

MIRT Verkenning Haaglanden **Infrastructuur en Ruimte 2020 - 2040**



Notitie Vervolgwerkzaamheden **OPENBAAR VERVOERPROJECTEN**



Versie 17 mei 2010



Inhoudsopgave

1	Inleiding MIRT Verkenning Haaglanden	5
1.1	Plek in MIRT-verkenning Haaglanden	5
1.2	Project in hoofdlijnen	6
1.3	Projectomgeving	9
1.4	Resultaten Fase A	11
1.5	Activiteiten Fase B	13
1.6	Leeswijzer	14
2	Besluitvormingsproces en Plan-m.e.r. procedure	17
2.1	Besluitvormingsproces op hoofdlijnen	17
2.2	Doel notitie vervolgwerkzaamheden OV	18
3	Referentiesituaties	19
3.1	Ontwikkelingen in mobiliteit en technologie 2010-2040	19
3.2	Referentiesituatie 1: Haaglanden in 2020	20
3.3	Referentiesituatie 2: Haaglanden in 2030 (en 2040)	23
4	Probleemanalyse OV-vraagstukken	27
4.1	Ruimtelijke economische uitgangspunten	27
4.2	Centrale Zone Den Haag	36
4.3	TIC Delft	41
4.4	Goudse lijnen	44
4.5	Conclusies probleemanalyse	45
5	Effectbeschrijving en beoordeling	47
5.1	Beoordelingskader	47
5.2	Relevante criteria voor beoordelen van alternatieven	48
6	Te onderzoeken oplossingen	51
7	Participatietraject en raadpleging overheden	55
Bijlagen		57
1	Details referentiesituatie 2020	
2A	Beschrijving ontwikkelingen/plancapaciteit per deelgebied	
2B	Beschrijving van deelgebieden in de Centrale Zone	
2C	Status bestemmingsplannen in de Centrale Zone	
2D	Besluitvorming deelgebieden in de Centrale Zone	
3	Ruimtelijke plannen en lijst van bedrijven TIC Delft	
4	Participatie in de MIRT Verkenning Haaglanden	

1. Inleiding MIRT Verkenning Haaglanden

1.1 Plek in MIRT-verkenning Haaglanden

De voorliggende Notitie Vervolgwerkzaamheden OV-projecten is een belangrijk element voor de verdere beoordelingsfase van de OV-projecten van de MIRT verkenning Haaglanden. Deze notitie maakt aan overheden, organisaties en overige belanghebbenden kenbaar waar de verkenning staat en welke werkzaamheden voorzien zijn. Daarnaast beschrijft deze notitie de context voor de beoordeling.

In onderstaande tabel is samengevat hoe de vraagstukken, zoals in fase A van de MIRT-verkenning onderscheiden, hun plek krijgen in het vervolg van de Verkenning.

Opgave	Nader uitwerken in MIRT VK Haaglanden	Formele Plan-MER procedure	Opleveren Plan-MER informatie t.b.v. besluitvorming	Verankering uitkomsten
A4 Passage	Ja	Ja, deze NRD is daarvoor de start	Ja, op basis van Plan-MER onderzoek	Notitie Reikwijdte en Detailniveau Masterplan Plan-MER Structuurvisie (verankering voorkeursbesluit)
Poorten & Inprikkers	Ja	Ja, deze NRD is daarvoor de start	Ja, op basis van Plan MER onderzoek	Notitie Reikwijdte en Detailniveau Masterplan Plan-MER Structuurvisie (verankering voorkeursbesluit)
Verbetering ontsluiting Internationale Zone /WFG, Scheveningen en de Binckhorst	Ja	Nee, dus geen onderdeel van deze NRD	Ja, op basis van bestaand / beschikbaar materiaal.	Vervolgnitie OV-vraagstukken Masterplan Mogelijk in een addendum op een bestaande Structuurvisie
Ontsluiting TIC, Schieveen en Rotterdam Airport	Nee, wordt n.a.v. nadere analyse in fase B onder regie van het Stadsgewest Haaglanden in een apart spoor uitgewerkt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Kwaliteit OV op de Goudse lijn	Nee, wordt n.a.v. een nadere analyse in fase B in het kader van Zuidvleugelnet opgepakt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Alvorens dieper in gegaan wordt op het vervolgproces wordt eerst een korte samenvatting van de MIRT Haaglanden en de resultaten tot nu toe gegeven. Dit om een zo duidelijk mogelijk beeld te geven van de context van de vraagstukken.

1.2 Project in hoofdlijnen

In de MIRT Verkenning Haaglanden wordt geanalyseerd voor welke ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken de regio op de langere termijn gesteld zal staan. Voor de belangrijkste vraagstukken worden de alternatieven verkend. Uiteindelijk resulteert de MIRT Verkenning in een bestuurlijke voorkeur, op basis van het Masterplan, over nader uit te werken maatregelen om het mobiliteitssysteem zo effectief mogelijk toe te snijden op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

Uit eerdere studies, waaronder de Netwerkanalyse Zuidvleugel, is gebleken dat de regio Haaglanden voor diverse opgaven staat voor de toekomst. Ondanks de projecten die zich nu in de planuitwerkingsfase of realisatiefase bevinden, blijven er problemen bestaan in het bereikbaar en leefbaar maken en houden van Haaglanden in de periode 2020-2040. Rijk en regio hebben daarom besloten de MIRT Verkenning Haaglanden te starten. De Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, de Provincie Zuid-Holland en het Stadsbestuur Haaglanden zijn de initiatiefnemers van de Verkenning. De MIRT Verkenning is opgenomen in Randstad Urgent. Hierin treden de Minister van Verkeer en Waterstaat en de portefeuillehouder van het Stadsbestuur Haaglanden als bestuurlijk duo op.

In de MIRT Verkenning wordt geanalyseerd voor welke ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken de regio op de langere termijn (2020-2040) gesteld zal staan (Fase A). Vervolgens worden voor die geselecteerde vraagstukken oplossingen aangedragen om de regio leefbaar en bereikbaar te houden; oplossingen die bijdragen aan het waarmaken van ambities van de regio (Fase B).

In oktober 2008 is Fase A van deze MIRT Verkenning gestart. In deze fase A, afgerond in oktober 2009, hebben de partijen (Rijk, provincie en stadsbestuur) in kaart gebracht met welke ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken de regio te maken krijgt, op basis van bestaande studies en een functionele analyse. Daarnaast is bepaald welke vraagstukken in het licht van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen (op basis van ambities en toekomstscenario's) als eerste in aanmerking komen voor verdere uitwerking in het vervolgtraject.

In de nu lopende fase B is het accent verschoven naar oplossingen. Voor de vraagstukken die als eerst uitwerking behoeven (conform de uitkomsten van fase A) worden oplossingen uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten. De kansrijke alternatieven worden voorgelegd aan bestuurders, die hun bestuurlijke voorkeuren zullen uitspreken in het najaar, op basis van het Masterplan. Op basis hiervan kan verder gewerkt worden aan een voorkeursbeslissing.

Studiegebied

De analyse in de MIRT Verkenning Haaglanden is gericht op de ruimtelijke ontwikkelingen en de daarmee samenhangende bereikbaarheidsknelpunten binnen de regio Haaglanden. Hierin vallen de negen gemeenten van het Stadsgewest. Behalve naar de bereikbaarheid van de inliggende gemeenten, is ook gekeken naar doorstroming van het doorgaande verkeer en de relaties met de omliggende gebieden die samen met Haaglanden de Zuidvleugel van de Randstad vormen. Het invloedsgebied voor de verkeerseffecten betreft het gebied van de Provincie Zuid-Holland. Voor de effecten op het milieu en de leefomgeving kan het invloedsgebied verschillen van de directe omgeving (bijvoorbeeld voor geluidshinder) tot een gebied op grotere afstand (bijvoorbeeld voor effecten op natuurgebieden). Voor deze omliggende gebieden zijn eveneens MIRT Verkenningen gestart: de MIRT Verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland, de MIRT Verkenning Rotterdam VooRuit en de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam. De Verkenningen in de Zuidvleugel worden zo veel mogelijk op elkaar afgestemd.



Inhoudelijke scope

De inhoudelijke analyse in fase B wordt toegespitst op het wegen- en OV-netwerk. Weginfrastructuur en OV-vraagstukken worden in twee sporen uitgewerkt, omdat ze elk hun eigen problematiek kennen. Waar mogelijk worden bij de oplossingen mogelijkheden in samenhang gezien.

In de analyse wordt vooral gekeken naar vraagstukken op netwerkniveau. Dit betekent dat strikt lokale knelpunten, hoe belangrijk die op zichzelf ook kunnen zijn, buiten beschouwing blijven zodra deze geen substantieel uitstralend effect hebben op andere onderdelen van het netwerk.

Oplossingen in andere modaliteiten of zaken als benutting en verkeersmanagement worden overwogen bij de verschillende alternatieven.

Gemeenschappelijke visie op het gebied

Een sterke regio Haaglanden draagt bij aan en past binnen de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Om de internationale concurrentiepositie van (het zuidelijk deel van) de Randstad te versterken, moet de metropolitane ontwikkeling van de regio Rotterdam - Den Haag met kracht worden voortgezet. Dit is de kern van het Randstadbesluit Metropoolregio Rotterdam - Den Haag (november 2009).

Het onderkennen en versterken van regionale samenhang biedt de beste mogelijkheden om een rol te spelen in de internationale concurrentieslag. In een samenhangende metropoolregio, waarin optimaal wordt geprofiteerd van agglomeratievoordelen, lukt dit beter dan in een situatie waarin steden zich afzonderlijk van elkaar ontwikkelen. De structuurvisie Randstad 2040 noemt als één van de leidende principes "Wat internationaal sterk is, sterker maken". Verder wordt gesproken over opschaling van de stedelijke regio's. Deze opschaling heeft met name betrekking op de economie, verstedelijking, groene ruimte en bereikbaarheid.

Den Haag staat wereldwijd bekend als centrum voor internationale rechtspraak. Den Haag is na New York, Geneve en Wenen de vierde VN-stad van de wereld en het centrum van vele internationale instellingen. Den Haag levert hiermee een belangrijke bijdrage aan het internationale profiel van de Randstad. Bovendien zorgt groei in internationaal recht, diplomatie en internationalisering voor een toenemend belang van dit cluster. Dit internationale profiel wordt verder uitgebouwd en verkend in de Randstad 2040 Uitvoeringsalliantie Den Haag: stad van recht, vrede en veiligheid. Deze alliantie wil bestaande initiatieven tussen overheden, bedrijven en kennisinstituten in de Randstad verbinden. Daarbij wordt aangesloten bij de activiteiten van de Haagse Academische Coalitie en bij het programma van de gemeente Den Haag 'Stad van recht en vrede'.

Om Den Haag aantrekkelijker te maken wordt ingezet op vestigingslocaties voor internationale instellingen, aantrekkelijke (woon)milieus, voorzieningen, cultuur, kennisontwikkeling, toepassing van kennis en bereikbaarheid. De alliantie sluit hierbij aan op het rapport van de

Commissie Van den Berg, waarin gepleit wordt voor de instelling van een Institute for Global Justice. De alliantie spreekt met vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven om het draagvlak van en betrokkenheid bij de alliantie te vergroten.

Vanuit het perspectief van de Metropoolregio zijn de Greenports een belangrijke bron van directe en indirecte werkgelegenheid, óók voor de inwoners van de stedelijke gebieden en een bron van toegevoegde waarde en bedrijvigheid voor producenten, toeleveranciers, kennis & innovatie en handel & distributie. Daarbij is ook de toenemende relatie met de Greenport en de Mainport van belang waar het gaat om mondiale vraagstukken van juridische aard.

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de concurrentiepositie van de metropoolregio. Hierbij moet rekening worden gehouden met de autonome groei van de mobiliteit. Maar in de toekomst spelen ook ruimtelijke ontwikkelingen een grote rol die bijdragen aan de groei van inwoners en arbeidsplaatsen, die vooral in binnenstedelijk gebied worden opgevangen.

1.3 Projectomgeving

De MIRT Verkenning Haaglanden maakt onderdeel uit van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) met de daarbij behorende spelregels. Verder heeft de verkenning te maken met de Gebiedsagenda Zuidvleugel en de adviezen van Sneller & Beter. Bovendien maakt de verkenning onderdeel uit van Randstad Urgent. In het plangebied lopen nog diverse andere (infrastructurele) projecten waar de MIRT Verkenning raakvlakken mee heeft.

MIRT Verkenning als onderdeel van de MIRT-systematiek

De na te streven ontwikkeling van de regio Haaglanden (in de periode 2020-2040) is een zogenoemd *integraal gebiedsgericht project*, dat valt onder het regime van het MIRT. Voor projecten van het MIRT gelden een aantal spelregels. De kern daarvan is dat elk project drie fasen doorloopt: (1) een Verkenningsfase, (2) een Planuitwerkingsfase, en (3) een Realisatiefase.

- De Verkenningsfase (fase 1) begint ermee dat de betrokken bestuurders tot de slotsom komen dat een bepaalde problematiek in aanmerking komt voor behandeling conform de MIRT-systematiek. Daarna volgt nader onderzoek dat erop gericht is ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken te inventariseren en te faseren. Voor de vraagstukken die als eerste aan de orde komen, worden ook oplossingen verkend. Deze worden onderworpen aan diverse beoordelingscriteria waarvoor verschillende onderzoeken worden uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten en tussentijds overleg wordt een *voorkeursbeslissing* genomen. Dat is het eindpunt van de Verkenningsfase.
- De uitkomst van de Verkenningsfase is het vertrekpunt voor de Planuitwerkingsfase (fase 2). Daarin wordt de voorkeursbeslissing tot in detail uitgewerkt. In dit stadium is er aanvullend onderzoek nodig, onder meer om te toetsen of het uiteindelijke ontwerp

strookt met randvoorwaarden uit wet- en regelgeving (geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gevolgen voor beschermde natuurwaarden, enzovoorts). Op een gegeven moment komen in de planuitwerkingsfase ook voorbereidende werkzaamheden zoals vergunningaanvragen, grondverwerving en aanbesteding aan de orde. Het eindresultaat van de Planuitwerkingsfase wordt vastgelegd in een *uitvoeringsbeslissing*.

- De afsluitende Realisatiefase (fase 3) staat in het teken van de uitvoering van de werkzaamheden, de oplevering en het beheer.

Gebiedsagenda Zuidvleugel en andere MIRT Verkenningen

Het Rijk en de regio's ontwikkelen verschillende gebiedsagenda's voor het ruimtelijk-fysieke domein. Hierin komen de ruimtelijke visies en opgaven op het terrein van mobiliteit, water, verstedelijking en natuur en landschap samen. Vanaf najaar 2009 volgen nieuwe MIRT Verkenningen uit deze gebiedsagenda's. In de afgelopen periode is echter al een aantal MIRT Verkenningen opgestart, waaronder de MIRT Verkenning Haaglanden, zonder dat de gebiedsagenda's er waren. De opgestarte verkenningen leveren een belangrijke bijdrage aan de invulling van de gebiedsagenda's.

Sneller & Beter¹

In april 2008 verscheen het advies van de Commissie 'Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten'. Het kabinet heeft de aanbevelingen van deze Commissie integraal overgenomen en in oktober 2008 het 'Actieplan Sneller en Beter' naar de Tweede Kamer gezonden. Een van de acties uit dit actieplan is om de Verkenningsfase bij MIRT-projecten zo veel uit te voeren conform de aanbevelingen van de Commissie.

Voor de MIRT Verkenning Haaglanden is één van de consequenties dat er zwaarder wordt geïnvesteerd in de verkenning dan tot nu toe gebruikelijk was. Zo heeft van meet af aan consultatie van tal van betrokkenen, belanghebbenden en gebruikers van het Haaglandse wegen- en OV-netwerk plaats gevonden. Een nieuw element is voorts dat al tijdens de verkenning een strategische milieueffectrapportage wordt gestart. Bovendien wordt gerekend met de vuistregels op basis van 'zinvolle effectbepaling'².

Randstad Urgent

In november 2009 is de MIRT Verkenning Haaglanden toegetreten tot Randstad Urgent. Met Randstad Urgent zetten kabinet, provincies, gemeenten en stadsregio's samen de schouders eronder om de problemen in de Randstad aan te pakken. Knopen doorhakken en besluiten nemen, daar gaat het om. Zo moet de Randstad internationaal een economisch sterke regio worden, waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te leven.

Een project dat in Randstad Urgent zit heeft twee bestuurders die verantwoordelijk zijn voor het resultaat. Zij tekenen er 'en plein public' voor om deadlines te halen en besluiten te nemen

¹ Zie www.snellerenbeter.nl

² Notitie zinvolle effectbepaling: RWS/DVS (in voorbereiding).

of te laten nemen. Bij de MIRT Verkenning Haaglanden fungeren Minister Eurlings en Portefeuillehouder namens het Stadsgewest Haaglanden, de heer Smit, als bestuurlijk duo. In het kader van Randstad Urgent heeft het bestuurlijk duo afgesproken in het najaar van 2010 een Masterplan op te leveren plus - waar mogelijk - bestuurlijke voorkeuren vast te stellen inclusief een financiële paragraaf. Hierin worden voor de meest prioritaire vraagstukken richtinggevende besluiten genomen over de gewenste oplossingen. In de periode erna zullen deze verder uitgewerkt worden tot één of meerdere voorkeursbeslissingen.

Lopende studies

In de referentiesituatie (zie H3) zijn projecten opgenomen die een substantiële invloed op het netwerk hebben. Het zijn projecten waarvan de uitwerking in een zodanig stadium (incl. financiële dekking) is, dat het meer realistisch is om de verwezenlijking aan te nemen, dan niet. Hierbij gaat het onder andere om de A4 Delft-Schiedam, de A13-16, de Rotterdamse Baan (voorheen Trekvljettracé), Binnenstedelijke verdichting, Actieprogramma OV, Tramlijn 19. Specifieke aandachtspunten zijn de Oude Lijn tussen Den Haag en Rotterdam en de bediening van de twee stations van Den Haag (HS+CS). In het kader van de planstudie Den Haag – Rotterdam (onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor) zijn voor deze corridor nog verscheidene zaken in onderzoek. In de Verkenning Haaglanden wordt uitgegaan van realisatie van een oplossing die een dienstregeling (per uur 6 stoptreinen en 6 intercity's) in 2020 mogelijk maakt.

Er is nauwe afstemming met overige verkenningen in de regio, met Rotterdam VooRuit maar ook met Verkenning Antwerpen Rotterdam en de Integrale Benadering Holland Rijnland. Alternatieven die daarin onderzocht worden, zitten nog niet in de referentiesituatie (zie H3), omdat ze nog niet gedekt zijn en er geen besluiten over genomen zijn. Voor alternatieven met een groot netwerkeffect in het studiegebied wordt wel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Inliggende gemeenten voeren diverse verkennende studies uit, voorbeelden zijn bijvoorbeeld de haalbaarheidsstudie Beatrixlaan van de gemeente Rijswijk en de Verkenning Internationale Ring West van de gemeente Den Haag. De resultaten hiervan worden nauw gevolgd en over uitgangspunten vindt afstemming plaats. Waar mogelijk worden de resultaten gebruikt in de Verkenning Haaglanden.

1.4 Resultaten fase A

In fase A zijn de vraagstukken geïnventariseerd en gefaseerd voor de verdere aanpak en uitwerking. Dit is als volgt gedaan:

- a) eerst is de referentiesituatie 2020 opgesteld (als startbeeld voor de analyse);
- b) vervolgens zijn op basis van bestaande studies en een functionele analyse problemen geïnventariseerd;
- c) deze problemen zijn onderworpen aan de toekomstscenario's (richting 2040) voor Haaglanden;

- d) daarnaast is gekeken wat de belangrijkste ambities voor Haaglanden, op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, betekenen voor de problemen en andersom;
- e) op basis van de bovenstaande informatie zijn de vraagstukken gefaseerd.

Ad a: Referentiesituatie Haaglanden in 2020

Om de bereikbaarheidsvraagstukken in 2020 bij de dan voorziene ruimtelijke invulling te kunnen analyseren (welke knelpunten zijn opgelost en welke niet), is een referentiesituatie opgesteld. Deze beschrijft de uitgangspunten voor de dan aanwezige wegeninfrastructuur, openbaar vervoerverbindingen en woon- en werkplekken. De referentiesituatie is gemaakt op basis van de bestaande beleidsstukken van de betrokken partijen.

