Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst

MIRT-verkenning CID-Binckhorst, 2023

Definitief, 31 maart 2023

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
provincie Zuid-Holland
MRDH METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG
Den Haag
Leidschendam-Voorburg
Rijswijk
MoVe

SAMENVATTING

Waarom een MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst?
De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag groeit. Tot 2040 komen er 400.000 inwoners bij. Dat zorgt voor een grote behoefte aan nieuwe (betaalbare) woningen en werkgelegenheid. In totaal moet in de metropoolregio tot 2040 ruimte worden gevonden voor minimaal 200.000 nieuwe woningen. Een geschikte locatie hiervoor in de Haagse regio, is het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst. Dit gebied is één van de gebieden die in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) aangewezen is voor grootschalige verstedelijking. Tot 2030 komen hier zo'n 20.000 woningen en na 2030 nog ca. 15.000. Daarnaast wordt ruimte gecreëerd voor 35.000 banen.
Minimaal 5.000 woningen worden momenteel al in de Binckhorst gerealiseerd. Op termijn komen er naar verwachting nog 5.000 tot 7.500 extra woningen bij in de Binckhorst. CID-Binckhorst ligt centraal in de stad en de regio wat aansluit op de behoefte aan stedelijk wonen en heeft al veel voorzieningen binnen loop- en fietsafstand. Ook zijn er in de nabijheid verschillende treinstations die een goede basis vormen voor betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer (OV) dan nu het geval is.

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

De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, het gemeentelijke samenwerkingsverband Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de Provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid zoeken samen naar een zo goed mogelijk mobiliteitssysteem in en naar CID-Binckhorst en naar de investeringen die daarvoor nodig zijn. Dit onderzoek noemen we de MIRT-verkenning CID-Binckhorst. In deze MIRT-verkenning wordt toegewerkt naar een Voorkeursalternatief voor een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) oplossing en een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst, die:

1. zorgen dat het verkeer- en vervoersysteem blijft passen bij het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied;
2. zorgen dat de knelpunten in het mobiliteitssysteem (met name voor het openbaar vervoer (OV), maar ook voor de auto) worden aangepakt en;
3. invulling wordt gegeven aan de regionale ambities voor het openbaar vervoer en de fiets (dat meer mensen gebruik maken van OV en fiets i.p.v. de auto).

Wat gebeurt er als we niets doen aan de bereikbaarheid?
Uit de Vervoerwaardestudie van deze MIRT-verkenning blijkt dat als er niet wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid van OV, fiets en voetganger in CID-Binckhorst er verschillende nieuwe knelpunten ontstaan in de Binckhorst en de directe omgeving daarvan en dat bestaande knelpunten erger worden. Door de stedelijke ontwikkeling groeit het auto- en fietsgebruik sterk ten opzichte van de huidige situatie.

Voor het autoverkeer gaat het om bijna een verdubbeling van het aantal autobewegingen in 2040 (wat als referentiesituatie gebruikt is) ten opzichte van het basisjaar 2019. Het autonetwerk raakt naar verwachting op (nog meer) delen van het netwerk overbelast.

Het fietsverkeer groeit ook sterk. Met veel voorzieningen en drie treinstations op fietsafstand past dit binnen de verwachtingen en het is ook positief voor de ambitie van een mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit. Echter een combinatie van een grote hoeveelheid fietsverkeer en aanzienlijke stromen autoverkeer leidt vooral bij kruisingen tot een conflict tussen beide vervoerwijzen met capaciteitsknelpunten en negatieve effecten op de verkeersveiligheid tot gevolg. Het gebruik van het OV-netwerk blijft juist achter als het huidige beperkte OV-aanbod gehandhaafd blijft.

Ook de wegen in het gebied en in de omgeving daaromheen ondervinden hinder van de verwachte toename in autoverkeer. Uit een nadere duiding van de Vervoerwaardestudie blijkt dat ten opzichte van het basisjaar 2019 het autoverkeer

op de Neherkade in 2040 is toegenomen met ca. 40% en dat het autoverkeer op de Regulusweg meer dan verdubbelt is. Als gevolg van de aanleg van de Rotterdamse Baan neemt op het Haagse deel van de Binckhorstlaan (ter hoogte van de Junostraat) het verkeer juist af met ca. 30% ten opzichte van basisjaar 2019.

Op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan neemt het verkeer in de referentiesituatie van 2040 af ten opzichte van het basisjaar 2019. Dit in tegenstelling tot het verkeer op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Het verkeer op deze wegen neemt in 2040 juist toe met respectievelijk 40% en 20% ten opzichte van 2019. Op de Geestbrugweg wordt daarnaast een flinke groei van 35% in het aantal fietsers verwacht. Op de Haagweg is een lichte afname van het autoverkeer in 2040 te zien; op de Rijswijkseweg een lichte toename.

