

“Intentieovereenkomst versnelling woningbouw De Binckhorst”

Partijen:

- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)
- Provincie Zuid-Holland (PZH)
- Gemeente Den Haag
- Gemeente Rijswijk
- Gemeente Leidschendam-Voorburg
- Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH)

De gemeenten, de Provincie, het Rijk en de MRDH worden hierna gezamenlijk nader aangeduid als “**partijen**”.

Nemen het volgende in aanmerking:

- A. Binnen het grondgebied van de gemeente Den Haag is de Binckhorst (hierna het plangebied te noemen) een wijk met een mix van wonen, werken en ontspannen ten oosten van het centrum van Den Haag.
- B. Door partijen is een bestuursovereenkomst (BOK) afgesloten voor de uitvoering van het masterplan bereikbaarheid Binckhorst.
- C. De Milieueffectrapportage die voor het plangebied is uitgevoerd stelt dat, om binnen het plangebied meer dan 5.000 woningen te bouwen, het masterplan bereikbaarheid Binckhorst met als belangrijk onderdeel de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) randvoorwaardelijk is. De gemeenten Den Haag is voornemens circa 8.000 woningen toe te voegen in de doorontwikkeling van de Binckhorst.
- D. De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk hebben voor het plangebied een concept Intergemeentelijk gebiedsprogramma opgesteld als basis voor de nodige wijzigingen voor omgevingsplannen.
- E. Het masterplan bereikbaarheid Binckhorst en de transformatie en verplaatsing van het afvalcluster zijn richtinggevend voor de doorontwikkeling van de Binckhorst.

Komen hiermee overeen en stellen vast:

1. Doel van de intentieovereenkomst

Het doel van de partijen is het versneld starten van de bouw en doorontwikkeling van de Binckhorst (ca. 8.000 woningen, HOV-lijn, bedrijvigheid, groen en bijbehorende voorzieningen).

2. Mobiliteit

2.1 De Vlietlijn

De aanleg van een HOV-lijn is randvoorwaardelijk om met de woningbouw uit de doorontwikkeling te kunnen starten.

In deze intentieovereenkomst zijn de uitgangspunten van verschillende partijen opgenomen. In de periode tussen ondertekening van deze intentieovereenkomst en eind september 2026 spannen partijen zich in om tot een oplossing (afweging budgetten ten opzichte van wensen) te komen om de volgende stap te kunnen zetten met een HOV-lijn. De Projectorganisatie (Project Vlietlijn) werkt verschillende scenario's uit, waaronder fasering met en zonder extra budget, die voor 1 oktober 2026 gereed zijn. Hierbij wordt onder andere gebruik gemaakt van de resultaten van het Rebel onderzoek.

Deze scenario's zullen worden afgewogen op de verschillende aspecten zoals:

- Vervoerswaarde
- Exploitatie effecten
- Leefbaarheid
- Huidige afspraken
- Extra financiële bijdragen
- Verkeersveiligheid/ bereikbaarheid

2.2 Mobiliteitspakket

Een HOV-lijn is randvoorwaardelijk voor de start bouw van de doorontwikkeling Binckhorst. Een concreet mobiliteitspakket is nodig om in de Binckhorst en omgeving (waaronder aanliggende wijken in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) tot een werkend verkeerssysteem te komen, waarbij inzicht is in de leefbaarheid en bereikbaarheid ook van de omliggende gebieden. MRDH, Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk werken dit samen met rijkspartijen uit.

Dat inzicht is nodig om tot een gezamenlijk pakket van mitigerende mobiliteitsmaatregelen te komen.

Dit pakket is gericht op een goede doorstroming, een leefbaar en veilig regionaal verkeerssysteem wordt nader uitgewerkt met inachtneming van de eigen bevoegdheden, besluitvorming en beschikbare middelen van de betrokken partijen. De rolverdeling, planning en financiering worden in het vervolgproces vastgelegd.

Den Haag realiseert, vooruitlopend op een HOV-lijn in 2027, een tijdelijke vrije busbaan, parallel aan de Binckhorstlaan.

2.3 Provincie Zuid-Holland

De Geestbrug is eigendom van de PZH, daarmee is de provincie ook technisch beheerder van de brug. Een HOV-lijn zal over deze brug moeten, waardoor aanpassingen aan de brug nodig zijn. Aanpassingen zullen alleen worden uitgevoerd binnen de technische en functionele specificaties van PZH en na uitdrukkelijke toestemming van PZH. De kosten en risico's van deze aanpassingen zijn niet voor rekening van PZH.