Ad b: Probleemanalyse

De analyse van de bereikbaarheidsvraagstukken in relatie tot de verdere ruimtelijke ontwikkelingen is tot stand gekomen via de volgende activiteiten:

- Een knelpuntenanalyse op basis van eerder uitgevoerde analyses en studies.
- Een functionele analyse van netwerken met inbreng van belanghebbenden en experts, volgens de ARKO - systematiek (Architectuur Regionale Knooppunten).
- Inwoners en ondernemers uit Haaglanden hebben knelpunten geïdentificeerd en geprioriteerd tijdens focusgroepen.

Ad c: Toekomstscenario's

Voor de toekomstige ontwikkeling van de problemen is een scenariostudie naar de bandbreedte van economische, ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen (tussen 2020 en 2040) uitgevoerd. Deze studie is ondersteund door middel van werkbijeenkomsten met belanghebbenden en experts.

Ad d: Ambities

In nationale, regionale en lokale beleidsstukken is gezocht naar de gemeenschappelijke lijn in het toekomstbeeld 2020 – 2040 voor Haaglanden. Samen met de betrokken partijen en een groep visionaire ondernemers en bestuurders uit de regio zijn hieruit vier specifieke ambities van (inter)nationaal belang en twee basisvoorwaarden naar voren:

<i>ambitie 1</i>	Versterken positie Den Haag World Legal Capital / Stad van vrede, recht en veiligheid
<i>ambitie 2</i>	Behouden en verbeteren concurrentiepositie Greenport Westland-Oostland
<i>ambitie 3</i>	Verbeteren kennisontwikkeling in samenwerking met Rotterdam en Leiden
<i>ambitie 4</i>	Voortgaan met stedelijke verdichting via met name binnenstedelijk bouwen
<i>Basisvoorwaarde a</i>	Kwaliteit woon- en leefklimaat
<i>Basisvoorwaarde b</i>	Robuuste netwerken

Ad e: Fasering

Na het analyseren van ambities, knelpunten en vraagstukken is een fasering opgesteld. De centrale vraag daarbij is: welke vraagstukken moeten als eerste verder uitgewerkt worden? Deze fasering is om te beginnen gewenst vanuit pragmatische overwegingen: in het vervolgtraject zal niet voldoende budget beschikbaar zal zijn om alle vraagstukken even snel uit te werken en aan te pakken. Bovendien kan het ene vraagstuk pas effectief worden aangepakt als eerst een ander vraagstuk ter hand is genomen.

Er is ook een inhoudelijke overweging bij de fasering. Vraagstukken die er echt toe doen als het gaat om het realiseren van de vier ambities moeten tijdig aandacht krijgen.

De fasering van de hiervoor benoemde vraagstukken staat in het volgende overzicht (de vetgedrukte vraagstukken worden in Fase B van de MIRT Verkenning Haaglanden nader uitgewerkt):

Realisatie tot 2020 via herschikking of additionele middelen	OV: • Verbetering ontsluiting Internationale Zone/WFG, Scheveningen en de Binckhorst
Realisatie in de periode 2020 – 2028 (aanvang mogelijk vóór 2020)	Weg: • A4-Passage Den Haag (inclusief Prins Clausplein) • Poorten & Inprikkers van Den Haag
Realisatie in de periode 2020 – 2028	OV: • Ontsluiting TIC, Schieveen en Rotterdam Airport • Kwaliteit OV op de Goudse lijn
Realisatie na de periode 2020 – 2028; afhankelijk van uitkomsten monitoring / update studies komende jaren	Weg : • Corridors naar Rotterdam, naar Leiden en naar Gouda • Ontsluiting tussengebied Den Haag – Zoetermeer – Rotterdam • Corridor Den Haag – Westland – Haven
	OV: • Corridor Den Haag – Leiden: verbeteren OV-ontsluiting Duin- en Bollenstreek • Tangentiële verbindingen Den Haag ZW/Westland – Delft – Pijnacker – Zoetermeer – Leiden • Corridor Den Haag – Rotterdam: verbetering koppeling beide stadsregio's • Corridor Den Haag – Westland: verbetering OV-ontsluiting Westland

1.5 Activiteiten fase B

Zoals blijkt uit paragraaf 2.3 is in fase A ingezet op het afwegingen van de vraagstukken. Van alle vraagstukken zijn er 12 geselecteerd als prioritair voor 2040. Voor de periode tot 2028 behoeven 5 vraagstukken nadere uitwerking in fase B.

Momenteel bevindt het project zich midden in fase B. Fase B is opgedeeld in drie stappen:

- B1. Voorbereiden en aanscherpen;
- B2. Beoordelen;
- B3. Afwegen en beslissen.

Deze notitie vormt de overgang tussen B1 en B2.

In stap B1 zijn de vijf vraagstukken verder uitgediept en is de probleemstelling aangescherpt. In stap B2 worden een verdere focus aangebracht en ontstaan verschillen in de werkwijze waarop de beslisinformatie wordt ontwikkeld.

NRD wegvraagstukken

Het is noodzakelijk voor het beoordelen van de alternatieven voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers een Plan-m.e.r. procedure te volgen. Dit geeft invulling aan de vereiste om natuur- en milieuaspecten al vroeg in de beoordeling te betrekken. De oplossingen zijn inmiddels onderworpen aan een eerste beoordeling, waarmee de kansrijke oplossingen overblijven (zie H4 / H5). Deze kansrijke oplossingen komen in aanmerking voor nader onderzoek (Plan-MER, kosten-batenanalyse en verkeersstudies) in stap B2. De Plan-m.e.r. procedure wordt in hoofdstuk 2 nader omschreven.

Vervolgotitie OV-vraagstukken

Voor het vraagstuk Scheveningen / Internationale Zone / Binckhorst vindt een soortgelijk traject plaats, echter, er wordt geen aparte Plan-MER opgesteld voor dit vraagstuk (zie hoofdstuk 2). Dit omdat voor de oplossingen passen binnen de bestaande structuurvisies en er gebruik gemaakt kan worden van bestaande Milieueffectrapporten (die zijn uitgevoerd in het kader van onder andere het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020, de Regionale Nota Mobiliteit 2005 + Supplement, de Haagse Nota Mobiliteit en de Haagse planvorming voor bijvoorbeeld Nieuw Binckhorst).

Afwegen en beslissen

Op basis van de resultaten wordt in stap B3 een afweging gemaakt en een beslissing genomen in de vorm van een bestuurlijke voorkeur. Na vaststelling van de bestuurlijke voorkeur volgt een fase waarin de voorkeur wordt uitgewerkt tot een Voorkeursbeslissing en waarbij partijen zich verbinden met behulp van een bestuursovereenkomst. Hierbij zal bij het vraagstuk van de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers toegewerkt worden naar een Structuurvisie.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het besluitvormingsproces, en hoe daarbij de beoordeling van de oplossingsrichtingen betrokken wordt.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de uitgangspunten die de MIRT Verkenning hanteert. Deze uitgangspunten worden vastgelegd in zogenoemde referentiesituaties. Dit is noodzakelijk om

de toekomstige omgeving te kunnen schetsen waarin mogelijke projecten die voortvloeien uit de verkenning op hun effecten beoordeeld kunnen worden.

In Hoofdstuk 4 wordt de probleemstelling toegelicht. Wat behelst de MIRT Verkenning Haaglanden en wat is het doel? In welke omgeving opereert de MIRT Verkenning en wat is er tot nu toe bereikt? Op basis hiervan kan bepaald worden of en zo ja in welk vervolgtraject de vraagstukken dienen te worden doorgezet.

Hoofdstuk 5 schetst het beoordelingskader. Eerst wordt het beoordelingskader, zoals dat binnen de Verkenning gebruikt wordt, gepresenteerd. Vervolgens wordt specifiek op de natuur- en milieuaspecten van het beoordelingskader ingezoomd.

Tenslotte komen in hoofdstuk 6 de te onderzoeken oplossingsrichtingen aan de orde.

Hoofdstuk 7 gaat in op de raadpleging en participatie in de Verkenning.

2 Besluitvormingsproces en procedure.

2.1 Besluitvormingsproces op hoofdlijnen

Verkenningfase

In deze fase van de verkenning (fase B) ligt het accent op de oplossingen voor de belangrijkste vraagstukken. Dit zijn zoals in het vorige hoofdstuk beschreven:

1. A4-Passage
2. Poorten & Inprikkers
3. Verbetering OV-ontsluiting (Scheveningen – IZ/WFG - Binckhorst)

Van elk van de vraagstukken worden de verschillende alternatieven in kaart gebracht en op hun effecten beoordeeld. Daarna wordt vastgesteld welk alternatief de voorkeur verdient op basis van verschillende onderzoeken (milieueffecten, verkeersstudies, kosten-batenanalyse). De resultaten van al deze onderzoeken worden samengebracht in het Masterplan zoals afgesproken in Randstad Urgent.

Het **Masterplan** is de basis voor een besluit over een bestuurlijke voorkeur aangaande bovenstaande vraagstukken tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van het najaar 2010. De bestuurlijke voorkeur wordt vervolgens nader uitgewerkt en moet leiden tot een formele voorkeursbeslissing.

Het Masterplan wordt daartoe voor het onderdeel Weg nader uitgewerkt in **Structuurvisie**. De structuurvisie is het vehikel om tot een formele beslissing over een voorkeursalternatief voor de weg te komen. De voorkeursbeslissing maakt onderdeel uit van de structuurvisie. De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM vormen *in deze fase* het bevoegd gezag voor de structuurvisie. Voor de OV opgave wordt een voorkeursalternatief waar noodzakelijk met een mogelijk addendum op bestaande Structuurvisie(s) verankerd.

Planuitwerkingsfase

In de structuurvisie, waarin het resultaat van de MIRT Verkenning (voorkeursbeslissing) voor de wegopgave verankerd is, is de basis voor de **Planuitwerkingsfase**. In de planuitwerkingsfase wordt de beslissing voorbereid dat de realisatie van voorgenomen (deel)projecten wettelijk mogelijk moet maken. Daartoe wordt de voorkeursbeslissing verder uitgewerkt onder andere in een Project-MER. Bij de eind van de verkenning/start van de planuitwerkingsfase voor de wegopgaven moet ondermeer worden bepaald:

- Welke (deel)projecten worden onderscheiden;
- Welke procedure per project moet worden doolopen;

- Wie daarvoor bevoegd gezag is. In deze fase is het bevoegd gezag voor de weggopgaven dus niet noodzakelijkerwijs dezelfde als in de verkenningfase. In een bestuursovereenkomst kunnen hierover afspraken worden gemaakt, samen met het tijdpad en financiering. De planuitwerkingsfase eindigt met een projectbeslissing en een daaropvolgende uitvoeringsbeslissing wordt vervolgens daadwerkelijke realisatie gestart.

2.2 Doelen notitie vervolgwerkzaamheden OV

Met deze notitie willen de voor de MIRT-verkenning verantwoordelijk bestuurders de volgende doelen bereiken:

- geïnteresseerde en belanghebbende burgers, bedrijven en overheden aangeven wat de opzet en inhoud is van de te onderzoeken OV-vraagstukken;
- aangeven wat de veronderstelde referentiesituatie is waartegen alternatieven worden beoordeeld;
- aangeven wat de problematiek is die ten grondslag ligt aan de verkenning;
- aangeven op welke beoordelingscriteria de alternatieven worden getoetst;
- een eerste schifting maken in de oplossingsrichtingen / alternatieven, zodat conform de adviezen van Sneller & Beter³, de volgende fase van de verkenning met een beperkt aantal te onderzoeken alternatieven aangevangen kan worden.

Meewegen van milieueffecten bij beoordeling van de vraagstukken Openbaar Vervoer

Voor de OV-vraagstukken met betrekking tot de Centrale Zone Den Haag is zoals eerder gezegd een nieuwe structuurvisie niet aan de orde. Er wordt ook geen formele nieuwe Plan-m.e.r.-procedure opgestart. Dit omdat er in Haaglanden al veel milieueffectrapportages voor het OV zijn uitgevoerd, o.a. in het kader van het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020, de Regionale Nota Mobiliteit 2005 + Supplement, de Haagse Nota Mobiliteit en de Haagse planvorming voor bijvoorbeeld Nieuw Binckhorst.

Voor een besluit over een bestuurlijke voorkeur en de formele voorkeursbeslissing is voor de weg als het OV hetzelfde informatieniveau noodzakelijk. Voor de beoordeling worden voor wat betreft natuur- en milieuaspecten dan ook dezelfde beoordelingscriteria gebruikt. Voor OV wordt hierbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande milieueffectrapportages, terwijl voor de weg een apart Plan-m.e.r. traject wordt gestart.

Zowel in de tijd als in de besluitvorming wordt gezorgd dat Weg en OV integraal kunnen worden afgewogen. Deze integrale afweging vindt onder ander plaats tijdens de besluitvorming op basis van het Masterplan en besluitvorming ten aanzien van de formele voorkeursbeslissing op basis van een structuurvisie (Weg) of een mogelijk addendum op een bestaande Structuurvisie.

³ Sneller & Beter is de projectdirectie van VenW en VROM die de adviezen van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur verder uitwerkt en implementeert.

3. Beschrijving van referentiesituaties

Een referentiesituatie betreft de te verwachten situatie in een bepaald jaar zonder uitvoering van projecten die in het kader van de MIRT Verkenning Haaglanden onderzocht worden. De referentiesituatie is de basis voor de probleemanalyse. Daarnaast worden de te onderzoeken alternatieven steeds op hun effecten beoordeeld ten opzicht van een referentiesituatie.

In deze verkenning worden drie referentiesituaties onderscheiden. De eerste referentiesituatie betreft de situatie in 2020 en omvat:

- 1. Het dan geldende aantal inwoners en arbeidsplaatsen per deelgebied (zone)*
- 2. Het dan bestaande weginfrastructuur netwerk;*
- 3. Het dan bestaande openbaar vervoer netwerk, inclusief de bediening ervan;*
- 4. De verwachtingen ten aanzien van belasting (gebruiksintensiteiten) van de netwerken.*

Vanuit deze referentiesituatie wordt verder gekeken naar de toekomst. Als een vraagstuk uit de MIRT Verkenning Haaglanden tussen 2020-2028 via een project wordt aangepakt, in welke omgeving of situatie gebeurt dat dan? Immers, ook na 2020 zijn er allerlei autonome ontwikkelingen. Dit betreffen ontwikkelingen die onafhankelijk van de uitkomsten van de MIRT Verkenning Haaglanden optreden (2020-2030-2040). Het gaat daarbij om economische en demografische ontwikkelingen, maar ook om de ontwikkeling van ruimte, netwerken en mobiliteit & technologie. Vanuit veronderstelde beelden van die ontwikkelingen kunnen referentiesituaties voor 2030 (en 2040) gemaakt worden. Deze referentiesituaties zijn noodzakelijk om de effecten van de verschillende oplossingen op waarde te schatten.

3.1 Ontwikkelingen in mobiliteit en technologie 2010-2040

Door de gezamenlijke planbureaus is gekeken naar de autonome ontwikkelingen in de mobiliteit (onder andere in de studie Welvaart en Leefomgeving). Daaruit zijn de belangrijkste conclusies gefilterd.

1. Groei mobiliteit neemt toe, maar vlakt af

In de periode 2010-2040 zal de mobiliteit per persoon toenemen doordat mensen bij het verwerven van een hoger inkomen meer gebruikmaken van snellere vervoerwijzen. Dat zal vooral de auto zijn, en in mindere mate de trein. Bovendien nemen de verplaatsingen in afstanden toe; dit geldt voor alle typen verplaatsingen en is bijna onafhankelijk van het de economische groei. Dat gedrag sluit aan bij trends als individualisering en intensivering. Toch blijft de groei van de mobiliteit per persoon gematigd (10 à 15 procent).

Echter, deze groei vlakt na 2020 in meer of mindere mate af. Dit is op de eerste plaats het gevolg van ontwikkelingen in de bevolking: de verandering van de bevolkingsamenstelling (vergrijzing) en de lagere bevolkingsgroei. Daarnaast treden verzadigingsverschijnselen op bij het reizen per auto en trein, ondermeer omdat de bekende vervoersystemen niet meer zo veel sneller worden als in de afgelopen decennia. Het is lang zo geweest dat men binnen dezelfde reistijd met steeds sneller vervoer steeds grotere afstanden kon overbruggen, maar aan die trend komt langzaam maar zeker een einde.

2. Aantal auto's neemt toe

Het aandeel van de auto in de personenmobiliteit blijft toenemen. De toename van het gebruik van de trein concentreert zich in de spits en in stedelijke gebieden, waaronder Haaglanden. In de daluren daalt het gebruik. Daardoor zal in toenemende mate sprake zijn van een onevenwichtige belasting van het treinsysteem in tijd en plaats. Ook voor het overige openbaar vervoer wordt dit verwacht, maar in mindere mate.

3. Gebruik OV groeit

In Netwerk RandstadRail wordt geconstateerd dat een forse autonome groei van het OV in de periode tot 2020 te verwachten is. Dit komt ondermeer door voor- en na transport van de groei op het spoor (5% per jaar), door mensen die het OV als alternatief kiezen na invoering van beprijzing en de autonome groei van mobiliteit. De verwachting is dat deze groei in de periode 2020-2040 zal doorzetten.

4. Verkeer en vervoer wordt minder vervuילend

Uit diverse studies en beleidsprogramma's blijkt dat verkeer en vervoer nog schoner en stiller worden. Dit komt deels door voorgenomen beleid en deels door technologische ontwikkelingen (al dan niet ingegeven door regelgeving).

NB Voorbehoud bij het voorspellen van de toekomst

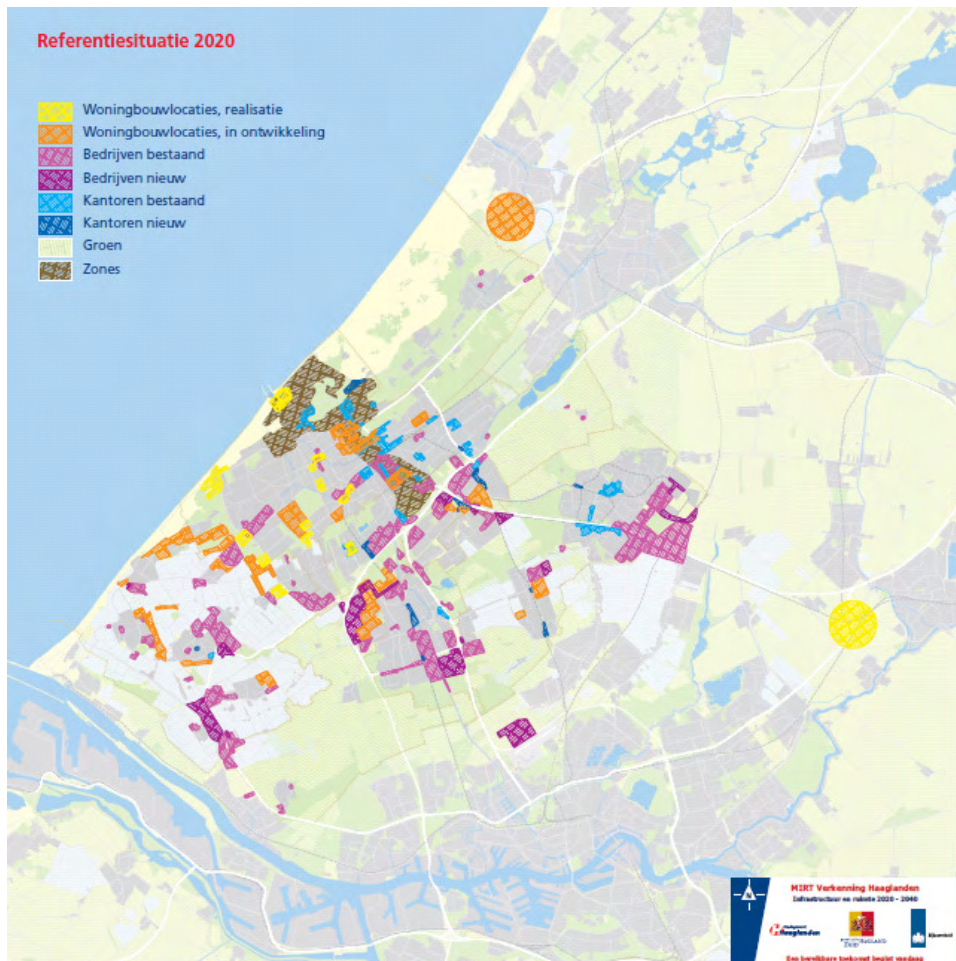
Er is een bewuste keus gemaakt om geen al te harde aannames te doen over bijvoorbeeld de ontwikkeling van auto, het nieuwe werken en het daarbij behorende mobiliteitsgebruik. Uit *De geschiedenis van de toekomst* (KiM, 2010) blijkt - na analyse van 42 toekomstvoorspellingen voor verkeer en vervoer uit de periode 1970-2000 - dat het raadzaam is om voorzichtig te zijn met voorspellingen. Het blijkt namelijk moeilijk om trendbreuken te voorspellen, waar tegelijkertijd het eenvoudig doortrekken van trends risico's met zich meebrengt. Bovendien vervuilt 'wensdenken' vaak de voorspellingen. Ook is het verstandig om met meerdere scenario's te rekenen met een grote bandbreedte.