De toename van het verkeer op de diverse plekken heeft ook impact op de verkeerveiligheid en leefbaarheid op de plekken waar sprake is van een toename. Deze gevolgen worden niet acceptabel geacht. Dit leidt tot de conclusie dat de ambities voor extra woningen en arbeidsplaatsen alleen te realiseren zijn met maatregelen voor het faciliteren van duurzame mobiliteitsoplossingen die de groei van het autoverkeer terugdringen.

Vooruitlopend op een toekomstvaste oplossing is in 2019 al een pakket aan 'no regret' maatregelen vastgesteld en voorzien van financiële dekking van in totaal €137,7 mln. Dit 'no regret' pakket omvat maatregelen die genomen worden om bereikbaarheidsknelpunten op te vangen die ontstaan door de eerste fase van de ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Deze maatregelen zijn al in voorbereiding en worden de komende jaren gerealiseerd.

Welke maatregelen worden voorgesteld?
In de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is onderzocht hoe de bereikbaarheidsopgaven die de verstedelijkingsplannen op de Binckhorst met zich meebrengen, op te lossen zijn via een pakket aan maatregelen gericht op mobiliteitstransitie. Deze maatregelen zijn:

- een hoogwaardige OV-verbinding van Den Haag CS door de Binckhorst naar station Voorburg, met een aftakking richting Rijswijk en Delft (zie figuur 0.1);
- een pakket mobiliteitsmaatregelen gericht op het verbeteren van de infrastructuur voor fiets en voetganger, maatregelen om de automobiliteit te beperken en maatregelen om de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van de straten waar de HOV doorheen komt te vergroten (zie tabel 0.1).

In het afgelopen jaar is onderzoek gedaan naar de voorkeursroute en de voorkeursmodaliteit voor de hoogwaardige OV-verbinding. Op basis van een brede beoordeling komt variant 1T als het Voorkeursalternatief naar voren. Qua modaliteit valt daarbij de keuze op een tram, in plaats van HOV-bus of lightrail. De voorgenomen verstedelijking en de noodzaak het autoverkeer te beperken vereisen (minimaal) een tram of een lightrail-verbinding om alle toekomstige reizigers te kunnen vervoeren. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat de capaciteit van het HOV-bussysteem onvoldoende is om toekomstige groei op te vangen en daarmee is een HOV-bus niet toekomstvast.

Figuur 0.1: Voorkeursalternatief HOV-verbinding.

Daarnaast draagt een HOV-bus minder bij aan het mogelijk maken van de verstedelijkingsopgave en het verminderen van bestaande knelpunten. Ook sluit het minder goed aan op de toekomstige ambitie van de HOV Koningscorridor. Een lightrailsysteem heeft fors hogere kosten dan een tram die in de huidige fase niet in verhouding staan tot de extra voordelen en daarmee is een tram vanuit economisch perspectief de beste oplossing.

Voor het tracé richting Station Voorburg is de Maanweg de meest logische route. Deze heeft relatief lage kosten, de beste kosten/baten-verhouding en sluit goed aan op de geplande verstedelijking van de Binckhorst. Deze variant loopt richting Station Voorburg buiten de ecologische zone langs de Maanweg en zo dicht mogelijk langs het spoor om Opa's veldje en scouting Livingstone Miriam niet aan te tasten. Ook maakt deze variant het niet onmogelijk om later een doortrekking richting Zoetermeer te realiseren. Partijen zijn het er over eens dat een eventuele doortrekking in de toekomst te allen tijde vereist dat de HOV-verbinding bij station Voorburg en Huygens' Hofwijck dan naar niveau -1 (ondergronds) wordt verlegd.

Voor het tracé richting Rijswijk en Delft komt de route via de Geestbrugweg als beste uit de onderzoeken. Deze route heeft de laagste kosten, de beste kosten/baten-verhouding en scoort beter op milieueffecten en inpassing. Een goede en veilige inpassing vereist wel een herinrichting en (waarschijnlijk) verkeersbeperkende maatregelen op de Binckhorstlaan (Voorburg), Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Deze oplossing biedt daarmee ook kansen om al bestaande problemen van veel autoverkeer, leefbaarheid en verkeersveiligheid op te lossen. Uit de vervoerwaardestudie blijkt dat met deze maatregelen het aantal auto's door de Geestbrugweg met bijna 70 procent afneemt ten opzichte van de situatie dat niet wordt geïnvesteerd in maatregelen.

Ter verdere versterking van de bereikbaarheid is in de afgelopen anderhalf jaar een basispakket met aanvullende mobiliteitsmaatregelen opgesteld (zie tabel 0.1). In dit pakket zitten 15 maatregelen aanvullende maatregelen.