2.4 Rijswijk

Afspraken over de mobiliteitsopgave in de gemeente Rijswijk zijn nodig, voor het functioneel aanpakken van de regionale mobiliteitsopgave;

- De ontwikkeling van station Rijswijk Buiten heeft een positieve invloed op de mobiliteitsopgave in de regio. Het station verbetert de ontsluiting van Rijswijk Buiten en speelt in op de groeiende mobiliteitsvraag door omliggende ontwikkelingen, waaronder Defensie en Delft Biotech Campus. Regionale partijen spreken daarom uit dat zij de ontwikkeling van station Rijswijk Buiten vanuit urgentie ondersteunen.
- De gemeenten Rijswijk, Den Haag en de MRDH bereiden een besluit in het najaar voor om een verkenning te gaan starten naar een oplossing voor de doorstroming op de S106 (Prinses Beatrixlaan-Moerweg) met de varianten op maaiveld, met onderdoorgangen en een tunnel.
Vanwege de toegenomen mobiliteit mede als gevolg van de nieuwbouw in Rijswijk en Den Haag Zuidwest zijn verdergaande maatregelen noodzakelijk. Met IenW is afgesproken dat zij worden geïnformeerd over de voortgang.
- Partijen spreken af dat de MRDH een onderzoek doet of het huidige OV-aanbod in de gemeente Rijswijk, zowel kwantitatief als kwalitatief, toereikend is voor de bestaande woningvoorraad en de geplande woningbouw, met specifieke aandacht voor de kwaliteit en het functioneren van de belangrijkste mobiliteitsknoop: station Rijswijk.
- Bovengenoemde afspraken worden in separate trajecten opgepakt door betrokkenen overheden.

2.5 Leidschendam-Voorburg

Afspraken over de mobiliteitsopgave in de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn nodig, voor het functioneel aanpakken van de regionale mobiliteitsopgave;

- De ontwikkeling van de Binckhorst, met daarin betaald parkeren, heeft effect op parkeren in Voorburg West. Gekeken zal moeten worden hoe hiermee om te gaan.
- De verbreding van de A4-Haaglanden inclusief de ongelijkvloerse kruisingen op de N14 is een, door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, gepauzeerd project o.a. als gevolg van stikstof problemen. De planuitwerking, inclusief de ongelijkvloerse kruisingen, is afgerond. Rijk en regio zijn het eens over de nut en noodzaak en de positieve invloed op de mobiliteitsopgave in de regio. Partijen spreken daarom uit dat zij de ontwikkelingsopgave van de N14 en de urgentie ondersteunen.
- Recent is door Leidschendam Voorburg, MRDH en vervoerders een ontwikkelbeeld opgesteld om het regionale knooppunt van Randstadrail en metrolijn E-halte Leidschendam-Voorburg te verbeteren. Een van de mogelijke verbeteringen is een extra loopbrug aan de zijde van Leidschendam-Zuid. De uitwerking van deze halte wordt in een separaat traject opgepakt door betrokkenen partijen.

3. Het Afvalcluster

Afvalverwerking is een belangrijke en noodzakelijke verzorgende functie. Verplaatsing en transformatie van het afvalcluster is echter cruciaal omdat anders in de stedelijke woonwijk de Binckhorst minder woningen gebouwd kunnen worden en de wijk alleen via een onaantrekkelijk/onveilig gebied is aangesloten op de binnenstad. Daarnaast is de aanleg van het Waterfrontpark onderdeel van de doorontwikkeling van de Binckhorst, om zo voldoende groen in de gebiedsontwikkeling te realiseren.

Het college van Den Haag heeft een besluit genomen, inzake een voorkeursvariant, voor een ruimtelijke reservering ten behoeve van het gedeeltelijk verplaatsen en inpakken van het afvalcluster. Provincie Zuid-Holland en gemeente Den Haag zijn bereid om te werken aan