3.2 Referentiesituatie 1: Haaglanden in 2020

De referentiesituatie 2020 geeft een onderbouwd beeld van projecten waarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt en waarvan de bekostiging is gedekt. De drie belangrijkste ontwikkelingsthema's liggen op het gebied van woningbouw, weginfrastructuur en openbaar vervoer. Op de onderstaande referentiekaarten vindt men een compleet beeld van de situatie zoals die aangenomen wordt voor 2020. Vanuit het jaar 2020 wordt het referentiejaar 2030 bepaald. De alternatieven worden op hun effecten beoordeeld ten opzichte van het referentiejaar 2030.

Woningbouw en Arbeidsplaatsen

Uitgangspunt voor de woningbouw zijn de afspraken in het kader van de gebiedsagenda en de verstedelijkingsafspraken voor de Zuidvleugel tot 2020. De totale woningbouwopgave voor de Zuidvleugel bedraagt in de periode 2010-2020 bruto 175.000 plus 5.000 overloop vanuit de Noordvleugel. Van die 175.000 is 115.000 netto en 60.000 herstructurering. Hoewel thans (door de crisis) vertraging optreedt, blijven dit volume en de verdeling vooralsnog ongewijzigd. Voor Haaglanden betekent dit dat er in totaal tussen 2010 en 2020 netto ongeveer 40.000 woningen bij komen. Daarbij komen er ongeveer 30.000 arbeidsplaatsen op bedrijfsterreinen en kantoorlocaties. Een ruwe schatting is dat het aantal inwoners met ongeveer 40.000 toeneemt. De grootste woningbouwprojecten bevinden zich rondom Den Haag Centrum, Zoetermeer en Delft. Uitgangspunt is dat de uitbreiding van de woningvoorraad en het aantal arbeidsplaatsen voor 80% opgevangen zal worden binnen bestaand stedelijk gebied volgens de contouren van 2010. In bijlage 1 vindt u de uitgangspunten voor netto extra woningen en nieuwe arbeidsplaatsen tot 2020.



Wegen

In de referentiesituatie weginfrastructuur zijn projecten opgenomen die een substantiële invloed op het wegennetwerk hebben. Dat wil zeggen dat niet alle lokale projecten zijn opgenomen. Deze verkenning is beperkt tot de projecten met netwerkeffecten.

In Bijlage 1 staat om welke projecten het gaat. Voorbeelden van projecten met een grote impact in het gebied zijn onder meer de realisatie van de A4 Delft – Schiedam, de realisatie van het Trekvliettracé en de aanpassingen aan de A12. De grootste concentratie van projecten ligt in het midden en aan de oostzijde van het gebied. Verondersteld is dat deze projecten vóór 2020 gereed zijn.

Bij sommige projecten – zoals de Rijnlandroute – is de besluitvorming of de financiering nog niet volledig afgerond, en worden dus niet in de referentie opgenomen. Deze projecten zijn aangegeven als 'mogelijk voor 2020 gereed', hiervoor wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

In 2020 is er mogelijk een vorm van beprijzing ingevoerd. Conform de lijn die hiervoor is vastgesteld, wordt voor zowel de referentiesituatie zonder als de referentiesituatie met project een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor een basistarief (van 6,7 cent zoals genoemd in het Wetsvoorstel kilometerprijs, aldus verstuurd op 13-11-2009 naar de Tweede Kamer).

Openbaar Vervoer

In bijlage 1 staat ook een opsomming van ruim vijftientig projecten op het gebied van openbaar vervoer. Het gaat om een verzameling uiteenlopende maatregelen, waaronder doorstromingsmaatregelen voor het stads- en streekvervoer, zoals voor de buslijnen 37, 24, 23, 14, 121, en 128; en aanpassingen aan bestaande infrastructuur, zoals aan de tramlijnen 2 en 9. Maar ook om zaken als de aanleg van een nieuw station in Sassenheim en spoortunnels en bruggen. Naast de weergegeven infrastructuurprojecten wordt er van uitgegaan dat tot 2020 nog wordt voorzien in de kwaliteitsverbetering van diensten op drukke doorgangsroutes, in de verbetering en vernieuwing van materieel, in verbetering van de toegankelijkheid, in reisinformatie en in ketenvoorzieningen. Voorbeelden van ketenvoorzieningen zijn P+R, transferia, de OV-fiets, deelautogebruik en reis- en route-informatie bij overstappunten van openbaar vervoer. Stations en belangrijke OV-haltes hebben in 2020 voldoende ruimte om de fiets veilig te stallen. Bijna alle stations en veel belangrijke OV-haltes hebben parkeergelegenheden (P+R).

Specifieke aandachtspunten zijn de Oude Lijn tussen Den Haag en Rotterdam en de bediening van de twee stations van Den Haag (HS+CS). In het kader van de planstudie Den Haag – Rotterdam (onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor) zijn voor deze corridor nog verscheidene zaken in onderzoek. In de Verkenning Haaglanden wordt uitgegaan van realisatie van een oplossing die een 6/6 dienstregeling (6 stoptreinen en 6 intercity's per uur) in 2020 mogelijk maakt.



3.3 Referentiesituatie 2: Haaglanden in 2030 (en 2040)

Voor de beschrijving van de effecten van de projectalternatieven van wordt gekeken naar de jaren 2020 en 2030 (met een doorkijk naar 2040). Tussen 2020 en 2040 staat de wereld niet stil, er vinden autonome ontwikkelingen plaats. Met de meest waarschijnlijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden, om de effecten van de projecten te kunnen inschatten. Omdat het hier over de verre toekomst gaat, is het ook goed om te bekijken wat er gebeurt als de ontwikkelingen een andere richting op gaan. Dit doen we door een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. In het kader van de MIRT Verkenning zijn autonome ontwikkelingen op het gebied van economie, demografie, ruimte, mobiliteit & technologie en het netwerk onderscheiden. Een belangrijke basis van de ontwikkelingen wordt gelegd in de WLO-scenario's.

Kader: WLO-scenario's

Enkele jaren geleden hebben de planbureaus van de Nederlandse overheid (Centraal Planbureau, Planbureau voor de Leefomgeving en Sociaal en Cultureel Planbureau) lange-termijnsenario's gepresenteerd in de publicatie 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO). In deze scenario's wordt de mogelijke toekomstige economische ontwikkeling van Nederland beschreven aan de hand van de mate van internationale samenwerking en de rol van de overheid. Dit levert vier scenario's op:

- Global Economy (GE): de Nederlandse economie maakt een sterke groei door als gevolg van een voortgaande liberalisering van de wereldhandel.
- Strong Europe (SE): de Nederlandse economie groeit, maar minder dan in het GE-scenario, vooral door een verdere integratie van de EU markt.
- Transatlantic Market (TM): de Nederlandse economie kent een beperkte groei als gevolg van een focus op de "oude wereld" (Europa en Noord-Amerika).
- Regional Communities (RC): er is nauwelijks sprake van groei als gevolg van verbroekeling van de wereldmarkt.

Op nationaal niveau zijn bijbehorende voorspellingen voor 2040:

	GE	SE	TM	RC
Inwoners	19,7 miljoen	18,9 miljoen	17,1 miljoen	15,8 miljoen
Aantal huishoudens	10,1 miljoen	8,6 miljoen	8,5 miljoen	7,0 miljoen
BBP/hoofd (2001=100)	221	156	195	133
Vergrijzing (aandeel 65+)	23%	23%	25%	25%

Voor Haaglanden is een doorvertaling gemaakt (2020-2040):

	GE	SE	TM	RC
Woningvoorraad	75.000 (+15%)	41.000 (+8%)	40.000 (+8%)	-38.000 (-7%)
Arbeidsplaatsen	38.000 (+8%)	5.500 (+1%)	-16.500 (-4%)	-51.000 (-11%)

Voor economische en demografische ontwikkelingen gaat de MIRT Verkenning Haaglanden uit van het SE-scenario (een middenscenario). Voor het GE-scenario (hoge groei) en voor een lage groei (geen groei ten opzichte van 2020) worden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd.

Het SE-scenario, dat ook in de MIRT Verkenning Rotterdam als uitgangspunt wordt gebruikt, houdt in dat de bevolkingsomvang zal stijgen en dat de economie van Nederland in een gematigd tempo zal groeien. WLO: "In het scenario Strong Europe is er veel aandacht voor internationale samenwerking. De Europese instituties worden succesvol hervormd en landen geven een deel van hun soevereiniteit op. Daarmee wordt Europa een invloedrijke speler op het economische en politieke wereldtoneel, en internationale milieuvraagstukken kunnen gecoördineerd aangepakt worden. Europa doet enige concessies aan de Verenigde Staten, die daarna het Kyotoverdrag ratificeren. Turkije treedt toe tot de Europese Unie. Het sociaal-economisch beleid is gericht op solidariteit en op een gelijkmatige inkomensverdeling, al vinden er wel enige hervormingen plaats. Door deze hervormingen, door hogere investeringen in onderwijs en onderzoek, en door de grotere markt groeit de arbeidsproductiviteit. Bovendien treedt economische groei en groei van de bevolkingsomvang op."

Daarnaast wordt uitgegaan van het voortzetten van het beleid van sterke stedelijke verdichting. Hiermee valt 80% van de nieuwbouw en herbouw als gevolg van herstructurering binnen bestaand bebouwd gebied (bestaand bebouwd gebied als gedefinieerd in 2010). Deze norm is een doortrekking van de ambities die de Zuidvleugelpartners voor de periode 2010-2020 hanteren in hun Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel. Hierbij geldt dat er dan 7.000 woningen in de Zuidplaspolder gebouwd zijn.

Uitgangspunt voor de effectbeschrijving is dat in Haaglanden in de periode 2020-2040 60.000 woningen worden gebouwd. Daarvan komen er 20.000 door herstructurering (sloop en nieuwbouw) tot stand. Dit betekent een netto uitbreiding van 40.000 woningen. In een gevoeligheidsanalyse wordt de volledige bebouwing van de Zuidplaspolder (aanvullend 23.000 woningen) bekeken. Hiermee zal het absolute aantal binnenstedelijke woningen niet afnemen.

Kader: Detaillering uitgangspunten woningbouw:

- 80% binnenstedelijk van 60.000 woningen betekent 48.000 woningen binnenstedelijk, waarvan 28.000 netto toevoeging, en 12.000 woningen buiten bestaand stedelijk gebied.
- Van de 28.000 netto binnenstedelijke toevoeging wordt 50 procent (14.000) gespreid over het stedelijke gebied van Haaglanden gerealiseerd. De andere 50 procent (14.000) wordt gerealiseerd in het hoogstedelijke woonmilieu van de Centrale Zone (Scheveningen-Internationale Zone-Binckhorst-Vlietzone).
- De 12.000 woningen buiten bestaand stedelijke gebied worden conform de verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel gerealiseerd in dorpse/landelijke milieus. Grootschalige nieuwbouwlocaties zijn niet aan de orde.

Uitgangspunten woningbouw gevoeligheidsanalyses:

- In de gevoeligheidsanalyse hoge groei wordt de ruimte in het streekplan Zuidplaspolder maximaal benut. Dit betekent een maximale omvang van 30.000 woningen in plaats van de nu voorgenomen 7.000. Het aandeel binnenstedelijk in het totale bouwprogramma wordt dan 63%.
- Aan de andere kant (gevoeligheidsanalyse lage groei) gaan we uit van geen nieuwe netto toevoeging in 2020-2040. Met andere woorden, de situatie 2020 wordt als gevoeligheidsanalyse voor de lage groei gehanteerd.

In het SE scenario zien we een bescheiden groei van 5.500 arbeidsplaatsen in Haaglanden (2020-2040). Voor de ruimtelijke vulling hanteren we de volgende uitgangspunten.

Kader: Detaillering uitgangspunten arbeidsplaatsen:

- Uitbreiding vindt vooral plaats in:
 - De Internationale Stad: toevoeging 6.500 arbeidsplaatsen in Centrale Zone van Den Haag;
 - Het Technologisch Innovatief Complex Delft: toevoeging 8.000 arbeidsplaatsen aan TIC;
- De groei in de hierboven genoemde gebieden gaat mogelijk gepaard met afname (-9.000) in het aantal arbeidsplaatsen op de overige bedrijventerreinen als gevolg van voortzetting van de trend van transformatie naar woningbouw.

Uitgangspunten arbeidsplaatsen gevoeligheidsanalyse:

- In de gevoeligheidsanalyse hoge groei zorgen vooral de Greenport (+6.000) en de ontwikkeling (na 2030) van Schieveen (+8.000) voor een extra toename. Bovendien zal de werkgelegenheid gespreid over het gebied toenemen (+9.000).
- In de gevoeligheidsanalyse lage groei gaan we uit van geen nieuwe netto toevoeging in 2020-2040. Met andere woorden, de situatie 2020 wordt als gevoeligheidsanalyse voor de lage groei gehanteerd.

Netwerk

Voor het netwerk van 2030 is nog weinig bekend. In de referentiesituatie 2020 zitten alle projecten waar momenteel geld voor is en op gestudeerd word. Voor de periode daarna is nog geen geld gereserveerd. In het kader van de MIRT Verkenning Rotterdam VooRuit worden momenteel studies uitgevoerd naar een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). Daarvoor zijn verschillende alternatieven (Oranje- en Blankenburgtunnel) in studie. Op dit moment is nog niet te bepalen welk van de alternatieven in een voorkeursbeslissing zal landen. Wel lijkt het gerechtvaardigd om te veronderstellen dat ze significante effecten op het gebruik van de infrastructuur in Haaglanden zullen hebben.

Door middel van een gevoeligheidsanalyse wordt gekeken of de alternatieven voor de NWO een essentiële invloed hebben op de te onderzoeken alternatieven in de MIRT-verkenning Haaglanden.

In 2030 is er mogelijk een vorm van beprijzing ingevoerd. Conform de lijn die hiervoor is vastgesteld, wordt voor zówel voor referentiesituatie zonder als de referentiesituatie met project een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor een basistarief (van 6,7 cent zoals genoemd in het Wetsvoorstel kilometerprijs, aldus verstuurd op 13-11-2009 naar de Tweede Kamer).

4 Probleemanalyse OV-vraagstukken

4.1 Ruimtelijke economische uitgangspunten

In deze paragraaf worden de ruimtelijke ambities en ontwikkelingen in beeld gebracht plus de consequenties voor de mobiliteit in Haaglanden. Het gaat zowel om de ambities die door het Rijk zijn vastgesteld als de regionale ambities. Vervolgens wordt de concretisering hiervan inzichtelijk gemaakt voor de Centrale Zone Den Haag, voor TIC Delft en voor de Goudse lijn.

Centrale Zone Den Haag:

Inzicht in de fasering van de uitvoering van plannen, het bijbehorende investeringsprogramma en de hardheid van plannen

Den Haag als Internationale stad van Vrede en Recht

Uitgangspunt van de ontwikkelingsvisie is het faciliteren van de regio Haaglanden als nationaal bestuurscentrum, een impuls voor de badplaats Scheveningen en het versterken van Den Haag als Internationale stad van Vrede en Recht. Den Haag staat - mede door de Randstad 2040 Uitvoeringsalliantie Internationale Stad - internationaal sterk op de kaart. Het aantal internationale organisaties, (kennis) instellingen en gebeurtenissen neemt sterk toe. Voor de opvang daarvan is de Internationale Zone, direct achter de kust, aangewezen. Een belangrijke clustering van (nieuwe) internationale organisaties en activiteiten vindt plaats rond het World Forumgebied. De "back office" activiteiten en ondersteunende zakelijke dienstverlening vinden elders in de stad plaats in het centrum en in de toekomst onder meer in de Binckhorst en de A4/Vlietzone.

Om het Internationale profiel van de stad nog sterker op de kaart te zetten, richt Den Haag zich op versterking van een aantal gebieden in de Centrale Zone van de stad. Deze zone strekt zich uit van Scheveningen – de Internationale Zone – Centrum – Binckhorst naar de A4-/Vlietzone. De ontwikkeling van de stad rolt zich af als een golf van de kust naar de regio. In het Investeringsprogramma voor de stedelijke ontwikkeling gaat het daarbij gefaseerd in vier opeenvolgende ontwikkelingsperioden:

- 2010 – 2014 De ontwikkeling van de internationale kustzone (m.n. Scheveningen-Haven en Internationale Zone, Internationaal Strafhof)
- 2015 – 2019 Den Haag, het centrum voor Wereldcultuur (o.a. Binnenstad-Spuiplein, Internationale Zone/ World Forum, Binckhorst Zuid)
- 2020 – 2024 Het central business district (Binckhorst)
- 2025 – 2030 Nieuw wonen, werken en verblijven in het stedelijk landschap (A4-/Vlietzone)

Transvaal - Lijn 11

Moerwijk en Laakhavens

Scheveningen

Internationale Zone

Centrum

Beatrixkwartier & Utrechtse Baan

Binckhorst

A4-/Vlietzone

Richting 2040 gaat het dan niet alleen om sec de ruimtelijk-economische invulling van de Binckhorst en A4-/Vlietzone maar vooral ook om de ruimtelijke, functionele en mentale koppeling van deze gebieden met de onderdelen Kust, Internationale zone en het Centrum. Hierdoor kunnen Binckhorst en de A4-/Vlietzone als nieuwe economische clusters nadrukkelijk deel uitmaken van de Centrale Zone met haar erkende internationale uitstraling en kwaliteiten en wordt op haar beurt de Centrale Zone weer beter aangehaakt op de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en op de Randstad.

	Woningen			Bedrijfs- ruimte	Kantoren			Overig (Leisure, Diensten, Horeca, Onderwijs)
Periode	Bouw	Sloop	Netto		Bouw	Onttrekking	Netto	Bouw
	#	#	#	(m ²)	(m ²)	(m ²)	(m ²)	(m ²)
2010-2019	12.800	1.500	11.300	158.300	674.100	285.600	388.400	450.500
2020-2029	12.000	600	11.400	68.300	215.000	19.500	195.500	135.100
> 2030	700	0	700	0	0	0	0	0
Totaal	25.500	2.100	23.400	226.600	889.100	305.100	584.000	585.600

Tabel 4-1. Plancapaciteit ruimtelijke ontwikkelingen Centrale Zone tot 2020 en na 2020 (zie ook bijlage 1A)

Ruimtelijke ontwikkelingen

De verstedelijkingsopgave voor Haaglanden (nieuwbouw en herbouw) zal voor 80% binnenstedelijk worden ingevuld (volgens de contouren van 2010). Van de verstedelijkingsopgave in Den Haag zal tot 2020 de helft in de Centrale Zone worden gerealiseerd (13.000 van de 26.000 woningen). In de periode na 2020 worden ook ongeveer 13.000 woningen gerealiseerd.