In de intentieverklaring MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst door de initiatiefnemers afgesproken dat zij in de planning- en studiefase zorgen voor een goede inpassing op de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan in Voorburg en de Geestbrugweg in Rijswijk die de leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plekke versterkt en de doorstroming verbetert. Hiervoor zijn in totaal vier maatregelen (nr. 12, 16, 17 en 18) opgenomen in het pakket mobiliteitsmaatregelen. Deze

Basispakket Mobiliteit		
Thema	Nummer	Maatregel
HOV	0	HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk/Delft
Langzaam verkeer	1	Trekfietstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst
	2	Fietsroute Zonweg (brug)
	3	Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
	4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
	13	Verbinding Binckhorst – Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat)
	14	Caballerobrug voor langzaam verkeer
SMART Mobility	5	Wijk hubs met verschillende vormen van deelvervoer
	6	Algehele bevordering deel- en MaaS-concepten
Stations, fietsparkeren	8	Uitbreiden bestaande fietsvoorziening westzijde Den Haag Centraal
	9	Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
Ruimtegebruik	12	Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
	15	Inrichting Lekstraat
	16	Herinrichting Prinses Mariannelaan
	17	Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
	18	Herinrichting Geestbrugweg

Tabel 0.1 Basispakket Mobiliteit

maatregelen worden in de planning- en studiefase in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden uitgewerkt.

Wat leveren deze maatregelen op?

De aanleg van een HOV-verbinding samen met investeringen in onder andere fiets zijn noodzakelijk om bij grootschalige woningbouw en gebiedsontwikkeling het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen met de voorgestelde HOV-verbinding rechtstreekse, snelle en hoogfrequente verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone, Delft centrum en de Technische Universiteit. De duizenden extra woningen en banen in de Binckhorst bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, als ook die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio. De extra inwoners en werkgelegenheid hebben ook een positief effect op de lokale

economie in de directe omgeving van de Binckhorst, waaronder de oude centra van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

De voorgestelde HOV-verbinding samen met de maatregelen gericht op onder andere fiets, verbeteren de bereikbaarheid van de Binckhorst, van Voorburg-west en van Rijswijk ten opzichte van de referentiesituatie waarin geen maatregelen worden getroffen en maakt de (verdere) stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk. Uit de Vervoerwaardestudie is gebleken dat naast investeringen in HOV en fiets, aanvullend beleid nodig is om de groei van het autoverkeer te beperken. Dit beleid wordt door alle overheden al toegepast en is ook al voorzien voor de Binckhorst: onder andere lage parkeernormen en mobiliteitstransitie (= prioriteit voor lopen, fiets en OV). In de Vervoerwaardestudie is dit opgenomen als een gevoeligheidsanalyse. Daaruit blijkt dat hiermee het autoverkeer voldoende beperkt kan worden, tot ongeveer het huidige niveau, ook op de wegen door Rijswijk en Voorburg. Onderdeel van het Basispakket Mobiliteitsmaatregelen is het verder onderzoeken van een 'doorstroom belemmerende maatregel voor het autoverkeer bij de Geestbrug' waardoor het autoverkeer op de omliggende wegen nog verder teruggebracht kan worden.