een aanpassing van de bestuursovereenkomst Binckhorst. Daarbij heeft GS in ieder geval als randvoorwaarden het goed ruimtelijk inpassen van een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein aan de Westvlietweg III, om zodoende de Westvlietweg zelf autoluw te maken. Daarbij heeft GS de voorkeur voor een ontsluitingsweg parallel aan de A12. Indien gekozen wordt voor een ontsluiting parallel aan de A4 dient de gemeente te onderbouwen waarom de ontsluiting parallel aan de A12 niet mogelijk is. Voor het bedrijventerrein Westvlietweg dienen beter benutten, revitaliseren en uitbreiding gelijktijdig uitgewerkt te worden waarbij er ruimte is om een circulaire hub te ontwikkelen. Daarbij vindt GS het belangrijk de ontwikkelingen op het bedrijventerrein Westvlietweg III bijdrage aan de opgave om de Vlietzone groen en beleefbaar in te richten waarbij het cultuurhistorisch karakter van het landschap geborgd wordt. Een goede samenwerking en afstemming met de betrokkenen bij de planuitwerking en uitvoering is daarbij het uitgangspunt. Gedeputeerde Staten vinden het van belang dat er een sluitend financieel plan moet liggen dat de realiseerbaarheid van al deze samenhangende ontwikkelingen zeker stelt.

Voor het cluster heeft de het college van Den Haag de volgende locaties ruimtelijk gereserveerd:

- Het watergebonden overslagstation blijft in het gebied. Deze wordt vernieuwd en getransformeerd zodat het onderdeel wordt van het park;
- De Haagse Straat organisatie (HSO) wordt in combinatie met een klein afvalbrengstation naar het Mercuriuskwartier/Supernovaweg verplaatst;
- Het fietsdepot gaat naar het bedrijventerrein Fruitweg/Energiestraat;
- Het kantoor en de voertuigremise van de Haagse Milieus Services (HMS) wordt verplaatst naar de N-Kavel;
- Het zoutdepot, de grofvuilbunker, het containerdepot en een afvalbrengstation worden voorzien op het (te realiseren uitbreiding van) bedrijfsterrein Westvlietweg in combinatie met een nieuwe ontsluitingsweg.

De Ruimtelijke reservering zal het college van den Haag bestendigen in ruimtelijke instrumentarium, zoals onder andere in het gemeentelijk gebiedsprogramma Binckhorst, Vlietlijn en Geothermie, maar ook in het gebiedsprogramma Haagse Vlietzoom.

De planuitwerking vergt voor goede ruimtelijke inpassing en uitvoering dat in goede samenwerking en afstemming met diverse betrokkenen zoals de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de Provincie, Rijkswaterstaat, het samenwerkingsverband Plaspoelpolder bedrijven (IPP) en diverse belanghebbenden.

Daarbij gelden aanvullend de volgende uitgangspunten;

Als onderdeel van de verdere uitwerking van de plannen van het afvalcluster, waar gemeente Den Haag de regie op voert, wordt voor de financiering een pakket op hoofdlijnen uitgewerkt voor 1-1-2027.

De te realiseren woningen in dit gebied (Parkkwartier) ten opzichte van de eerste fase Binckhorst dragen niet bij (via bovenplanse kosten) aan de Vlietlijn. Dit zodat dit deel ingezet kan worden voor het afdekken van de kosten voor het inpakken van het watergebonden deel van het afvalcluster.

4. Woningcorporaties

De corporaties willen graag bijdragen en helpen om de woningbouw opgaves in de regio te realiseren. De investeringscapaciteit voor de corporaties om te participeren is zeer beperkt tot nihil. Publieke partijen spannen zich in om de investeringscapaciteit van corporaties te vergroten.

5. Marktpartijen

Marktpartijen zijn onder voorwaarden bereid bij te dragen aan de HOV-lijn en de overige bovenplanse plankosten. Hiertoe wordt een separate intentieovereenkomst met de gemeente Den Haag getekend.

6. Vervolg

De gemeente Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, MRDH en Rijkspartners streven ernaar om deze intentieovereenkomst te vervolgen met een anterieure overeenkomst. Het definitieve concept van de overeenkomst is ambtelijke eind september gereed. Vervolgens doorloopt iedere partij, binnen de eigen verantwoordelijkheden, bevoegdheden en interne procedures, het benodigde besluitvormingsproces. Deze overeenkomst eindigt automatisch op 31 december 2026.

Partijen besluiten om een continuering van het Bestuurlijk Overleg Binckhorst te vervolgen tot aan start doorontwikkeling met één bijeenkomst per kwartaal.

Ondertekening

19-06-2026

Het ministerie van Binnenlandse
Zaken en Koninkrijksrelaties

Het ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Provincie Zuid-Holland

Gemeente Den Haag

Gemeente Rijswijk

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Metropoolregio Rotterdam Den Haag