De verwachte groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de Centrale Zone ligt voor beide in de orde van 20% in de periode tot 2020 en op 40% in de periode tot 2030. Onderstaande tabel laat zien hoe de groei zich verdeelt over de verschillende gebieden. Hierbij moet worden opgemerkt dat de uitgangspunten voor de A4-/Vlietzone als ontwikkellocatie wonen, werken, regionaal beleid zijn. Alleen de omvang van het programma is in het RSP nog niet vastgelegd.

Ontwikkeling/plancapaciteit			toename		toename
Aantal inwoners	2010	2020	t.o.v. 2010	2030	t.o.v. 2010
A4-/ Vlietzone	314	734	134%	15.446	4819%
Beatrixkwartier & Utrechtse Baan	6.319	7.175	14%	6.938	10%
Binckhorst	281	5.997	2034%	15.197	5308%
Centrum	11.202	15.108	35%	14.609	30%
Internationale Zone	15.791	16.933	7%	16.317	3%
Moerwijk en Laakhavens	19.539	21.203	9%	20.992	7%
Transvaal - Lijn 11	39.465	41.605	5%	42.093	7%
Scheveningen	10.947	12.824	17%	13.741	26%
Totaal Centrale Zone	103.858	121.579	17%	145.333	40%

Tabel 4-2. Ontwikkeling inwonertal Centrale Zone in verhouding tot bestaand aantal

Ontwikkeling/plancapaciteit Arbeidsplaatsen	2010	2020	toename t.o.v. 2010	2030	toename t.o.v. 2010
A4-/ Vlietzone	2.285	2.285	0%	2.285	0%
Beatrixkwartier & Utrechtse Baan	19.772	25.530	29%	27.032	37%
Binckhorst	10.918	14.274	31%	19.645	80%
Centrum	29.079	35.246	21%	38.331	32%
Internationale Zone	19.856	23.944	21%	24.011	21%
Moerwijk en Laakhavens	13.988	16.007	14%	16.216	16%
Transvaal - Lijn 11	12.888	12.365	-4%	12.665	-2%
Scheveningen	6.958	9.749	40%	10.049	44%
Totaal Centrale Zone	115.744	139.401	20%	160.465	30%

Tabel 4-3. Ontwikkeling aantal arbeidsplaatsen Centrale Zone in verhouding tot bestaand aantal

Bezoekersaantallen

Naast toename van het aantal woningen en overige functies in de Centrale Zone, zullen ook de bezoekersaantallen toenemen. In de binnenstad ligt het huidige bezoekersaantal op 32 mln. Dit aantal zal toenemen tot ongeveer 36 miljoen in 2020 en de verwachting is dat ook na 2020 deze groei doorzet.

Voor Scheveningen Bad ligt het bezoekersaantal op ongeveer 14 miljoen per jaar en voor Scheveningen Haven is dit ongeveer 3,8 miljoen. De verwachting is dat het aantal bezoekers van Scheveningen Bad in de periode tot 2020 met 5% groeit en in Scheveningen haven met ruim 40% groeien.

Omdat dit bij uitstek gebieden zijn waar een toename van het autoverkeer ongewenst is, moet er op ingezet worden dat een zo groot mogelijk deel van het bezoek het openbaar vervoer gaat gebruiken.

Hardheid van de plannen

De ontwikkeling van de diverse locaties binnen de Centrale Zone speelt vanaf nu, maar met een horizon tot 2040. Het mag duidelijk zijn dat de mate van zekerheid over de plannen afneemt naarmate de realisatie verder weg ligt. Dat geldt ook voor de vorm en fasering van de plannen. Hier gaat het vervolgens om het vaststellen van de benodigde bereikbaarheid en bijbehorende infrastructuur bij deze ontwikkelingen.

Om de hardheid van plannen te onderbouwen is er gekeken naar de bekostiging van projecten, de status van projecten zoals vastgelegd in documenten als masterplannen en bestemmingsplannen.

In tabel 3.4 wordt voor de belangrijkste ontwikkelingen aangegeven hoe de onderbouwing en de bekostiging op dit moment vastgelegd zijn. In bijlage 1C en 1D is informatie opgenomen over de status van de plannen en de status van bestemmingsplannen in de Centrale Zone.

De autonome ontwikkeling van Haaglanden, met daar bovenop bovenstaande ontwikkelingen, leiden tot een veranderende situatie, onder andere op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.

Omschrijving grote projecten	Raming totaal benodigd	Raming gemeentelijke bijdrage	Reeds beschikbaar in reserve Grote projecten	Toe te voegen bij begroting 2010
<i>Plannen Structuurvisie</i>				
Masterplan Scheveningen Havens	34,4	34,4	34,4	
Masterplan Binckhorst fase 1	100	45	35	
Masterplan Binckhorst fase 2	100	pm	0	
Masterplan Lijn 11- zone/Transvaal/Regentesse Zuid	55,5	10	10	
Masterplan Scheveningen Kuststrook	56,5	20	10	
Masterplan Erasmusveld/Leywegzone	34,4	13	13	
Masterplan Internationale zone	123	20	7	
Masterplan Knooppunt Moerwijk	29	10	10	
Spuiplein (nieuw begroting 2010) *	240	130	10	11,5*
<i>Verkeer- en milieuprojecten</i>				
Trekvlitracé autovervoer	225	59,8	29,8**	
Internationale Ring	225	pm	0	
Nog toe te delen middelen voor:***				7,2
- Masterplan Scheveningen-Kuststrook				
- Indexering Trekvlitracé				
- Masterplan Internationale zone				
- Cluster Hoger onderwijs (nieuw begroting 2010)				
Den Haag Internationale Stad ****	66	66	12	
Totaal	1288,8	408,2	171,2	

* = voor het Spuiplein wordt rekeninghoudend met een investeringsbedrag van € 11,5 mln (en een afschrijvingstermijn van gemiddeld 10 jaar), voor de jaarschijf 2010 € 1,15 mln centraal geraamd bij de CTR.
 ** = in het Meerjaren Investeringsplan is € 30 mln investeringsbedrag voor het Trekvlitracé opgenomen.
 *** = in 2010 komt een nadere invulling van de €7,2 mln aan drie bestaande grote projecten en één nieuw grote project, nl het cluster Hoger onderwijs.
 **** = voor Den Haag Internationale Stad was er € 18 mln beschikbaar gesteld, waarvan € 3 mln voor 2008 en 3 mln voor 2009. Deze bedragen zijn inmiddels overgeheveld naar de bestemmingsreserve Den Haag Internationale Stad.

Tabel 4.4: Ramingen en budgetten, Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling 2009

Zoals de exacte uitwerking van de plannen naar jaren en de vertaling naar realisatie aan verandering onderhevig is, zal dat ook gelden voor de daarmee samenhangende mobiliteitsproblematiek.

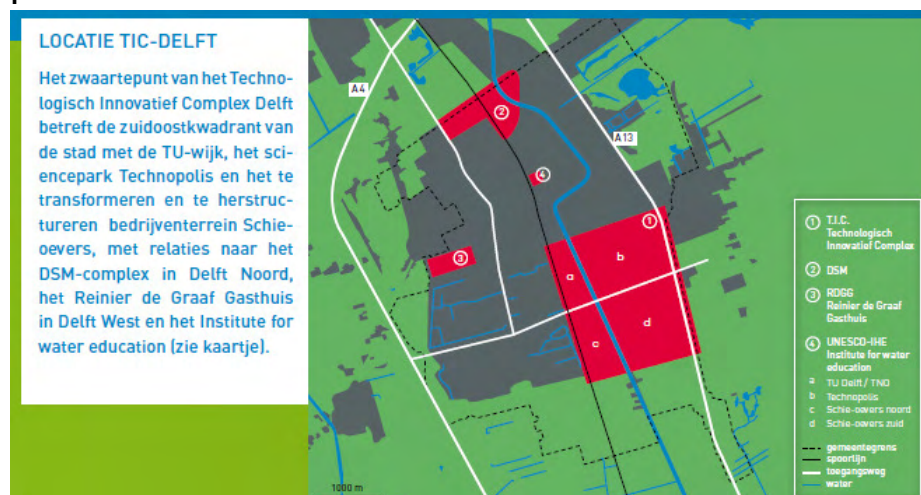
TIC Delft – SPH – Rotterdam The Hague Airport:

inzicht in de fasering van de uitvoering van plannen, het bijbehorende investeringsprogramma en de hardheid van plannen

Het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 zet in op de ontwikkeling van het Technologisch Innovatief Complex Delft (TIC) tot een van de dragende gebieden voor de versterking van de kenniseconomie in de metropoolregio Rotterdam – Den Haag en de Randstad. Het TIC is

onderdeel van de Science Port Holland en de Science Port Holland is één van de toplocaties in de Randstad voor kenniseconomie. Gelegen in het hart van de Zuidvleugel bestaat Science Port Holland uit het TIC Delft, Rotterdam Stadshavens en Hoboken, en op langere termijn (na 2030) mogelijk Science- en Businesspark Schieveen. De ontwikkeling van Science Port is onderdeel van het Zuidvleugelprogramma voor de komende 10 jaar. In de Science Port ontmoeten universiteiten van Rotterdam en Delft en het internationale bedrijfsleven elkaar. De ligging nabij Rotterdam Airport en een goede aansluiting op het netwerk van de Randstad maken de bedrijventerrenen goed bereikbaar.

De aanpak is onder meer⁴ gericht op het tijdig en in voldoende mate voorzien van de ruimtevraag van techno- en kennisgerelateerde bedrijven en instellingen (kwalitatief en kwantitatief) die bijdragen aan het versterken van de 'kenniscorridor' en het waarborgen van een positief ondernemersklimaat. Met als resultaat een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven en instellingen van buiten Delft en voor de spin offs die voortkomen uit de kennisinstellingen. Intensivering van de samenwerking tussen particuliere bedrijven en instellingen staat daarbij centraal.



Figuur 4-3: TIC Delft

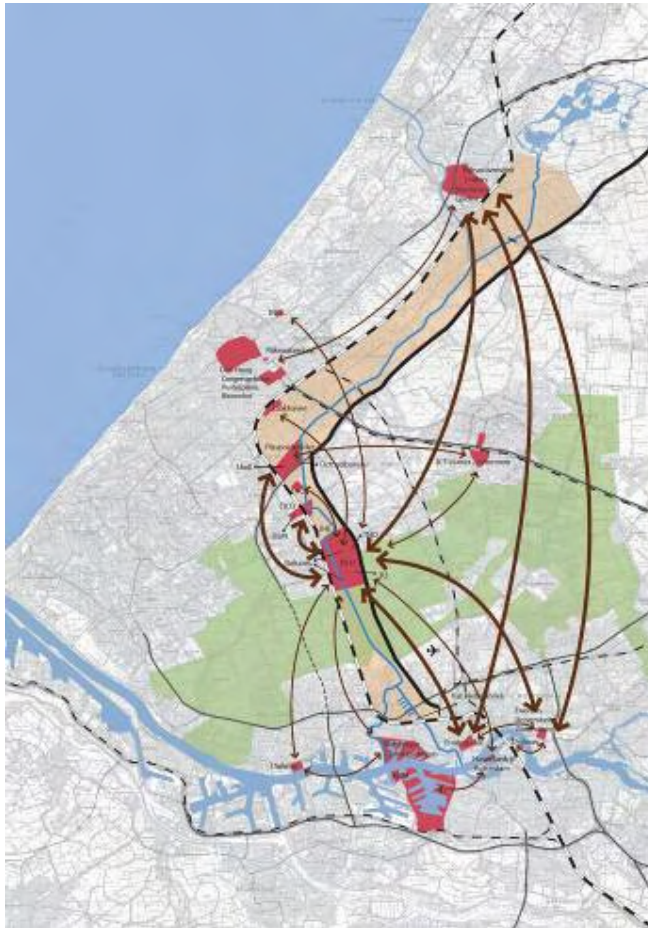
De ontwikkeling van TIC Delft is geen nieuwe ontwikkeling, maar het doortrekken en versterken van een ingezette lijn. In en rond het gebied vinden al diverse investeringen in de gebiedsontwikkelingen plaats, en vele instellingen en instituten die wezenlijk zijn voor het functioneren van het TIC als kennisintensief gebied vestigen zich al in het gebied. De kaart laat het TIC en de onderscheiden deelgebieden zien. Voor het TIC Delft zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de deelgebieden TU Noord en Midden, Technopolis, Schieoevers Noord en Schieoevers Zuid concreet uitgewerkt. In het gehele TIC leidt dit cumulatief tot de volgende ontwikkeling.

⁴ Spelen meer aspecten: people, business, technology, marketing & communication etc.

Ontwikkeling TIC-Delft			groei		groei		groei
	2010	2020	t.o.v. 2010	2030	t.o.v. 2010	2040	t.o.v. 2010
studentenwoningen/inwoners	2246	4436	98%	6626	195%	7346	227%
inwoners overig	3044	7104	133%	11164	267%	12444	309%
studenten	17000	22320	31%	27640	63%	30500	79%
arbeidsplaatsen	12970	18270	41%	23570	82%	26170	102%

Tabel 4.5: Ontwikkelingen TIC Delft

Momenteel heeft Rotterdam The Hague (RTH) Airport 2.500 directe arbeidsplaatsen; de komende jaren neemt het aantal arbeidsplaatsen rond de luchthaven verder toe. Onder de verantwoordelijkheid van Schiphol Real Estate wordt op het terrein van RTH Airport een bedrijven- en kantorenprogramma ontwikkeld. Rond de huidige Terminal van RTH Airport



Figuur 4-4: TIC Delft: relaties kennisclusters

worden nieuwe kantoren ontwikkeld (RTM-Airpark). Op RTH Airport wordt ca. 80.000 m² kantoren ontwikkeld naast het al bestaande aanbod van bedrijfsruimte. Op het Airportplein is ook een hotel met 400 kamers gepland. Daarnaast is er op de terreinen van RTH Airport ook voorzien in ontwikkeling van ca. 120.000 m² bedrijfshuisvesting. De ontwikkelingen rond de luchthaven vinden plaats in de periode 2006 – 2020. In totaal omvat deze ontwikkeling 4.000 – 5.000 arbeidsplaatsen. Vanaf 2015 wordt ook het bestaande bedrijventerrein Hoog 16hoven en omgeving (gaat namelijk ook om het gebied rondom RandstadRail-halte Meijersplein) uitgebreid met 5,5 hectare bedrijvenpark in een hoogwaardige uitstraling. Deze ontwikkellocatie ligt tussen RTH Airport en de wijk Schiebroek. Hier is een ontwikkeling voorzien van ca. 200-250 duizend m² kantorenprogramma en divers commercieel programma. Schieveen als science-businesspark zal gezien de

marktvraag en beoogde invulling naar verwachting na 2030 tot ontwikkeling komen. Als het park volledig is uitgegeven zal het ongeveer 8.000 arbeidsplaatsen omvatten.

Hardheid planvorming

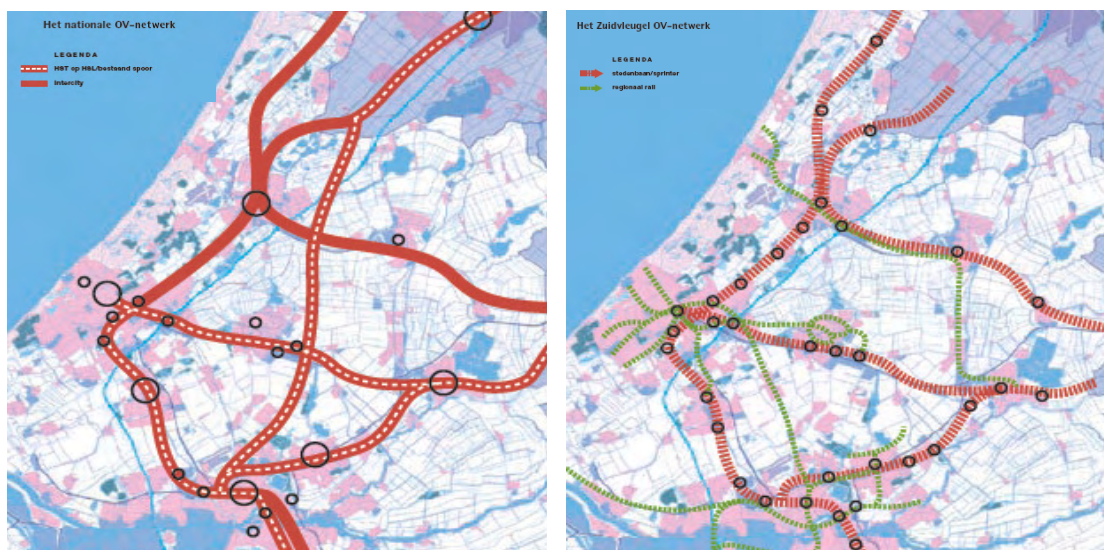
De ontwikkeling van TIC Delft is geen nieuwe ontwikkeling, maar het doortrekken en versterken van een ingezette lijn. In en rond het gebied vinden al diverse investeringen in de gebiedsontwikkelingen plaats, en vele instellingen en instituten die wezenlijk zijn voor het functioneren van het TIC als kennisintensief gebied waarin kennisontwikkeling en bedrijvigheid elkaar aanvullen vestig(d)en zich al in het gebied. Bijlage 2A geeft de staat van de planvorming en enkele voorbeelden van ingezette ontwikkelingen weer.

Goudse lijnen:

inzicht in de fasering van de uitvoering van plannen

De Goudse lijnen verbinden Den Haag en Rotterdam met Gouda en Utrecht en bieden binnen dit gebied ontsluiting door middel van een aantal stations. De Goudse lijnen zijn onderdeel van het hoofdrailnet. Het bieden van voldoende capaciteit is een taak van de Rijksoverheid en ProRail. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voert op dit moment een Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA) Spoor uit, waarin de vragen over de beschikbare capaciteit voor reizigers en de mogelijkheden van spoorboekloos rijden, beantwoord worden.

De vraag, over toevoeging van één of meer extra stations is direct te koppelen aan mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Gedacht kan worden aan nieuwe stations Gouweknoop, Doelwijk en afhankelijk van de ontwikkelingen in de Vlietzone aanpassing van de stations in Voorburg/Den Haag. De effecten van deze mogelijke nieuwe ontwikkelingen worden als optie in de berekeningen van de spoorcapaciteit voor de NMCA meegenomen.



Figuur 4.5: kaartbeelden Netwerkanalyse Zuidvleugel

Er wordt in deze MIRT-verkenning maximaal gebruik gemaakt van het studiewerk en de uitkomsten van de NMCA Spoor. De eerste twee vragen (en de antwoorden daarop) zijn in eerste instantie belangrijk voor de ontwikkelingen op de lijnen. De onderbouwing van de eventuele wens voor één of meer extra stations is de verantwoordelijkheid van MIRT-verkenning.

Ten opzichte van de huidige situatie is er op de lijn Gouda - Den Haag één grote verandering voorzien: het gaat om het bouwen en in gebruik nemen van het station Bleizo, aan de oostzijde van Zoetermeer. Dit station zal in 2020 in gebruik zijn. Deze toevoeging is mogelijk zonder problemen voor de additioneel benodigde capaciteit van de voertuigen, en daarmee voor de capaciteit van het spoor. De toevoeging van Bleizo is onderdeel van de referentiesituatie voor 2020 (zie H2).

Er zijn op dit moment twee gebieden waar mogelijk toekomstige ontwikkelingen van invloed zijn. Deze mogelijk additionele ontwikkelingen kunnen zorgen voor een vraag naar extra (stoptrein)stations in de directe nabijheid, te weten de Zuidplaspolder en de Vlietzone/Binckhorst. De analyse van de effecten van de eerste ontwikkeling wordt meegenomen in de gevoeligheidsanalyse hoge groei in combinatie met ontwikkeling van de Zuidplaspolder. De tweede zit reeds in de referentiesituatie 2020 met de ontwikkellocaties Vlietzone en Binckhorst, met verdere doorontwikkeling richting 2030 – 2040 (zie 3.3)

Zuidplaspolder

In deze basissituatie wordt uitgegaan van een ruimtelijke ontwikkeling in de Zuidplaspolder met 7000 woningen, vooral gelegen in locaties die bescheiden uitbreidingen zijn van de bestaande kernen (o.a. Moerkapelle, Zevenhuizen). Gezien de omvang en ligging van deze uitbreiding is een station Zuidplaspolder/Doelwijk niet aan de orde in die situatie.

