat moment ondergronds aangelegd moet worden.

Voor het tracé richting Rijswijk en Delft heeft de route via de Geestbrugweg de voorkeur. Deze route heeft de laagste kosten, de beste kosten/baten-verhouding en scoort beter op milieueffecten en inpassing. Een goede en veilige inpassing vereist wel een herinrichting en (waarschijnlijk) verkeersbeperkende maatregelen op de Binckhorstlaan in Voorburg, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Deze oplossing biedt daarmee ook de kans de bestaande problemen van veel autoverkeer en leefbaarheid op te lossen.

Koningscorridor

De aanleg van een HOV-verbinding vormt de ruggengraat van een mobiliteitsoplossing om bij de voorgenomen verstedelijking het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden bereikbaar te houden. Hiermee wordt ook de eerste stap gezet voor realisatie van de Koningscorridor. De Koningscorridor is de nieuwe regionale HOV-verbinding die zorgt dat reizigers rechtstreeks, hoogfrequent en met een hoog kwaliteitsniveau kunnen reizen van Zoetermeer via CID-Binckhorst en Den Haag Centraal naar de Internationale Zone en Scheveningen. Met deze eerste stap van de Koningscorridor krijgen de Binckhorst, Voorburg en Rijswijk rechtstreekse, snelle en hoogfrequente verbindingen met Scheveningen/het strand, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone (economische toplocatie) en Delft.

Basispakket Mobiliteitsmaatregelen

De MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst onderzoekt hoe de bereikbaarheidsopgaven die de verstedelijkingsplannen op de Binckhorst met zich meebrengen, op te lossen zijn met maatregelen gericht op mobiliteitstransitie. Naast de HOV-verbinding betreft dit ook een pakket mobiliteitsmaatregelen. Dit pakket is gericht op het verbeteren van de infrastructuur voor fiets en voetganger, maatregelen om de automobilititeit te beperken en maatregelen om de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van de straten waar de HOV doorheen komt te vergroten. Dit bevat onder meer maatregelen voor herinrichting en inpassing van de HOV in de Lekstraat, Binckhorstlaan in Voorburg, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg.

In deze fase van de verkenning zijn de voorgestelde maatregelen uit het 'Basispakket Bereikbaarheid' nog indicatief aangegeven. In het vervolgproces wordt een nadere uitwerking, kostenraming en prioritering gemaakt. In dit Basispakket ligt de nadruk op maatregelen voor de actieve en duurzame vormen van mobiliteit, lopen en fietsen en voor het openbaar vervoer.

Samen met het Basispakket Mobiliteitsmaatregelen, gericht op voetganger en fietsgebruiker, ontstaat voldoende ruimte in het bereikbaarheidssysteem om de voorziene groei van het autoverkeer met gericht aanvullend beleid flink te verminderen. Daarmee verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst, van Voorburg-west en van Rijswijk ten opzichte van de huidige situatie. De voorgestelde investeringen zijn noodzakelijk om de (verdere) stedelijke ontwikkeling van CID en Binckhorst mogelijk te maken. De duizenden extra woningen en banen bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, als ook die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio.

Totstandkoming Masterplan

Het Masterplan bestaat uit de HOV-verbinding als belangrijkste maatregel met daarnaast het zogenaamde Basispakket Mobiliteit met diverse maatregelen gericht op enerzijds de mobiliteitstransitie en anderzijds het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Het Masterplan geldt als structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het Masterplan is een Structuurvisie. Een structuurvisie beschrijft de visie op het ruimtelijk beleid door gemeenten, provincie en het Rijk voor het gebied CID-Binckhorst voor het aspect mobiliteit. Het voorkeursalternatief is m.e.r. plichtig.

Daarom is een zogenoemde milieueffectrapportage (plan-MER) opgesteld. De plan-MER en bijbehorende onderzoeken zoals de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst en de overzichtsrapportage hebben samen met het Ontwerp-Masterplan vanaf 8 augustus 2022, 6 weken ter inzage gelegen (RIS312579). Na de terinzagelegging zijn de binnengekomen zienswijzen beantwoord (in de Nota van Antwoord) en waar inhoudelijk mogelijk verwerkt in het definitieve Masterplan. Naar aanleiding van de zienswijzen is het voorlopig Voorkeursalternatief niet gewijzigd. Wel is het Masterplan op verschillende onderdelen aangepast. Allereerst is in het Masterplan nu duidelijker aangegeven wat daarin feitelijk wordt vastgelegd. Dit Masterplan beschrijft in essentie een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor een duurzame, leefbare en gezonde stedelijke ontwikkeling.