Als gevoeligheidsanalyse wordt een volledige bebouwing van de Zuidplaspolder (aanvullende 23.000 woningen) bekeken. Hiermee zal het absolute aantal binnenstedelijke woningen niet afnemen, maar wel het relatieve percentage. Een maximale bebouwing met 30.000 woningen levert een aaneengesloten gebied op met meer dan 70.000 inwoners, gelegen aan het spoor (vooral de lijn Gouda-Den Haag) maar zonder station. Toevoegen van een station Doelwijk aan de Haagse lijn of eventueel een station Gouweknoop (op de splitsing richting Den Haag en Rotterdam) zijn dan logische opties.

Vlietzone

In de Binckhorst en de Vlietzone worden in de periode tot 2020 volgens de beoogde planning 3.600 woningen gebouwd en na 2020 nog eens 9.300. Het bestaande station Voorburg ligt tussen deze gebieden. In eerste instantie wordt gedacht aan aansluiting op



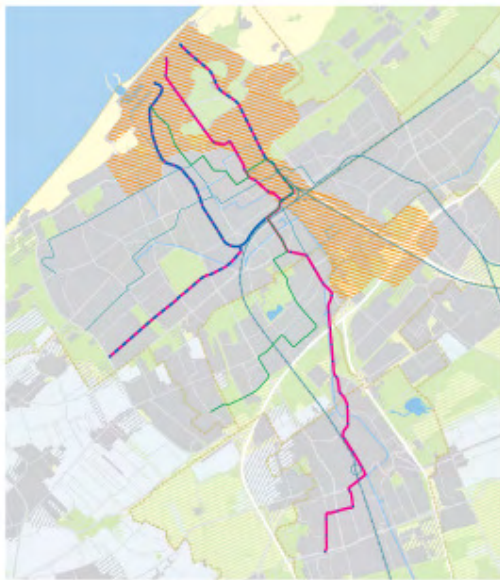
het regionale openbaar vervoer van Netwerk RandstadRail. Echter, gezien de geïsoleerde ligging van de Vlietzone (tussen A4 en Vliet), speelt de vraag of dit gebied voldoende wordt aangesloten op het nationale netwerk van openbaar vervoer. Eventuele toevoeging van een extra station dan wel het verplaatsen aan de Goudse Lijn kan deze aansluiting sterk verbeteren.

4.2 Centrale Zone Den Haag

Huidige inrichting netwerk

RandstadRaillijnen 3 en 4 bieden op dit moment de beste kwaliteit regionaal openbaar vervoer binnen het stedelijke gebied van Haaglanden. Deze lijnen lopen in Den Haag parallel aan de kust en hebben daardoor slechts een beperkte betekenis voor de Centrale Zone.

Op dit moment wordt het openbaar vervoer richting internationale zone en Scheveningen vooral verzorgd door de zwaar bezette tramlijnen 1, 9 en 11. De beoogde ontwikkelingen in de Centrale Zone kunnen leiden tot flinke veranderingen (toename) in gebruik en inrichting van de Centrale Zone. Deze lijnen hebben een hoge prioriteit in het Zuidvleugelnet OV.



Figuur 4.1: Tramlijnen in Centrale Zone



Ligging RR en Stedenbaan t.o.v. Centrale Zone

Bereikbaarheidsopgave

In de MIRT-Verkenning kunnen wat het OV betreft, enkele belangrijke opgaven worden onderscheiden. Op de eerste plaats zijn er in de huidige situatie knelpunten in de capaciteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoersysteem. Deze knelpunten spelen reeds in de huidige situatie en worden verder versterkt met de groeiende vervoersvraag. Daarbij komt dat het intensiveren van het stedelijk gebied leidt tot meer verkeer van alle modaliteiten. Deze

grotere verkeersstromen en de toename van onderlinge conflicten zijn een bedreiging voor de doorstroming van het OV, en de afwikkeling van het overige verkeer.

In de tweede plaats zijn er knelpunten in de kwaliteit van de OV-bereikbaarheid van locaties binnen de Centrale Zone. De huidige bediening van de Internationale toplocaties binnen de Centrale Zone biedt onvoldoende kwaliteit in reistijd en gemak. De ontsluiting van deze locaties op Zuidvleugel schaalniveau laat daarmee te wensen over. Daarnaast zijn er binnen de Centrale Zone een aantal ontwikkelingsgebieden die nu niet goed op het regionale OV netwerk zijn aangesloten. Aan de OV-ontsluiting van de Centrale Zone worden hoge eisen gesteld; omdat het gaat om ontsluiting van toplocaties die er Internationaal toe doen en omdat een succesvolle ruimtelijke ontwikkeling mede afhankelijk is van een hoogwaardige OV-ontsluiting. Maar ook om het openbaar vervoer op relaties met de Centrale Zone een goede concurrentie positie te geven ten opzichte van de auto, zodat het openbaar vervoer hier een reële en aantrekkelijke keuze is. Het onderscheid ligt daarmee voor wat betreft de aard van de knelpunten in capaciteitsknelpunten en knelpunten in kwaliteit van de OV-bereikbaarheid. Beide soorten knelpunten spelen in de periode tot 2020 en in de periode erna.

Capaciteitsknelpunten

Ten aanzien van de capaciteit gelden de volgende algemene constatering. De groeiende vervoersvraag op het netwerk leidt binnen naar de Centrale Zone tot een overschrijding van de beschikbare capaciteit. Dit kan niet zo simpel worden opgelost omdat al hoge frequenties gereden worden en het verkeerssysteem zodanig vol is, dat hogere frequenties de doorstroming van de overige vervoerssoorten (auto, fiets, voetgangers) verder onder druk zetten.

Alle opties om de capaciteit te vergroten, zoals gekoppeld rijden of inzet van breder materieel vergen naast extra materieel ook (flinke) ingrepen in de infrastructuur. Dit geldt vooral op een aantal belangrijke routes in de Centrale Zone tussen Scheveningen, de binnenstad en de regio (lijn 1, 9 en 11).

Knelpunten kwaliteit OV-bereikbaarheid

Daarnaast gelden ten aanzien van de kwaliteit de volgende knelpunten:

- De bestemmingen in de internationale- en kustzone zijn slecht bereikbaar vanuit de Zuidvleugel en de rest van het land. Dit raakt aan de vitaliteit van de Internationale Stad
- Een aantal belangrijke ontwikkelingsgebieden van Den Haag is slecht aangesloten op het OV-netwerk (m.n. Binckhorst, de Vlietzone en Scheveningen Haven).

Problematiek tot 2020

Capaciteitsknelpunten

Het huidige tramnetwerk biedt nu niet de kwaliteit (snelheid, frequentie, comfort, betrouwbaarheid) die past bij de status van en ontwikkelingen in de Centrale Zone maar ook

zitten de trams op diverse lijnen nu al overvol. In de periode tot 2020 is de verwachte verdere groei van het OV-gebruik minimaal 40%.

Deze groei wordt veroorzaakt door:

- autonome groei van de mobiliteit;
- groei van het treingebruik (o.a. PHS); meer reizigers van en naar stations;
- groei door ruimtelijke verdichting van de stad;
- toenemende congestie op het (snel-)wegennetwerk in combinatie met "anders betalen van mobiliteit"⁵;
- Inrichting van grootschalige P+R voorzieningen aan regioliijnen.

De volgende tabel presenteert de verwachte toenames tot 2020.

Capaciteitsbehoefte	Verwachte groei tot 2020 (percentage min-max)	Oorzaak
Lijn 9, 15/16	40-70%	Centrale Zone, Vinex, P+R
Lijn 1, 10	30-60%	Centrale Zone, RandstadRail 1 via Binckhorst
Lijn 11, 17	20-50%	Gemiddelde groei
Lijn 2, 12, 19	10-40%	Concurrentie, beperkte ruimtelijke ontwikkeling
Lijn 6	0%	Lijn ingekort, concurrentie RR 4

Tabel 4.1: groeiende behoefte aan vervoer op tramlijnen tot 2020

uit: Visie Netwerk RandstadRail

De groei van de vervoersvraag wordt naast de algemene factoren voor mobiliteitsgroei voor een groot deel veroorzaakt door de toename van inwoners en arbeidsplaatsen in de Centrale Zone; deze bedraagt in de periode ca 20%. De groei is dan ook vooral geconcentreerd op de lijnen van, naar en binnen de Centrale Zone en de IC-stations.

Om deze groei tot 2020 te kunnen verwerken is meer capaciteit nodig; dat wordt in de plannen voor NRR ingevuld door hogere frequenties waar dat kan, en door materieel met meer capaciteit. Dat kan door de inzet van breder materieel, dat levert een duidelijke capaciteitswinst en kan 20-30% groei opvangen. De infrastructuur moet daarvoor geschikt gemaakt worden.

Een hogere frequentie van de tram leidt tot een toename van het aantal kruispunten waarbij er een conflict optreedt met de doorstroming van het wegverkeer, bijvoorbeeld op kruisingen met de Internationale Ring en de Centrumring. Een aantal lijnen/tracés kent zodanig hoge frequenties, dat bij verdere verhoging de betrouwbaarheid terugloopt. Dit effect wordt nog versterkt door de interactie met het overige verkeer.

⁵ Onzeker wat er met dit beleid gaat gebeuren; voornamelijk is uitgangspunt dat er enige vorm van generieke filebestrijding ingevoerd zal worden, zie ook hoofdstuk 3

Omdat de bouwopgave (nieuwbouw en herstructureren) voor Haaglanden voor 80% binnenstedelijk wordt ingevuld, zal het bestaande stedelijk gebied en ook de bestaande verkeersruimte intensiever gebruikt gaan worden. Dat betekent ook dat de grotere verkeersstromen elkaar meer zullen gaan hinderen. Als er geen maatregelen genomen worden leidt dat juist tot een afname van de doorstroming en de betrouwbaarheid van het OV, (en ook auto en fiets). Op de belangrijke conflictpunten lijkt ontvlechting van de verkeersstromen daarom ook onontkoombaar. Ontvlechting leidt dan ook tot een situatie waarin alle modaliteiten profiteren⁶.

Knelpunten kwaliteit OV-bereikbaarheid (tot 2020)

De bestaande bestemmingen en de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vragen om een openbaar vervoer systeem dat zorgt voor een uitstekende bereikbaarheid. Een bereikbaarheid die past bij het (inter-)nationale schaalniveau waarop dit gebied functioneert (nationale ambitie), met snelle verbindingen op zowel regionaal als (inter-)nationaal niveau. De bestemmingen zijn nu vanuit de regio alleen bereikbaar via een overstap op één van de IC-stations. De reistijden met het openbaar vervoer, inclusief overstap op de tram zijn naar verhouding lang en ook comfort en betrouwbaarheid van de verbindingen laat te wensen over.

Voor de regionale verplaatsingen gaat het om snelle en frequente verbindingen met woongebieden in Haaglanden en andere delen van de Zuidvleugel. Voor de (Internationale) bereikbaarheid gaat het om snelle, frequente en directe verbindingen vanaf de Intercitystations. Tabel 4.2 laat zien dat een aantal locaties, m.n. in de richting van World Forum en Scheveningen nog niet met deze kwaliteit bediend worden.

⁶ In de rapportages voor NRR komt overigens ook de "Franse" aanpak aan de orde, waarbij verbetering van het openbaar vervoer in de binnenstad juist wel ten koste mag gaan van m.n. de auto, op plaatsen waar autoverkeer minder gewenst is.

Bestemming	Eis reistijd [min]	OV-poort	Lengte traject [km]	Rijtijd [min]	Rijtijd (Te lang)	Reis-tijd [min]	Reis-tijd (Te lang)	Lijn
Kijkduin	30	CS	9,5	36	4	38	8	B24
		HS	11,0	35	4	39	9	T9>B24
Scheveningen Kurhaus	10	CS	4,7	14	4	18	8	T9
		HS	6,7	22	12	26	16	T1
Scheveningen Haven	20	CS	5,9	21	1	25	4	T2>T11
		HS	7,8	18		22	2	T11
World Forum	10	CS	4,1	12/22*	2/12	16/26*	6	T10 (spits); T17
		HS	4,7	18	8	22	12	T1
Centrum	10	CS	0,7	3		5		T16 / T17
		HS	1,3	5		9		T1

*) : alleen in spits snelle verbinding met lijn 10; daarbuiten veel trager

Tabel 4.2: rijtijden vergeleken met bereikbaarheidsnormen, HNM

Bereikbaarheid ontwikkelgebieden

Een aantal ontwikkelingsgebieden van Den Haag is nu nog slecht aangesloten op het OV-netwerk. Het gaat dan vooral om de Binckhorst, de Vlietzone en Scheveningen Haven. In de huidige situatie wordt de Binckhorst door een bus bediend die met een frequentie van 2 keer per uur naar Den Haag CS rijdt; daarnaast rijdt bus 26 naar HS. Omdat een vrije baan ontbreekt, is deze verbinding onbetrouwbaar. Ook de capaciteit is beperkt; in de spits zit deze bus nu al overvol. De vervoersvraag in dit gebied zal met de transformatie groeien.

De Vlietzone en Scheveningen Haven worden momenteel niet door het OV ontsloten. Een goede OV-ontsluiting van deze gebieden is een belangrijke basis om de transformatie naar een hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied mogelijk te maken.

De Binckhorst omvat een zwaar programma van woningen en arbeidsplaatsen. Daarbij is het wenselijk om de parkeerdruk in deze gebieden niet te hoog te laten oplopen. Om dat mogelijk te maken is een hoge kwaliteit OV een voorwaarde. Dat vraagt niet alleen om een goede aansluiting op het OV-netwerk van Den Haag, maar ook om goede verbindingen met de regio.

Reeds zeker gestelde verbeteringen

In het kader van Netwerk RandstadRail is een pakket maatregelen benoemd om de tot 2020 voorziene problematiek aan te pakken. Dit pakket is ingedeeld in 3 fasen. Voor enkele maatregelen uit Fase 1 is medebekostiging door Rijk en regio zeker gesteld. Met het oplossen van enkele capaciteitsknelpunten door de maatregelen van fase 1 wordt een eerste stap gezet naar een goede bereikbaarheid van de Centrale Zone. Om de bereikbaarheid van de gebieden

op het noodzakelijke niveau te krijgen is echter meer nodig, zeker gezien de verdere toename van de reizigersaantallen en de verkeersdruk op de kruisingen met ander verkeer.

Maatregelen NRR fase 1:

- Aanpassen lijn 2 i.v.m. inzet breder materieel en keerlus Madurodam lijn 9
- Verbetering doorstroming Hoornbrug
- Stationsplein HS
- Doorstroming traject Koninginnegracht
- Doortrekking RR4 naar Bleizo

Problematiek vanaf 2020

Voor zover ze in de periode tot 2020 niet geadresseerd zijn, spelen de problemen ook nog na 2020. Na 2020 zal de ruimtelijke ontwikkeling doorgaan met nogmaals een groei van 20% van inwoners en een toename van het arbeidsplaatsen in de Centrale Zone (tot een additionele plancapaciteit van 20%) en zal daarmee de vraag naar vervoerscapaciteit verder toenemen. Door de ligging in de Centrale Zone is het wenselijk, maar ook onvermijdelijk dat een aanzienlijk deel van de vervoersvraag in het OV terecht komt.

Capaciteitsknelpunten

In de NMCA Regionaal OV wordt voor een aantal corridors in Haaglanden in beeld gebracht hoe de vervoersbehoefte zich verhoudt tot de beschikbare kwaliteit. Daarbij wordt voor 2020 uitgegaan van realisatie van het hierboven genoemde pakket, o.a. de verbeteringen op lijn 9. De eerste resultaten van de NMCA bevestigen de beschreven problematiek.

4.3 TIC-Delft

In de verkenning kunnen rond het TIC en de relatie met Rotterdam vier kwesties worden onderscheiden. Deze kwesties werden herkend in het participatieproces:

1. Aansluiten TIC hoofdas NS/feeder: de openbaar vervoerbereikbaarheid binnen Delft en de aansluiting van het TIC op de hoofdas van het spoor.
2. Aansluiten TIC op overig: de openbaar vervoerbereikbaarheid tussen het TIC en de andere gebieden in de metropoolregio Rotterdam – Den Haag ten oosten en zuidoosten van het TIC.
3. Aansluiten metropool op luchthaven: De openbaar vervoerbereikbaarheid van Rotterdam – The Hague Airport vanuit Den Haag en Rotterdam.
4. De autobereikbaarheid van het TIC.

	Knelpunten 2020	Additionele knelpunten 2030	Knelpunten agv kwaliteit
Aansluiten hoofdas & feeders	Op spoor geen mits PHS 6/6 wordt gerealiseerd.	Op spoor geen mits PHS 6/6 wordt gerealiseerd.	Doorgroei metrofrequentie op spoor naar 6/8 of 6/12 leidt tot knelpunten in de spoorcapaciteit en extra knelpunten in de keten (fiets en P+R).
		Fiets (routes en stallingen bij stations).	
	Fiets (routes en stallingen bij stations).	Mogelijk capaciteit tram 19 naar station Delft Centraal	
Aansluiten TIC op overig	-	-	Kwaliteit OV-verbinding naar woongebieden Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland en R'dam Oost. Kwaliteit OV-verbinding naar luchthaven.
Aansluiten metropool op luchthaven	-	-	Kwaliteit OV-verbinding via RandstadRail.
Auto bereikbaarheid TIC	Congestie A13 en aansluiting Kruithuisplein en Kruithuisweg, N470.	Congestie A13 en aansluiting Kruithuisplein en Kruithuisweg, N470.	-

Mogelijke oplossingsrichtingen

De onderstaande tabel vat de oplossingsrichtingen voor de bovenstaande knelpunten samen zoals deze in de participatiefase aan de orde zijn gekomen.

	Knelpunten 2020	Additionele knelpunten 2030	Knelpunten agv kwaliteit
Aansluiten hoofdas & feeders ⁷	Verbeteren ketenmobiliteit binnen Delft door betere aansluiting van het TIC op de stations Delft Centraal en Delft Zuid met de fiets.	Ketenvoorzieningen fiets en P+R bij stations. Een nieuwe openbaar vervoerverbinding van Technopolis naar station Delft Zuid. Opwaarderen capaciteit tram 19 naar RandstadRailniveau (hoogwaardig, grotere voertuigen, snel en frequent).	Uitbreiding spoorcapaciteit en mogelijk als gevolg van groei in/uitstappers verbetering ketenvoorzieningen fiets en P+R en op trein aansluitend regionaal OV (naar station Delft Centraal en/of Delft Zuid)
Aansluiten TIC op overig	-	-	Realisatie van een HOV-verbinding van Delft naar Zoetermeer met een overstap op de Erasmuslijn bij de halte

⁷ In de MIRT-verkenning wordt verondersteld (zie ook fase A rapport) dat tussen Den Haag en Rotterdam vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor voldoende spoorcapaciteit wordt gerealiseerd om 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur te laten rijden.

			Pijnacker of Pijnacker Zuid. Een nieuwe OV-verbinding van Delft via Rotterdam – The Hague Airport naar Rotterdam (bus of rail). Herrouteren van bus 40 zodat deze Delft en Rotterdam verbindt via de luchthaven.
Aansluiten metropool op luchthaven	-	-	Opwaarderen van de shuttle vanaf halte Meijersplein zodat de reiziger als hij uit de Erasmuslijn stapt het comfort en de ervaring van de luchthaven ervaart (bagagetransport, inchecken, marketing). Herrouteren van bus 40 zodat deze Delft en Rotterdam verbindt via de luchthaven. Een nieuwe OV-verbinding (rail of HOV/bus) van Delft via Rotterdam – The Hague Airport naar Rotterdam. Een OV verbinding tussen het toekomstige Stedenbaanstation Schiedam Kethel en RandstadRailhalte Meijersplein via de luchthaven (rail of HOV/bus).
Auto bereikbaarheid TIC	Nader te onderzoeken en te splitsen in quick wins en overige maatregelen.	Nader te onderzoeken en te splitsen in quick wins en overige maatregelen.	-

In de eerste prioritering van de oplossingsrichtingen is gebruik gemaakt van de inschatting van participanten en deskundigen van de toegevoegde waarde van oplossingen en het reizigerspotentieel. Partijen gaven hierbij aan de realisatie van het spoorboekloos rijden van de Sprinter (Stedenbaan) en de A4 Delft-Schiedam conform IODS voorop staat. Als deze maatregelen niet worden gerealiseerd worden zij automatisch eerste prioriteit.

Op basis van de ruimtelijke ontwikkelingen TIC Delft zijn de knelpunten in de OV-bereikbaarheid nader onderbouwd. Voor het TIC Delft wordt geconcludeerd dat voor de verdere ontwikkeling van het gebied niet alleen de OV-bereikbaarheid van belang is maar dat ook bereikbaarheid per auto aandacht verdient, naast andere voor de gebiedsontwikkeling belangrijke factoren (relatie kenniseconomie, onderwijsstructuur, studentenhuysvesting). De

geprioriteerde OV-oplossingsrichtingen worden al onderzocht (in het Programma Hoogfrequent Spoor) of zijn onvoldoende omvangrijk om deze verder uit te werken in het kader van de MIRT-verkenning.

De bereikbaarheidsvraagstukken rond TIC Delft worden daarom verder uitgewerkt in een regionale verkenning die procesmatig losstaat van de MIRT-verkenning. Onder regie van het Stadsgewest geven de partijen in een gebiedsgerichte regionale verkenning voor het BO MIRT in het najaar van 2010 nader uitwerking aan de geprioriteerde oplossingsrichtingen en de inzet van elk van de partijen voor de realisatie van de maatregelen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen quick wins waarover snel afspraken gemaakt kunnen worden en maatregelen die een langere voorbereidingstijd vergen:

- Korte termijn (voor 2015):
 - o verbetering van fietsvoorzieningen van TIC naar de stations Delft Centraal en Delft Zuid en oplossen van de tekorten aan fietsparkeervoorzieningen bij de stations.
 - o Herrouteren van bus 40 tussen Delft en Rotterdam via de luchthaven.
 - o Verhogen van de kwaliteit van de shuttleverbinding vanaf RandstadRailhalte Meijersplein.
- Middellange termijn (voor 2020):
 - o HOV-verbinding van Delft via Pijnacker naar Zoetermeer met een goede overstap op de Erasmuslijn op de halte Pijnacker of Pijnacker Zuid. Deze verbinding zal opgenomen moeten worden in het pakket maatregelen dat voor de komende periode op de agenda staat vanuit Zuidvleugelnets.
- Afhankelijk van snelheid ruimtelijke ontwikkeling:
 - o Verbetering van de OV-verbinding tussen het TIC en station Delft Centraal dan wel Delft Zuid.
 - o OV-verbinding tussen een Schiedam's station en de Erasmuslijn.
- De autobereikbaarheid van het TIC. Hier wordt een capaciteitsknelpunt geconstateerd bij de afslag A13 –Kruithuisplein -TUWijk Hier zal eerst een quick scan uitgevoerd worden naar omvang en aard van het knelpunt. Op basis hiervan worden mogelijke maatregelen bepaald.
- Het vraagstuk van OV-ontsluiting TIC Delft is mede gekoppeld aan de ontwikkeling van Schieveen in de regio Rotterdam. Vanuit de ruimtelijke ontwikkelingen blijkt dat dit gebied later in de tijd wordt gefaseerd (na 2028) waardoor de urgentie voor een zware directe OV-verbinding TIC-Delft richting richting Rotterdam af is genomen.
- Rijk en regio werken samen uit hoe de samenwerking aan de ontwikkeling van het TIC meer integraal gaat worden vormgegeven inclusief de beleidsvelden kenniseconomie, wetenschap en onderwijs en studentenhuisvesting.

4.4 Goudse lijnen

De Goudse lijn Den Haag – Gouda is opgenomen in de top 15 van het Zuidvleugelnets. Op basis van eerdere analyses en de eerste resultaten van de NMCA ontstaat het volgende beeld:

- Den Haag - Gouda heeft nog voldoende ruimte om extra te reizigers te vervoeren, binnen de huidige dienstregeling (treinen hebben overcapaciteit);
- In de NMCA Spoor wordt gerekend met een 4/4 dienstregeling (4 sprinters en 4 intercity's per uur). Voorlopige resultaten laten geen knelpunten bij de autonome ontwikkeling zien.
- De stap naar 'spoorboekloos rijden' zal aldus niet voortkomen uit een groeiende vervoersbehoefte, maar eerder uit de wens voor extra kwaliteit.
- Knelpunten in capaciteit doen zich voor bij de op termijn gewenste stap naar 'spoorboekloos rijden' en bij het toevoegen van extra stations (Vlietzone, Doelwijk, Gouweknoop) na het al (geplande) invoegen van station Bleizo. In beide situaties is het nodig de capaciteit van de Goudse Lijn op te voeren.

De verwachting bestaat dat genoemde capaciteitsknelpunten met relatief kleinschalige maatregelen kunnen worden opgelost.

4.5 Conclusies probleemanalyse

1. Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dienen voor het OV- Vraagstuk "verbetering ontsluiting Internationale Zone / WFG, Scheveningen en de Binckhorst" de knelpunten verder uitgewerkt te worden en de kansrijke oplossingsrichtingen in kaart gebracht te worden en uit te werken in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen.
2. Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dient het OV-vraagstuk ontsluiting TIC, Schieveen- Rotterdam Airport verder gezet te worden als gebiedsgerichte regionale Verkenning onder regie van het Stadsgewest Haaglanden en niet verder uit te worden in de MIRT-verkenning Haaglanden. Onder deze regie volgt een nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen en de inzet van elk van de partijen voor de realisatie van de maatregelen.
3. Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dient het OV-vraagstuk kwaliteit op de Goudse lijn niet verder onderzocht te worden in de MIRT-verkenning Haaglanden maar opgepakt te worden in de uitwerking van het Zuidvleugelnet.

5. Effectbeschrijving en beoordeling

In fase B van de MIRT Verkenning Haaglanden worden diverse onderzoeken uitgevoerd om de effecten van de verschillende mogelijke oplossingsrichtingen weer te geven en de keuze voor één van de oplossingsrichtingen te onderbouwen.

5.1 Beoordelingskader

In de volgende tabel is het beoordelingskader voor de wegvraagstukken van de MIRT Verkenning Haaglanden weergegeven. Met het beoordelingskader kan informatie voor de besluitvorming uit diverse analyses geordend worden. Dit beoordelingskader beschrijft de criteria waarop alternatieven beoordeeld worden. De effecten op de criteria worden per alternatief in beeld gebracht en vervolgens vergeleken met het referentiealternatief. Het gaat daarbij om de volgende criteria:

- Bereikbaarheid;
- Ruimtelijke Ontwikkeling;
- Veiligheid;
- Natuur & Milieu;
- Techniek;
- Kosten en Opbrengsten;
- Draagvlak;
- Fasering & Realisatietermijn.

De lijst met criteria is verschillende malen aangescherpt, onder andere naar aanleiding van de focusgroepen (zie bijlage B) en raadpleging van experts.

Focusgroepen (op basis van 3 bijeenkomsten met burgers en belangenorganisaties)

In de focusgroepen is gevraagd met welke criteria rekening gehouden zou moeten worden bij de uitwerking en beoordeling van alternatieven. De volgende zijn genoemd:

- Effectiviteit van de oplossingen: in hoeverre worden bereikbaarheidsdoelstellingen bereikt;
- Bereikbaarheidsverbetering: in hoeverre worden gewenste reistijden gehaald en in hoeverre is het netwerk betrouwbaar en robuust;
- Mate waarin oplossingen een integraal pakket van maatregelen vormen;
- Mate waarin oplossingen ongewenste effecten hebben op het woon- en leefmilieu;
- Betaalbaarheid;
- Toekomstgerichtheid, toekomstvastheid.⁸

Deze criteria hebben, soms in andere bewoording, een plek gekregen in het beoordelingskader.

Raadpleging van experts (op basis van diverse adviesaanvragen en de ingestelde expertgroep)

⁸ Dit aspect wordt niet als apart criterium meegenomen maar als gevoeligheidsanalyses / toekomstvastheidstoets voor de alternatieven

- Voldoende aandacht voor effecten voor natuur & landschap en klimaat & leefbaarheid;
- Externe veiligheid maakt in verschillende methodieken onderdeel uit van 'Gezondheid' en wordt in dat verband ook meegenomen;
- Neem faseerbaarheid en robuustheid expliciet en herkenbaar op in het beoordelingskader. Faseerbaarheid is een belangrijk aspect: in hoeverre is een fasering van maatregelen mogelijk onder andere vanuit bereikbaarheid of kosten;
- Maak bij lucht onderscheid tussen lokale luchtkwaliteit (NO2 en fijnstof) en CO2 emissie.

De onderliggende subcriteria zijn in de volgende tabel uitgewerkt.

	Hoofdcriteria	Beoordelingscriteria	Subcriteria	Methode
Beoogd effect	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid weg	Reistijd Nomo-trajecten Deur tot deur reistijd Voertuigverliesuren Voertuigkilometers I/C verhouding Modal split Betrouwbaarheid Robuustheid	Verkeersstudie
	Ruimtelijke ontwikkeling	Bijdrage aan RE ambities Inpassingsopgaven	Bijdrage aan ruimtelijke ontwikkeling Bijdrage aan ruimtelijk verbinden (rood-rood, groen-rood, groen-blauw, etc) Inpassing	Ruimtelijke analyse
Neveneffect	Veiligheid	Verkeersveiligheid Externe veiligheid	Groepsrisico Persoonsgebonden risico	Expertonderzoek veiligheid
	Natuur en Milieu	Leefbaarheid Natuur en Landschap Bodem en Water	Geluid Lucht Gezondheid Landschap Natuur Recreatie Cultuurhistorie Archeologie Bodem Water	Plan MER onderzoek
Overig	Techniek	Uitvoeringsrisico's Verkeershinder		Ontwerponderzoek
	Kosten en opbrengsten	Kosten Opbrengsten (OV) Kostenbatensaldo	Investeringskosten Exploitatiekosten Onderhoudskosten Reizigersinkomsten NCW	Kostenonderzoek OEI Kentallen Kosten Baten Analyse
	Draagvlak	Showstopper	Politiek bestuurlijk Maatschappelijk	Participatie en communicatie
	Fasering & realisatietermijn	Realisatietermijn Mogelijkheden tot fasering		Expertonderzoek

5.2 Relevante criteria voor beoordelen van alternatieven

Om de onderzoekslast beheersbaar te houden in de verschillende effectenonderzoeken (zoals de verkeersstudies en kosten-batenanalyse), moet per criterium zover ingezoomd worden als voor de keuze relevant.

Voor bijvoorbeeld geluidhinder is stedelijk openbaar vervoer slechts in bepaalde gevallen zodanig van invloed, dat dit meegenomen zou moeten worden.

Dat gaat voornamelijk over nieuwe trajecten en trajecten die niet langs een (drukke) weg gelegen zijn. Het verhogen van de frequentie van een bestaande raillijn langs een drukke weg zal v.w.b. geluidhinder geen relevante argumenten opleveren.

Voor het OV-vraagstuk komen de natuur en milieueffecten niet terecht in een formele Plan-MER, maar wordt een notitie geschreven op basis van de volgende criteria:

	Criterium	Subcriterium	Indicator	Score
Natuur en Milieu	Klimaat & leefbaarheid	<i>Geluid</i>	Aantal gehinderden	
		<i>Lucht</i>	Oppervlakte effect gebied CO2 emissie	
		<i>Gezondheid</i>	Aantal gehinderden Oppervlakte effect gebied Aantal gevoelige objecten irt intensiteit	
	Natuur & Landschap	<i>Landschap</i>	Effect op beschermde landschappen	
		<i>Natuur</i>	Effect op Natura 2000/EHS/Overige	
		<i>Recreatie</i>	Effect op recreatiegebieden	
		<i>Cultuurhistorie</i>	Effect op plekken met cultuurhistorische waarde	
	Bodem & Water	<i>Archeologie</i>	Effect op archeologische objecten	
		<i>Bodem</i>	Effect op bodem (bodemverontreiniging)	
		<i>Water</i>	Effect op (grond)waterkwaliteit	

Voor de (sub)criteria waarvoor geen kwantitatieve informatie beschikbaar is, zal gebruik worden gemaakt van kwalitatieve gegevens of expertbeoordelingen.

6. Te onderzoeken oplossingen

Eén eenduidige oplossing voor de besproken knelpunten lijkt niet voorhanden. Een uitgebreider pakket van maatregelen lijkt nodig. Er is ten behoeve van deze problematiek door de diverse partijen in de regio al gestudeerd op oplossingen. De denkbeelden over mogelijke oplossingsrichtingen om de bereikbaarheid per OV te verbeteren zijn weergegeven in nota's als:

- Haagse Nota Mobiliteit (HNM);
- Netwerk RandstadRail (NRR);
- Ambitienota Zuidvleugernet (ZVN).

De aanpak van de problematiek valt uiteen in twee delen:

- 1: plannen voor 2020 afmaken;
- 2: netwerk uitbreiden en kwaliteit verbeteren.

Ad 1: Afmaken plannen NRR voor 2020

Tot 2020 zijn er nog diverse plannen in fase 2 en 3 van Netwerk RandstadRail ontwikkeld die betrekking hebben op de problematiek van de Centrale Zone.

- Capaciteitsprojecten, toegankelijkheid en 2^e serie trams (o.a. lijnen 1, 9, 15 en 17);
- Ontvlechting OV en auto op hoofdroutes (o.a. Rijswijkseplein, Neherkade, Scheveningseweg);
- Verbeteren robuustheid netwerk (o.a. drukke corridors als HS- Spui);
- Railbediening Binckhorst;
- Railbediening Scheveningen Haven;
- Ontwikkeling P+R locaties (Hoornwijck, Forepark, Uithof, Bleizo).

Naast investeren in de “dragende lijnen” van de Centrale Zone (nu 1, 9, 11) is het ook van belang dat de capaciteit, frequentie en toegankelijkheid van de andere (delen van) tramlijnen op orde is. Het gaat dan om tramlijnen die de Centrale Zone verbinden met de grotere woonkernen binnen de Haagse agglomeratie, zoals het deel van lijn 9 tussen CS en Vrederust en lijn 15 (CS – Nootdorp).

Ad 2: Netwerk uitbreiden en kwaliteit verbeteren

Er wordt nu gewerkt aan RandstadRail met *aggllokwaliteit*. Voor de langere termijn wordt in HNM en NRR ook de mogelijkheid van een systeemsprong overwogen om de kwaliteit te verbeteren op die plaatsen waar dat nodig is.

Als systeemsprong wordt gezien dat lijnen uitgevoerd gaan worden met regiokwaliteit.

Aggllokwaliteit is het best vergelijkbaar met de trajecten van lijn 3 en 4 richting Den Haag Zuidwest. Het gaat dan om frequente lijnen met een gemiddelde trajectsnelheid van 25 km/uur die vooral zijn ingericht op het bedienen van verplaatsingen tot 12 kilometer. Op zware

kruisingen zijn tram- en autoverkeer ontvlochten, de gemiddelde halte afstanden ligt rond de 500 tot 600 meter. Regiokwaliteit is vergelijkbaar met het traject van Souterrain, Beatrixlaan en verder naar Zoetermeer. Het gaat om frequente lijnen met een gemiddelde trajectsnelheid tussen de 30 en 40 km/uur. Door de hogere snelheid zijn deze lijnen ook geschikt voor het bedienen van langere regionale tot ca. 20 kilometer. De hogere snelheid op deze lijnen kan een ontvlechting met andere verkeerssoorten over grotere lengte noodzakelijk maken. Daarnaast kennen deze lijnen grotere halte-afstanden van gemiddeld 800 tot 1.500 meter. Door combinatie van deze concepten ontstaan meerdere oplossingsrichtingen.

Twee deelgebieden.

Het vraagstuk van de ontsluiting per OV betreft in feite twee gebieden met verschillende kenmerken:

1. het gebied tussen Centrum-CS/HS en de kust (nader onder te verdelen in twee richtingen: WFG en Scheveningen), waar vooral capaciteit, snelheid en doorstroming van bestaande lijnen aan de orde zijn. Het gebied is onderdeel van het Haagse net, maar ligt buiten het directe bereik van de spoorlijnen. De bijdrage van het Telderstracé (Madurodam – World Forum) wordt hierbij onderzocht.
2. het gebied tussen Centrum – CS/HS en Binckhorst/Vlietzone, waar transformatie tot stedelijk gebied aan de orde is, nieuwe lijnen om die gebieden te bedienen en de relatie met de regio een belangrijke rol speelt. Het ligt tussen de lijnen naar Gouda, Rotterdam en de Hofpleinlijn en is op dit moment niet rechtstreeks op het Haagse railnet aangesloten. Doordat dit gebied deels nieuw ingericht wordt, is de inpassing van OV minder aan beperkingen gebonden, zoals in de (binnen)stad het geval is.

Onderzoeksonderwerp is de verbetering van de OV-bereikbaarheid in de lengte van de Centrale Zone van Den Haag. De gevolgen van oplossingsrichtingen voor het overige lijnennet worden in de studie meegenomen.

Oplossingsfilosofie

Uitgangspunt is het huidige tramnetwerk, inclusief de realisatie van maatregelen die in het actieprogramma regionaal OV gefinancierd zijn. (traject Koninginnegracht, lijn 2, perrons HS, Hoornbrug). Als eerste oplossingsrichting wordt een netwerk onderzocht waarbij de agglomeratieve lijnen die de Centrale Zone bedienen volledig zijn omgebouwd naar RandstadRail met agglowaliteit. Daarnaast worden ook oplossingsrichtingen onderzocht om één of meer verbindingen op regiokwaliteit te brengen, zodat vooral de zone van nationaal belang (Scheveningen, Internationale zone en WFG), beter wordt ontsloten door minstens één snelle regioliijn naar Scheveningen. Ook kan de bediening van Binckhorst en A4-/Vlietzone als schakel tussen de kern van Den Haag en de regionale kernen van Zoetermeer en Delft in regiokwaliteit worden uitgewerkt.



Figuur 6.1 Oplossingsrichtingen, schematisch weergegeven

Een metrolijn kan als een ver doorgevoerde lijn op *regiokwaliteit* gezien worden. De mogelijkheid van één of meer metrolijnen is onderzocht in de HNM, en daar afgefallen, o.a. vanwege de bouw- en exploitatiekosten, en ook vanwege het nadelige effect op de rest van het openbaar-vervoernet.

7. Participatietraject en raadpleging overheden

De MIRT Verkenning Haaglanden is een brede gebiedsgerichte verkenning.

Om aan de gebiedsgerichte aanpak recht te doen, en te zorgen dat de mogelijke oplossingen breed gedragen worden - mede in lijn met de aanpak van Sneller & Beter - voorziet de projectaanpak erin om verschillende betrokkenen vroegtijdig te laten participeren in het gehele proces van de verkenning. Dit op een manier die recht doet aan de belangen van zowel de betrokkenen als die van het project. Betrokkenen worden gericht uitgenodigd om projectresultaten aan te scherpen en aan te vullen. Het doel van de participatie is het verbeteren van de uiteindelijke producten en het vergroten van het draagvlak voor de oplossingen door resultaten van de participatie te vervlechten in het besluitvormingsproces. Voor een beschrijving van het participatietraject tot nu toe, zie bijlage 4.

De betrokkenheid van overheden krijgt gestalte door zoveel mogelijk tijdens reguliere overlegmomenten de betrokkenen te informeren en te consulteren. Colleges, raden en staten van de betrokken overheden worden periodiek geïnformeerd over de voortgang en tussenresultaten.

Reageren op Notitie Vervolgwerkzaamheden Openbaar Vervoerprojecten

De notitie die voor u ligt vormt de basis voor de bestuurlijke en maatschappelijke raadpleging en wordt tevens gebruikt voor een adviesaanvraag bij de commissie voor de milieueffectrapportage over de reikwijdte en detailniveau van het Plan-MER.

Reageren op de Notitie Vervolgwerkzaamheden Openbaar Vervoerprojecten gaat in twee stappen.