Verder is het Masterplan op de volgende punten aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties:

- Nut en noodzaak van het pakket aan mobiliteitsmaatregelen inclusief een HOV-verbinding is beter toegelicht en onderbouwd.
- Voor de lijnvoering van tram 1 is toegelicht dat er voor de studie een aanname is voor de uitgevoerde onderzoeken, maar dat de lijnvoering nu niet wordt vastgesteld. In de volgende fase wordt de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger bekeken. Besluitvorming over dienstregeling vindt pas plaats als de (rail)infrastructuur bijna gereed is.
- De teksten over het tracé in de omgeving van de Sporendriehoek zijn geactualiseerd en verduidelijkt.
- Voor de groenzone (gemeentelijke ecologische verbindingszone) langs de Maanweg is als uitgangspunt opgenomen de groenzone niet aan te tasten.

Participatie

Vanaf het voorjaar van 2020 is een breed participatie- en communicatieproces ingezet, om bewoners, bezoekers en bedrijven te betrekken bij en te informeren over de MIRT-Verkenning. Hiervoor zijn verschillende participatie- en communicatiemiddelen ingezet, zoals een gezamenlijke projectwebsite Binckhorstbereikbaar.nl, publicaties in huis-aan-huis bladen en via overheid.nl, online informatiebijeenkomsten, een online vragenuur, informatie op de websites van (buur)gemeenten en stakeholdergesprekken.

Met de gemaakte financiële afspraken op het BO MIRT in november van 2020 heeft de verkenning de formele status van MIRT-verkenning gekregen (RIS307230). In december 2020 is voor deze MIRT-verkenning een 'participatieplan vervolg beoordeling en besluitvormingsfase' vastgelegd, in lijn met de participatieleidraad Binckhorst van de gemeente Den Haag, de Code Maatschappelijke Participatie voor MIRT-projecten en de nieuwe Omgevingswet. In deze notitie is omschreven op welke wijze invulling wordt gegeven aan participatie en communicatie.

In 2021 is een platform voor bewoners en belangenvertegenwoordigers opgericht. Met de leden zijn de diverse alternatieven en varianten en uitkomsten van het Milieueffectrapport inhoudelijk besproken, ter voorbereiding op de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief. Er hebben in totaal 10 bijeenkomsten van het platform plaats gevonden. Daarnaast waren er digitale inloopsessies, waarbij alle geïnteresseerden konden deelnemen. Verder zijn er diverse 1-op-1 gesprekken gevoerd met de platformleden en andere belanghebbenden. De opbrengsten hiervan zijn verwerkt in het omgevingsverslag (RIS312579).

In de zomer van 2022 hebben alle belanghebbenden de gelegenheid gehad een zienswijze in te dienen op het Ontwerp-Masterplan. Rondom de terinzagelegging zijn vier informatiebijeenkomsten gehouden om omwonenden, bedrijven en belanghebbenden te informeren over het voorlopig Voorkeursalternatief en de onderliggende onderzoeken (RIS312579).

Dit jaar (2023) zijn in april een drietal informatiebijeenkomsten georganiseerd in het informatiecentrum Binckhorst om ondernemers, inwoners en belangstellenden nogmaals gelegenheid te geven kennis te nemen van alle informatie en vragen te stellen. Verder zal op 19 april 2023 een werkbezoek aan de Binckhorst plaatsvinden door de commissies Ruimte en Leefomgeving. Ook blijven van tijd tot tijd bewoners, ondernemers en belangstellenden geïnformeerd worden via Binckhorstbereikbaar.nl. Ook in de volgende fase zal er worden ingezet op communicatie en participatie met bewoners, ondernemers en belangstellenden.

Bekostiging van het Voorkeursalternatief & Besluit BO MIRT

Op 10 november 2022 vond het jaarlijks Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) tussen Rijk en regio over de ruimtelijke investeringen plaats. Hier zijn afspraken gemaakt over de bekostiging van het voorgenomen voorkeursalternatief. Rijk en regio (MRDH, gemeente Den Haag en Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) hebben op basis van het voorgenomen HOV-voorkeursalternatief gezamenlijk een bedrag van € 575 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2022) voor de Planning- en studiefase en de realisatie van het voorkeursalternatief gereserveerd (RIS313729).