Stap 1: versie 17 mei

De betrokkenen bij de MIRT Verkenning Haaglanden hebben een constructieve bijdrage geleverd aan de projectresultaten tot nu toe. Het gaat om bestuurders, ambtelijke relaties, belangenorganisaties, experts en publieksgroepen (burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties). Hun bijdragen zijn (impliciet dan wel expliciet) verwerkt in de Notitie Vervolgwerkzaamheden Openbaar Vervoerprojecten.

Deze betrokken krijgen een de huidige versie (17 mei) van deze notitie digitaal toegestuurd. Tijdens bijeenkomsten (voor ambtelijke relaties en de deelnemers aan het participatieproces) en bilateraal overleg (met betrokken bestuurders) en is er gelegenheid om op deze versie te reageren. In samenwerking met deze betrokkenen wordt vervolgens de definitieve versie van de notitie gerealiseerd.

Stap 2: definitieve versie 5 juli

Op 5 juli zal het rijk kennis geven van het voornemen om een rijksstructuurvisie voor de wegvraagstukken te starten, waarvoor een plan-MER wordt opgesteld. Op dat moment wordt de definitieve versie van deze notitie gepubliceerd. Hoewel de openbaar vervoervraagstukken geen onderdeel uitmaken van de formele zienswijzeprocedure, krijgen alle belanghebbenden

wel de mogelijkheid om te reageren op de Notitie Vervolgwerkzaamheden Openbaar Vervoerprojecten.

Actuele informatie

Voor actuele informatie over het proces kunt u terecht op onze website www.mirtverkenninghaaglanden.nl. Hier kunt u zich ook abonneren op de nieuwsbrief van de MIRT Verkenning Haaglanden.

Bijlagen

Bijlage 1 Details referentiesituatie 2020**Uit: MIRT-verkenning Haaglanden Deel A**

Extra netto woningen 2010-2020	
Scheveningen overig	200
Scheveningen Havens	1.300
Transvaal	150
Moerwijk	650
Erasmusveld / Wateringseveld	1.000
Internationale zone	400
Binckhorst	2.800
Kijkduin / Waldeck	1.230
Madestein Vroondaal (Uithof)	400
Wijhavenkwartier	615
Nieuw Centraal / Rivierenbuurt	450
Overig Stationsbuurt HS / Waldorpstraat	1.460
Mariahoeve	100
Bezuidenhout / Schenkstrook	300
Laak / Neherkade overig	700
Laak West / Petroleumhaven / Spoorwijk	1.950
Morgenstond	450
Bouwlust	100
Leyweg / Leyenburg Ziekenhuis	700
Ypenburg	1.100
Leidscheveen	800
Keizershof	2.300
Oosterheem	1.960
Rijswijk zuid	2.500
TNO + Pasgeld	850
Tuindershof Pijnacker	450
Ackerwoude Pijnacker	1.300
Look west	500
Harnaschpolder	1.300
De Lier	630
Naaldwijk Hoogeland	1.025
Westlandse Zoom	1.570
Poelpolder 's Gravenzande	1.350
Delft TU	2.675

Delft Voorhof	1.125
Delft Schieoevers	450
Delft Bomenwijk	420
Delft Buitenhof	370
Delft Spoorzone / Binnenstad	1430
Naadwijk centrum	600
Totaal netto extra woningen	39.660

Extra arbeidsplaatsen 2010-2020	
Binnenstad Den Haag	4.000
Internationale Zone	2.000
Binckhorst	1.500
Beatrixkwartier / Utrechtsebaan	1.000
TIC Delft	5.300
Greenport Westland en Oostland	5.000
Den Haag Zuidwest	1.000
Rijswijk Zuid / Harnaschpolder	4.000
Zoetermeer Oost / Bleizo	2.500
Gespreid over het gebied	4.700
Totaal op bedrijfs- en kantoorlocaties	31.000

Wegprojecten gereed voor 2020	
1	A4 Delft-Schiedam
2	Trekvielttracé / Rotterdamsebaan, zonder aansluiting A4
3	3 in 1 project: Verlengde Veilingroute; Zuidelijke Randweg Naaldwijk; 2 ^e ontsluitingsweg Hoek van Holland; Reconstructie knooppunt Westerlee (gelijkvloers)
4	A12 vernieuwd op weg: Aansluiting Bleiswijk; Plusstroken A12 (Zoetermeer- Gouda); Nieuwe aansluiting Waddinxveen - Zevenhuizen (in aanleg)
5	Verlengde Australiëweg
6	Bypass Nootdorp
7	2 x 2 verbreding Doenkade
8	Tuindersweg Pijnacker
9	Oostelijke randweg Pijnacker – Nootdorp / 1 ^e fase
10	Verbeteren bereikbaarheid Plaspoelpolder
11	Aansluiting Prinses Beatrixlaan / A4
12	Verbreding A4 Burgerveen - Leiden
13	Vergroten capaciteit aansluiting A12 / N470 1 ^e fase
14	Ontvlechten weefvak A4 / A13
15	Optimalisatie Kruithuisplein
16	Verbreden Beatrixlaan-zuid
17	3 ^e rijstrook Noordbaan A12 bij Zoetermeer
18	Verbetering aansluiting Kruithuisweg - Schoemakerstraat
19	Harnaschknoop / lange termijn (Incl. ongelijkvloerse kruising Wateringseveld)
20	Parallelstructuur knooppunt Gouwe + Moordrechtboog OVN
21	Bufferstrook Afrikaweg
22	Nieuwe overgangen Zoetermeer centrum over A12
23	A13/A16
24	Aansluiting A20 Maasland / Maassluis
25	Aansluiting A4/N223
26	Aansluiting A4/Leidschendam
27	Omleidingsweg Zevenhuizen / N219
Wegprojecten mogelijk gereed voor 2020	
1	Komkommerweg en Aansluiting N470
2	Rijnlandroute
3	Hooipolderweg Den Hoorn – Delft
4	Oostelijke rondweg Pijnacker – Nootdorp / 2 ^e fase

5	Reconstructie Haagweg Rijswijk
---	--------------------------------

OV-Projecten gereed voor 2020	
1	Raillijn 19
2	Doorstromingsmaatregelen lijn 37
3	OV-knoop Delft CS, busstation
4	Doortrekken Oosterheemlijn naar station Bleizo
5	OV-knoop Voorburg
6	Doorstromingsmaatregelen lijn 24
7	Doorstromingsmaatregelen lijn 23
8	Doorstromingsmaatregelen lijn 14
9	Doorstromingsmaatregelen lijn 121
10	Doorstromingsmaatregelen lijn 128
11	Doorstromingsmaatregelen lijnen richting Westland
12	Aanpassen lijn 2
13	Aanpassen lijn 9 (keerlus Madurodam, tunnel Koningskade)
14	Doorstromingsmaatregelen bus Den Haag - Leiden
15	NSP & aantakking Erasmuslijn (station Den Haag CS)
16	ZoRo (bus)
17	Station Sassenheim
18	Spoortunnel Delft
19	PHS- dienstregeling 2020 6 maatwerkvariant incl. Stedenbaan
20	Rijn Gouwelijn oost
21	Verhogen Hoornbrug
22	Den Haag HS verbeteren comfort (aanpassen tram en bus perrons)
23	Doortrekken RandstadRail naar Rotterdam CS
OV-Projecten mogelijk gereed voor 2020	
1	PHS Dienstregeling 2020 6+6 variant incl. Stedenbaan en bijbehorende maatregel
2	Station Kethel
3	Verbreiding Spoor Delft

Bijlage 2A: beschrijving ontwikkelingen/plancapaciteit per deelgebied

Periode	Gebiedsontwikkeling	Woningen	Sloop	Bedrijfsruimte	Kantoren	Onttrekking kantoren	Overig (Leisure, Diensten, horeca, onderwijs)
2010-2019	A4-/ Vlietzone	1.000	0	0	0	0	0
	Beatrixkwartier & Utrechtse Baan	200	0	0	179.000	36.000	3.000
	Binckhorst	2.600	0	33.200	62.500	30.000	121.000
	Centrum*	2.700	700	1.800	256.000	153.500	153.200
	Internationale Zone	500	0	0	129.000	29.300	7.500
	Moerwijk en Laakhavens	2.600	0	32.700	33.600	2.000	23.900
	Transvaal - Lijn 11	2.100	800	55.500	0	34.800	9.700
	Scheveningen	1.100	0	35.100	14.000	0	132.200
Totaal 2010-2019		12.800	1.500	158.300	674.100	285.600	450.500
2020-2029	A4-/ Vlietzone	5.000	0	0	0	0	0
	Beatrixkwartier & Utrechtse Baan	0	0	0	37.000	0	1.500
	Binckhorst	4.300	0	37.300	113.000	19.500	85.000
	Centrum	600	0	4.500	65.000	0	31.900
	Internationale Zone	1.100	0	0	0	0	5.000
	Moerwijk en Laakhavens	400	0	4.000	0	0	11.700
	Scheveningen	600	600	22.500	0	0	0
Totaal 2020-2029		12.000	600	68.300	215.000	19.500	135.100
> 2030	Binckhorst	700	0	0	0	0	0
Totaal > 2030		700	0	0	0	0	0
Eindtotaal		25.500	2.100	226.600	889.100	305.100	585.600

Bron: Investeringsprogramma Stedelijke Projecten 2009 en Kantorenstrategie 2010-2020.

Actualisering is mogelijk na begrotingsonderhandelingen van het nieuwe college in juni 2010.

* Centrum omvat o.a. Den Haag Nieuw Centraal, Wijnhavenkwartier, HS, Rivierenbuurt

Bijlage 2B: beschrijving van deelgebieden in de Centrale Zone

Scheveningen Kust

Scheveningen Kust wordt het bruisende tweede centrum van Den Haag aan zee, dat vier seizoenen per jaar aantrekkelijk is voor Hagenaars en toeristen. Scheveningen is een van de grootste badplaatsen van Noordwest-Europa en dat moet zo blijven. Daarom wordt er de komende jaren volop geïnvesteerd in de openbare ruimte, aantrekkelijke pleinen en is een goede bereikbaarheid essentieel. Scheveningen ontwikkelt zich daarbij steeds meer tot een 4-seizoenen badplaats, die het hele jaar door functioneert voor alle mensen: lokale consumenten, bezoekers uit de regio, verblijfstoeristen en zakelijke bezoekers.

Daarnaast heeft Den Haag een gouden kans gekregen met het vertrek van Norfolk in Scheveningen Haven. Hiermee is het venster op zee geopend. Op korte termijn zullen ontwikkelingen in Scheveningen Haven van start gaan, waarbij het gaat om een programma van ongeveer 800 woningen, horeca, visserij en leisure functies. Voor Scheveningen Bad is eveneens een ambitieus programma voor wonen en leisure vastgesteld in het masterplan Scheveningen.

Internationale Zone

In de Internationale zone komen in de komende jaren op een aantal plaatsen ontwikkelingen tot stand. De Internationale zone krijgt een enorme impuls door het bouwen van het internationaal straffhof. Dit instituut betekent een stimulans voor het ontwikkelen van de internationale zone. De Internationale zone biedt ruimte voor internationale organisaties die zich in de stad willen vestigen. Daarbij wordt er gewerkt aan een passend aanbod van voorzieningen. In en rond het World Forum Gebied vinden ontwikkelingen plaats voor nieuwe internationale organisatie en een versterking van de congresfunctie.

Het Centrum

In het centrum en rond het station en het Beatrixkwartier wordt nu al volop gebouwd aan de vernieuwing van het centrum. Naast een grote herstructurering van het centraal station, de nieuwbouw van ministeries en kantoren wordt de woonfunctie van het centrum versterkt en zal verder geïnvesteerd worden in het cultuuraanbod rond het Spuiplein. Ook in de Stationsbuurt en Rivierenbuurt wordt in het kader van de krachtwijkenaanpak volop geïnvesteerd.

Binckhorst

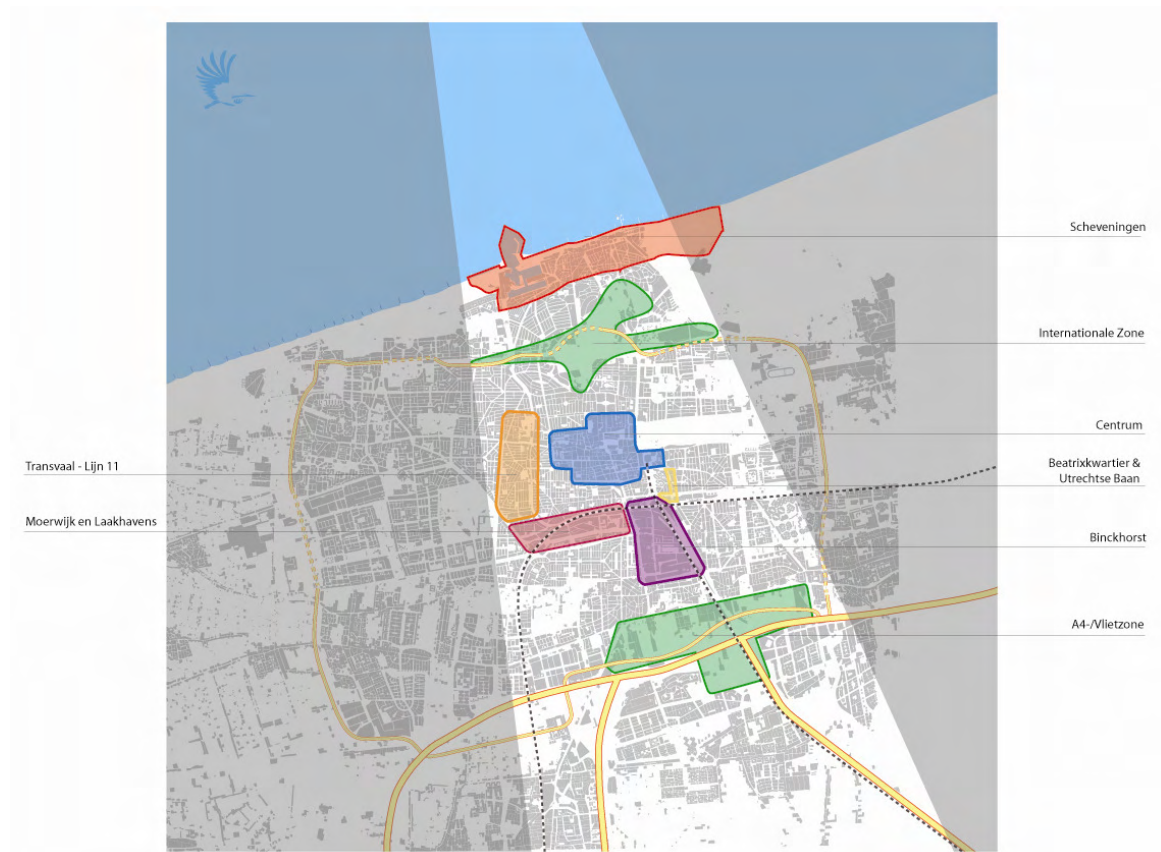
Wonen, werken, uitgaan, winkelen en cultuur. Dit zijn de functies die van Nieuw Binckhorst het

gewenste ondernemende en stedelijke gebied met internationale allure gaan maken. Het programma in de diverse plangebieden van Nieuw Binckhorst is flexibel en biedt ruimte om in te spelen op marktontwikkelingen en maatschappelijke en economische veranderingen en kansen voor specifieke functies. Mix van programma is essentieel voor het ontwikkelen van stedelijkheid. Binckhorst heeft de ambitie om 'mixed-use' op alle schaalniveaus toe te passen. Binnen deelgebieden, maar ook binnen complexen en gebouwen. Waar mogelijk vindt menging met stadsgebonden bedrijvigheid plaats. De

stedelijkheid wordt bevorderd door dubbel grondgebruik, wonen boven werken, verhoogd maaiveld en ondergrondse verbindingen.

Transvaal-Lijn 11

De Lijn 11 zone loopt langs de route van tramlijn 11 vanaf de Haagse Markt in Transvaal. Het is een werelds, kleurrijk en levendig gebied met bewoners uit alle windstreken van de wereld. De gemeente wil Transval nadrukkelijker betrekken bij de ambitie van Den Haag om uit te groeien tot dé internationale stad aan zee. Er wordt gedacht aan een multicultureel vrijetijdscomplex met onder andere een hotel en horeca, congressen en theater. De Haagse Markt wordt verbeterd en op meerdere plaatsen in Transvaal wordt gewerkt aan het versterken van het woon-, werk en leefmilieu.



Figuur 1: Ontwikkelingsgebieden Centrale Zone

Knoop Moerwijk en Laakhavens

Het gebied rond het station Moerwijk, wordt een gunstige uitvalsbasis om in te wonen en te werken. Station Moerwijk wordt een halte aan de Stedenbaan waardoor het gebied erg goed ontsloten zal worden door OV, een uitgangspunt voor een duurzame ontwikkeling. Het aantal woningen en voorzieningen zal toenemen en het drukke auto-

en fietsverkeer wordt ontward. Ecologische zones aan weersijden van het spoor zullen met elkaar verbonden worden.

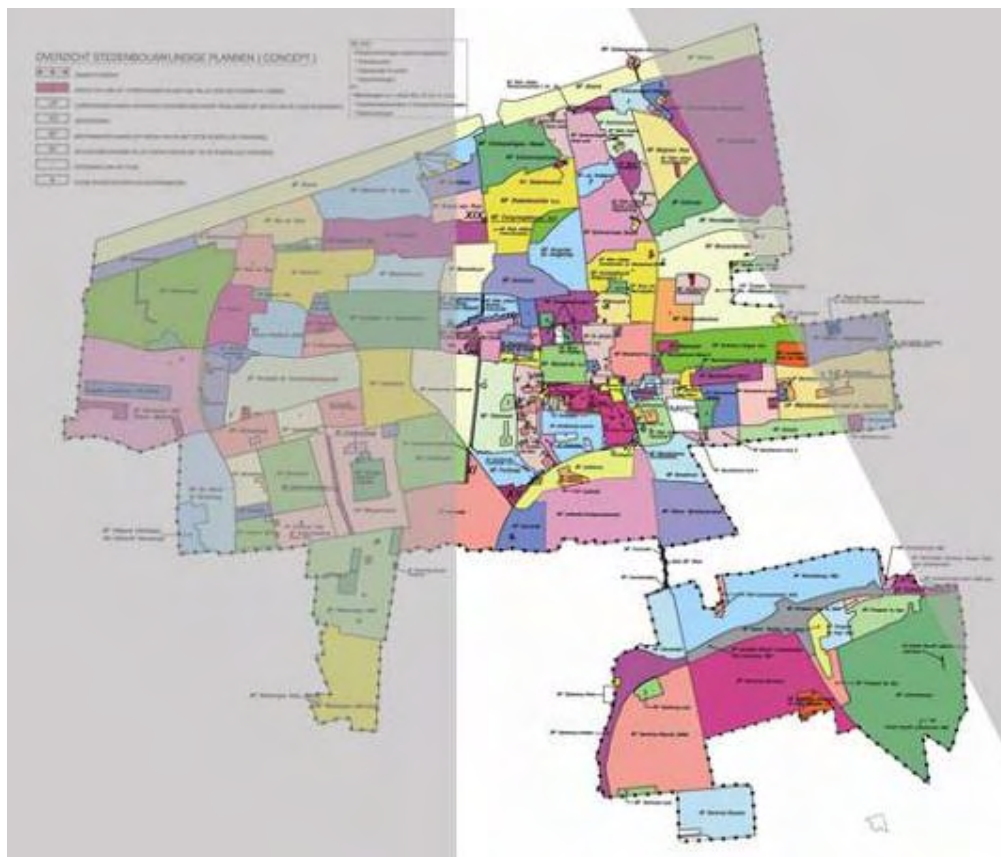
In Laakhavens ontstaat de komende 10 jaar in Den Haag een totaal nieuwe, bijzondere stadswijk aan het water. De historische binnenhavens Laakhaven West en Petroleumhaven worden een 'hotspot' voor avontuurlijke, creatieve en ondernemende mensen. Mensen die willen wonen en werken op een plek waar het gebeurt! Een inspirerende omgeving op cultureel vlak, maar ook zeker een plek om te genieten aan het water en van de ruimtelijkheid.

A4/Vlietzone

Het is de bedoeling dat de A4/Vlietzone een natuurlijke overgang gaat vormen tussen de oude stad en Haagse Vinexwijken Ypenburg en Leidscheveen. In dit gebied wordt een programma voorzien waarbij wonen, werken en groen ieder ongeveer één derde van het ruimtebeslag uitmaken. Er is veel ruimte voor nieuwe woningen. De bestaande groengebieden worden uitgebreid en met elkaar verbonden. Op dit moment zijn verschillende uitwerkingsmodellen nog in onderzoek.

Bijlage 2C: Status bestemmingsplannen in de Centrale Zone

De Centrale Zone beslaat een heel groot deel van de stad en binnen deze zone vallen heel veel bestemmingsplannen (zie onderstaande kaart). In het overzicht laten we alleen de bestemmingsplannen zien die recent zijn gewijzigd.



Gebiedsontwikkeling	Naam Bestemmingsplan	Raad	Onherroepelijk	Aanvulling
Scheveningen Kust	Scheveningen Dorp			Voorontwerp gereed eind 2010
	Scheveningen Strand	27-11-2008		Beroep bij Raad van State loopt nog
Internationale Zone	Internationaal straffhof			Ontwerp bp 5-3, tot 15-4 ter visie
Cultuurforum/Spui	Cultuurforum/Spui			Voorontwerp gereed eind 2010
Den Haag Nieuw Centraal	Nieuw Centraal	20-9-2007	17-7-2008	
Beatrixkwartier	Bezuidenhout Midden 8e herziening	21-6-2001	27-3-2003	
Wijnhavenkwartier	Wijnhavenkwartier	24-5-2007	7-3-2008	
Lijn 11-zone	Transvaal			Voorontwerp bp 2-2-2009, tot 1-4 ter visie
Laakhavens	Laakhaven Megastores			Voorontwerp wordt nu aan gewerkt
	Laakhavens West en Petroleumhaven			Voorontwerp wordt nu aan gewerkt
Binckhorst	Nieuw Binckhorst Zuid	1-10-2009		Ligt nu bij Raad van State
Vlietzone	Deelplan 26			Ontwerp gereed eind 2010
Rivierenbuurt	Rivierenbuurt 3e herziening	13-4-1997	3-10-2002	
	Rivierenbuurt 5e herziening	22-9-2005	20-7-2006	

Stand van zaken bestemmingsplannen Centrale Zone die onlangs gewijzigd zijn of in ontwerp zijn.

Bijlage 2D: Besluitvorming deelgebieden in de Centrale Zone

Plan of visiedocument	Jaar	Stand van zaken 3-2010
------------------------------	-------------	-------------------------------

Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020	2008	Vastgesteld door Haaglanden
Structuurvisie Den Haag 2020	2005	Vastgesteld door de Raad

Scheveningen Kust		
Masterplan Scheveningen-kust	2010	Vastgesteld door de Raad
Vispact Scheveningen (noordelijk havenhoofd)	2009	Vastgesteld door het College
Uitgangspuntennota Planontwikkeling Scheveningen Havens	2007	Vastgesteld door de Raad
Samenwerkingsovereenkomst Scheveningen Havens (norfolkline)	2009	Vastgesteld door het College
Plan-MER Scheveningen Kust	2010	Vastgesteld met masterplan
Samenwerkingsovereenkomst Den Haag, Hoogheemraadschap van Delfland inzake verbetering zwakke schakel Scheveningen	2008	Vastgesteld door de Raad
Definitief Ontwerp Boulevard Scheveningen	2009	Vastgesteld door College
Projectdocument Dr. Lelykade Middenblokken/Rokerij	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Dr. Lelykade Leefbaarheidsplein, paviljoens en HOR	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument portieken Duindorp	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Duinstraat 4	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Dr. De Visserplein 103	2007	Vastgesteld door College
NvU dr. Lelykade rooilijnverlegging	2009	Vastgesteld door College
NvU dr. Lelykade Talud Schiereiland	2008	Vastgesteld door College
NvU dr. Lelykade Viermaster	2008	Vastgesteld door College

Internationale Zone		
Nota van Uitgangspunten Internationale Zone	2009	Vastgesteld door de Raad
Randstad Urgent Project	2009	VROM
Projectdocument Amerikaanse Ambassade Nieuwbouw	2008	Vastgesteld door College
NvU Willem Royaardsplein	2007	Vastgesteld door College
NvU Doorniksestraat	2007	Vastgesteld door College
NvU Verhulstplein	2008	Vastgesteld door College
NvU uitbreiding Bronovo	2009	Vastgesteld door College
NvU 1e Sweelinckstraat 22-26	2009	Vastgesteld door College

Lijn 11 zone		
Definitieve Masterplan Lijn 11 zone	2009	Vastgesteld door de Raad
Nota van Uitgangspunten Regentesse Zuid	2010	Vastgesteld door College
Plan-MER Lijn 11 zone Transvaal en Regentesse Zuid	2009	Vastgesteld door de Raad
NvU Regentesse-Zuid/GIT	2010	Vastgesteld door College
Projectdocument herinrichting Paul Krugerlaan	2010	Vastgesteld door College
Projectdocument Transvaal fase 4	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Scheepersstraat 48-54	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Transvaal 3e fase particuliere voorraad	2008	Vastgesteld door College

Plan of visiedocument	Jaar	Stand van zaken 3-2010
------------------------------	-------------	-------------------------------

Den Haag Centrum (Wijnhavenkwartier)		
Stedenbouwkundig plan Wijnhavenkwartier	2002	Vastgesteld door de Raad
Ontwikkelingsvisie Stationsbuurt -Het Oude Centrum	2010	Vastgesteld door College
Nota van uitgangspunten Spui Internationaal Cultuurforum	2009	Vastgesteld door de Raad
Projectdocument Nieuwe Schoolstraat e.o.	2007	Vastgesteld door College
Ontwikkelingskader WOM Stationsbuurt/Oude centrum	2007	Vastgesteld door de Raad
Binnenstadsplan Den Haag 2010-2020	2010	Vastgesteld door de Raad
NvU Laan e.o.	2007	Vastgesteld door College
Projectdocument herinrichting Grote Marktstraat	2010	Vastgesteld door College

Beatrixkwartier		
Projectdocument Beatrixkwartier	2004	Vastgesteld door College
Overeenkomst herontwikkeling Siemens Nederland b.v.	2007	Vastgesteld door College
Herinrichting openbare ruimte Beatrixkwartier	2002	Vastgesteld door de Raad

Den Haag Nieuw Centraal		
Masterplan Den Haag Centraal	2003	Vastgesteld door de Raad
Voorlopig ontwerp Openbare Ruimte rond DH Nieuw Centraal	2006	Vastgesteld door College
Sleutelproject		

Knoop Moerwijk		
Masterplan Knoop Moerwijk	2009	Raad
Rapportage Milieutoets Masterplan Knoop Moerwijk	2009	

Laakhavens		
NvU Leeghwaterplein	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument en Stedenbouwkundig plan Laakhaven-West/Petroleumhaven	2007	Vastgesteld door College
Projectdocument Lulofsstraat 55	2007	Vastgesteld door College
<i>Bestemmingsplan Laakhaven-West</i>	2008	Vastgesteld door de Raad

Binckhorst		
Integraal Ontwikkelingsplan Binckhorst	2010	Vastgesteld door het College
Plan-MER bestemmingsplan Binckhorst Verkeersanalyse	2009	Vastgesteld door de Raad
Plan-MER Binckhorst, planbeoordeling akoestische effecten	2009	Vastgesteld door de Raad
Plan-MER Nieuw Binckhorst, effectbeoordeling luchtkwaliteit	2009	Vastgesteld door de Raad
Plan-MER Nieuw Binckhorst, oriënterende studie, energievise Binckhorst	2009	Vastgesteld door de Raad
Exploitatieplan Nieuw Binckhorst Zuid	2009	Vastgesteld door de Raad
Nota van Uitgangspunten Rotterdamse Baan	2010	Vastgesteld door de Raad
Intentieovereenkomst bedrijventerrein Heron t.b.v. uitplaatsing bedrijven Binckhorst	2010	Vastgesteld door de Raad
Beslisnotitie haalbaarheidsstudie Nieuw Binckhorst (Masterplan)	2008	Vastgesteld door de Raad
Projectdocument Renovatie Fokkerschool	2008	Vastgesteld door het College
Gebiedsvise Binckhorst	2003	Vastgesteld door de Raad

Plan of visiedocument	Jaar	Stand van zaken 3-2010
------------------------------	-------------	-----------------------------------

Vliet-A4 zone		
Nota van Uitgangspunten verwacht in 2010		

Hollands Spoor e.o.		
Gebiedsvisie Hollands Spoor	2008	Vastgesteld door de Raad
Projectdocument Stationsweg/Oranjelaan fase 2	2007	Vastgesteld door het College

Rivierenbuurt		
Projectdocument Boomsluiterkade/Pletterijkade	2009	Vastgesteld door het College
Projectdocument Rivierenbuurt	2009	Vastgesteld door het College
Ontwikkelingsvisie Rivierenbuurt	2007	Vastgesteld door de Raad

Bijlage 3 Ruimtelijke plannen en lijst van bedrijven TIC Delft

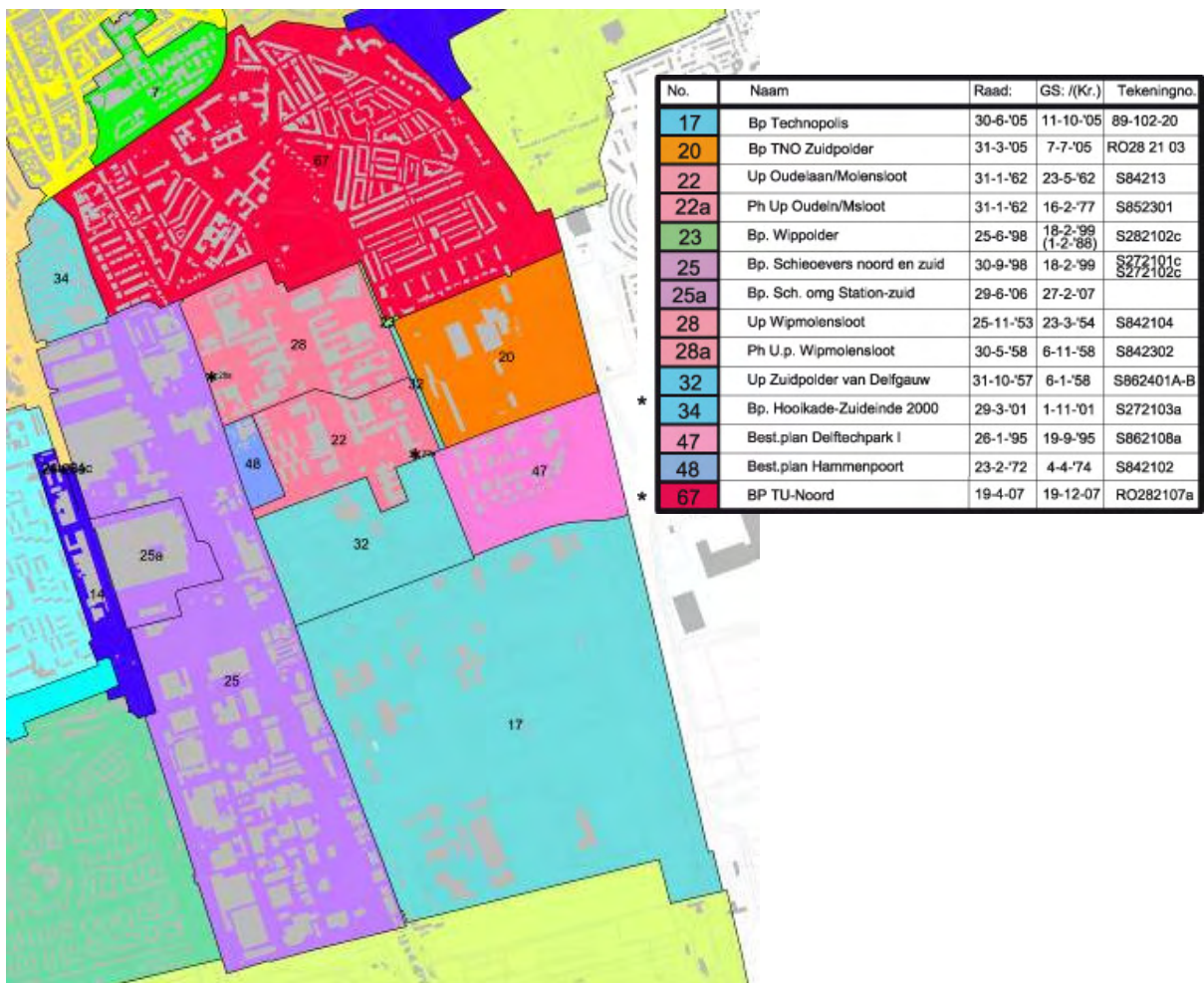
Ruimtelijke planvorming:

Vastgesteld

- Ruimtelijke Structuurvisie Haaglanden 2020 zet TIC in top 3 gebiedsontwikkelingen in Haaglanden (2008)
- Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030 (2009)
- Plan MER Delft (2009)
- Bestemmingsplan Technopolis (2005)
- Bestemmingsplan TNO Zuidpolder (2005)
- Bestemmingsplan Delft Zuid (2005)
- Bestemmingsplan Schieoevers omgeving station Delft Zuid (2007)
- Ontwikkelingsvisie TNO Zuidpolder (2009)
- Lobbydocument TIC-Delft (2010)

Gepland

- TU Campusvisie (2010)
- Project-MER Delft Zuid Oost (medio 2011)
- Bestemmingsplan TU Campus (2012)
- Gebiedsvisie Schieoevers (medio 2010)
- Bestemmingsplan Schieoevers Zuid (begin 2011)
- Bestemmingsplan Schieoevers Noord (2012)



Type project	Projectomschrijving	Investerings In mln.
	ICT-infrastructuur	10
	Duurzame energievoorziening	20
	Gebiedsontwikkeling Schieoevers	20
	Uitplaatsing milieuhinderlijke bedrijven	20
	Interne infrastructuur TU-wijk	15
Infrastructuur	Capaciteitsverhoging Kruithuisplein e.o.	48
	Stedenbaanstation Delft Zuid fase 2	14
	HOV-tunnel A13	15
	HOV verbinding Pijnacker/Zoetermeer	30
	Twee bruggen over de Schie	12
	Twee fietstunnels onder spoor	16
Huisvesting kenniswerkers	Short stay facilities expats	260
	Short stay facilities internationale studenten	360
	Internationale school	4
	Congreshotel	5
	Expatriate centre	2
TOTAAL		900

Het TIC is al in ontwikkeling

Vestiging van instellingen en bedrijven:

- TU Delft
- Deltares (water- en deltatechnologie)
- DSM Gist (witte biotechnologie)
- YES!Delft (incubator startende bedrijven)
- Exact (informatietechnologie)
- Delft Institute for Microsystems and nanoelectronics (DIMES, informatietechnologie)
- Hogeschool INHolland
- Haagse Hogeschool
- Unesco IHE (water en deltatechnologie)
- (verwacht) Holland PTC (health en life sciences)
- (verwacht) D Spine (ict)
- Adhesion Institute
- Aero- and Hydrodynamics
- Batch Knowledge Centre
- Computer Integrated Manufacturing Centre Delft
- Delft Institute for Earth-Oriented Space Research
- Delft Institute for Sustainable energy
- Delft Institute for Intelligent Sensor Microsystems
- Delft Institute for Information Technology in Service Engineering
- Delft University Clean Technology Institute
- Dietz Laboratory for Applied Earth Science
- Fibre Metal Laminates Centre of Competence
- High Performance Applied Computing
- High Speed Aerodynamics Laboratory
- Industrial Design Engineering Studio
- Institute for Wind Energy
- Interfaculty Reactor Institute
- International Centre for Research in Simulation
- Motions and Navigation Technologies
- International Institute for the Urban Environment
- International Research Centre for Telecommunications-transmission and Radar
- Kavli Institute
- Kluyver Centre
- Koiter Institute Delft for Engineering Mechanics
- Kramers Laboratory for Physical Technology
- Laboratories Electrical Engineering
- Laboratory for Process Equipment
- Low Speed Aerodynamics Laboratory-Institute for Wind Energy
- MWH (Syncera)
- Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart
- Nederlands Meetinstituut
- Nederlands Normalisatie Instituut (NEN)
- Netherlands Institute for Metal Research
- OTB Research Institute for Housing, Urban and Mobility Studies
- Power Electronics and Electromagnetic Power
- Conversion Centre
- Stevin Laboratory for Civil and Mining Engineering
- Structures and Materials Laboratory
- TNO Bouw en Ondergrond
- TNO Defensie en Veiligheid
- TNO ICT
- TNO Industrie en Techniek
- Unesco-IHE
- Wind Turbines Research Facility

Bijlage 4 Participatie in de MIRT Verkenning Haaglanden

Participatie op weg naar geprioriteerde vraagstukken (februari t/m november 2009)

Door middel van gerichte publieksparticipatie zijn in september en oktober 2009 vraagstukken geïdentificeerd en geprioriteerd in samenwerking met een groot aantal met bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties uit de regio. De resultaten van deze participatie zijn verwerkt in het Eindrapport Fase A van de MIRT Verkenning Haaglanden. Door hen in een vroeg stadium te betrekken bij de te agenderen vraagstukken, is voorgesorteerd op participatie op weg naar bestuurlijke besluitvorming over oplossingen. Mogelijke oplossingen komen straks niet 'uit de lucht vallen'.

Er zijn door een onafhankelijk bureau vier focusgroepen samengesteld uit bewoners, belangenorganisaties en bedrijven. Deze focusgroepen hebben antwoord gegeven op de onderstaande vragen:

- *Welke bereikbaarheidsproblemen (m.b.t. automobilititeit en openbaar vervoer) ervaren burgers in Haaglanden?*
- *Welke problemen moeten met voorrang worden aangepakt en waarom?*
- *Welke rollen spelen ruimtelijke economische ontwikkelingen en ambities daarbij?*

Een extra focusgroep bestond uit 18 visionaire ondernemers en bestuurders van grote organisaties. Zij hebben een aantal gezamenlijke ambities en aanbevelingen geformuleerd. Daarnaast hebben vele inhoudelijke experts en vertegenwoordigers van grote belangenorganisaties deelgenomen aan diverse werksessies vanaf februari 2009 tot begin november 2009.

Participatie op weg naar kansrijke oplossingen (november 2009 t/m maart 2010)

Na het meedenken over vraagstukken op het gebied van bereikbaarheid in de regio Haaglanden is de participatie gericht op mogelijke alternatieven, deze te bedenken, aan te vullen en te beoordelen. Hiervoor zijn in de periode van november 2009 tot eind maart 2010 zowel ambtelijke werksessies, als focusgroepen met bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties georganiseerd.

In maart 2010 zijn drie focusgroepen georganiseerd, die antwoord hebben gegeven op de onderstaande vragen:

- *Welke mogelijke oplossingen voor de geselecteerde bereikbaarheidsproblemen (m.b.t. automobilititeit en openbaar vervoer) ziet men?*
- *Hoe oordeelt men over de alternatieven die door het projectteam worden verkend, welke aanvullingen kan men bedenken?*
- *Op basis van welke motieven worden alternatieven als meer of minder kansrijk beschouwd?*
- *Welke aspecten van (kansrijke) alternatieven vragen nadere bestudering?*

De belangrijkste resultaten van de focusgroepen en ambtelijke werksessies zijn verwerkt bij de beschrijving van de alternatieven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Opmerkingen die buiten de scope van de MIRT Verkenning Haaglanden vallen worden doorgegeven aan andere projecten in de regio zoals Bereik, Stedenbaan en Netwerk RandstadRail.

Terugkoppelsessie (juni 2010)

Alle deelnemers aan het participatiespoor krijgen de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Notitie Vervolgwerkzaamheden Openbaar Vervoerprojecten (versie 17 mei) digitaal toegestuurd, om kennis te nemen van de resultaten van het onderzoek en de verwerking van hun eigen inbreng daarin.

Tijdens een terugkoppelsessie in juni 2010 worden de notities nader toegelicht en is er de gelegenheid te reageren op de beide notities. Pas na de verwerking van deze reacties wordt de definitieve versie van de notities gepubliceerd (5 juli 2010).