Met de andere partijen die meebetalen aan dit project is afgesproken om de bijdragen de komende jaren te indexeren. Dit zal gebeuren op basis van de IBOI-systematiek (indexering bruto overheidsinvesteringen). De IBOI-systematiek wordt verder uitgewerkt en jaarlijks bij de begrotingsvoorbereiding betrokken.

In lijn met de gemaakte afspraken bij het BO MIRT 2022 draagt de gemeente Den Haag € 103,5 miljoen excl. BTW bij aan het MIRT-project CID-Binckhorst. Deze bijdrage is gedekt uit de al gemaakte reservering vanuit de Enecomiddelen (RIS307106) voor de Koningscorridor.

Volgende fase van dit project

Na vaststelling door alle betrokken partijen zal het Voorkeursalternatief en afspraken over het vervolg worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst (BOK ter informatie meegestuurd), waarmee de MIRT-Verkenningfase wordt afgesloten. Het bepalen van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van de HOV-verbinding is geen onderdeel van de Verkenningfase, maar van de planning- en studiefase. Voor de inpassing van de HOV-verbinding is in alle mogelijke inpassingsvarianten aankoop van gronden van (delen van) bestaande percelen nodig. Welke percelen en de daarop mogelijke aanwezige bebouwing, in welke mate invloed van de aanleg van de HOV-verbinding ondervinden, is op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen. Dat wordt in de volgende fase bij de uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé duidelijk. In de planning- en studiefase worden bewoners, ondernemers en belanghebbenden in het gebied betrokken.

Wel is duidelijk dat een deel van de bedrijven op bedrijventerrein Lekstraat, in de Sporendriehoek en langs de Binckhorstlaan niet kunnen blijven omdat het spoor hier komt te liggen. Met diverse ondernemers is al laagdrempelig contact. Deze gesprekken zullen gedurende de volgende fase geïntensiveerd en geconcretiseerd worden. De gemeente Den Haag zal haar best doen om die ondernemers die hun locatie moeten verlaten, te helpen nieuwe huisvesting te vinden.

Voor de aanleg van de HOV-verbinding zal mogelijk een klein deel van het gebouw van Bink36 nodig zijn. Met de eigenaar van Bink36 worden, sinds 2019, op regelmatige basis gesprekken gevoerd in het kader van de ontwikkeling van de Sporendriehoek, over de infrastructuur in het kader van de inpassing van No-Regret (Velostrada) en de HOV-verkenning. Deze gesprekken zullen vanzelfsprekend ook de komende tijd, in de volgende fase worden voortgezet.

Gevraagd besluit

Een meer gedetailleerde onderbouwing van het voorkeursalternatief is opgenomen in het Masterplan. De raad wordt gevraagd het Voorkeursalternatief vast te stellen voor het tracé op hoofdlijnen van de nieuwe HOV-tramverbinding over de Binckhorst, plus een aanvullend Basispakket Mobiliteitsmaatregelen. Tevens wordt de raad gevraagd de Nota van Antwoord vast te stellen, waarin de ingediende zienswijzen een reactie krijgen. Het Voorkeursalternatief wordt behalve in Den Haag ook aan de gemeenteraden van Leidschendam-Voorburg en Rijswijk voorgelegd voor besluit.

Na vaststelling door alle betrokken partijen zal het Voorkeursalternatief en afspraken over het vervolg worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst, waarmee de MIRT-Verkenningfase wordt afgesloten. Na afronding van de verkenningfase zal gestart worden met de MIRT-planning- en studiefase. Hierin zal de HOV-verbinding en de inpassing verder worden uitgewerkt. Het voornemen is deze fase eind 2025 af te ronden. Aan het einde van de planning- en studiefase zal het Voorlopig Ontwerp (VO) worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Daarnaast moet de HOV-verbinding juridisch-planologisch worden geborgd, o.a. in het Omgevingsplan Binckhorst. Ook dit zal worden voorgelegd aan de raad. De ambitie is dat rond 2030 een tram over de Binckhorst rijdt.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 18 april 2023,

besluit:

- I. het voorkeursalternatief, zoals voorgelegd in het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst, bestaande uit:
 - a. het voorkeurstracé 1T, een tram langs de Lekstraat, Binckhorstlaan, Maanweg (richting Station Voorburg) en Geestbrugweg;
 - b. het Basispakket Mobiliteit

vast te stellen;

- II. de Nota van Beantwoording vast te stellen;

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 8 juni 2023.

De griffier,

De voorzitter,