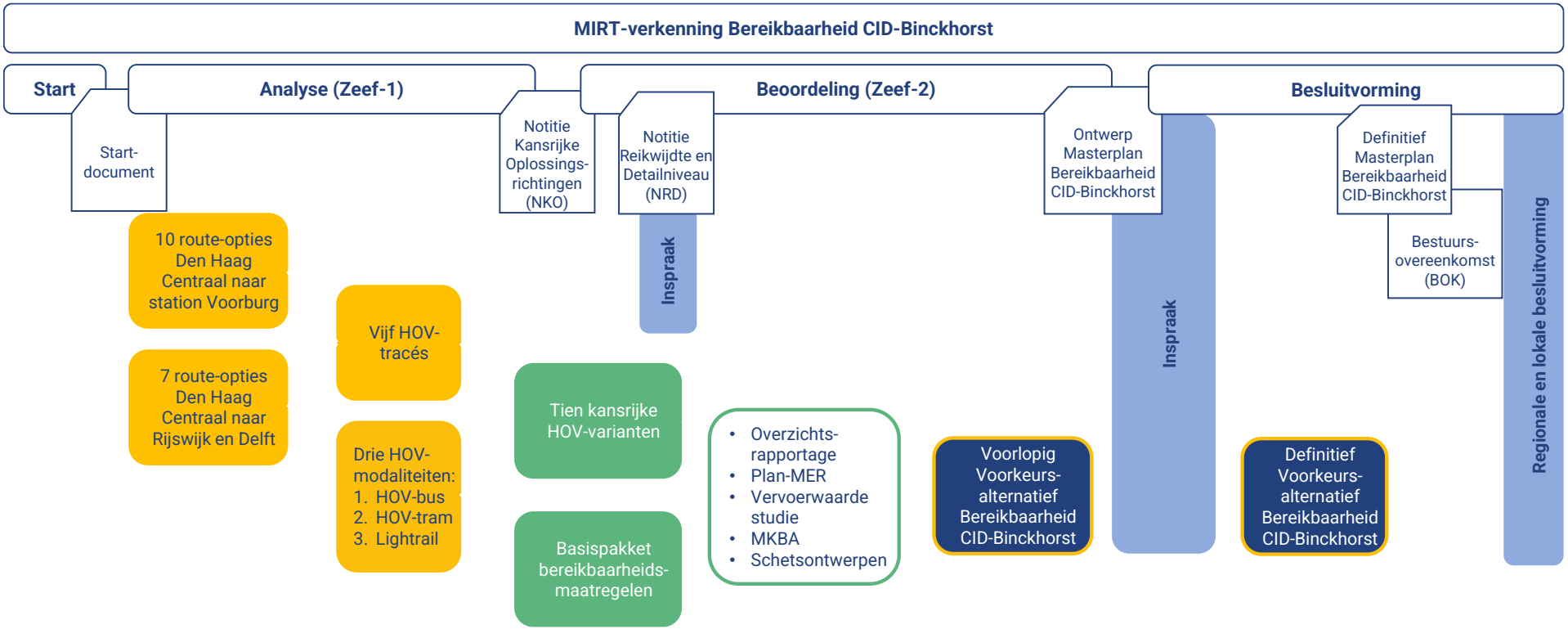
Met de voorziene extra investeringen in het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming verbetert de leefomgeving van de Binckhorstlaan (Voorburg), de Prinses Mariannelaan (deel bij station Voorburg en deel Binckhorstlaan – Geestbrugweg) en de Geestbrugweg sterk. Er wordt ingezet op een volledig herinrichting van deze lanen en weg in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden, waardoor deze straten veiliger, mooier, groener en leefbaarder worden.

Overzicht stappen in deze MIRT-verkenning CID-Binckhorst

Doel van een MIRT-verkenning is te komen tot een slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossing door een opgave breed te onderzoeken, de doelstelling en probleemanalyse te concretiseren en een inzichtelijke afweging te maken. Tijdens een MIRT-verkenning zoeken de initiatiefnemers op basis van een grondige probleemanalyse breed naar mogelijke acties en maatregelen om een (set) opgave(n) te realiseren.

Een MIRT-verkenning begint met een Startbeslissing. In de tweede stap van de MIRT-verkenning (analyse) is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) opgesteld. Deze trechtert beargumenteerd van een groot aantal denkbare route-opties naar vijf HOV-routealternatieven die in combinatie met de drie modaliteiten (HOV-bus, HOV-tram en lightrail) tien kansrijke varianten voor het HOV opleveren. Deze tien HOV-varianten zijn, samen met het Basispakket Mobiliteit, uitgangspunt voor de onderzoeken in de Beoordelingsstap. De Beoordelingsstap rondt af met een ontwerp Masterplan. Over het ontwerp Masterplan is inspraak georganiseerd door de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. De Verkenning eindigt in de Besluitvormingsstap met (1) een besluit over de middelen die Rijk en regio reserveren om het initiatief te ondersteunen, (2) de lokale en regionale vaststelling van het Masterplan met een voorkeursalternatief, (3) een plan van aanpak voor de volgende planning- en studiefase en (4) een Bestuursovereenkomst (BOK).

Op de volgende pagina zijn de vier stappen voor de MIRT-verkenning CID-Binckhorst schematisch weergegeven.



Figuur 0.2: Overzicht van de stappen in de MIRT-verkenning CID-Binckhorst.

“De aanleg van een HOV-verbinding samen met investeringen in o.a. fiets zijn noodzakelijk om bij grootschalige woningbouw en gebiedsontwikkeling het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden.”

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 1

1 INLEIDING 9

2 WAAROM EEN MASTERPLAN BEREIKBAARHEID? 11

2.1 AANLEIDING: GROTE WONINGBOUWOPGAVE ZUIDELIJKE RANDSTAD 12

2.2 DRIE SAMENHANGENDE OPGAVEN 14

2.2.1 Opgave 1: Mogelijk maken verstedelijking 14

2.2.2 Opgave 2: Aanpak mobiliteitsknelpunten 15

2.2.3 Opgave 3: Waarmaken regionale ambities voor fiets en OV 15

2.3 STAND VAN ZAKEN ONTWIKKELINGEN CID-BINCKHORST 16

2.3.1 No-Regretpakket maatregelen mobiliteit 16

2.3.2 Koningscorridor 16

2.3.3 Stand van zaken gebiedsontwikkeling 17

2.4 WAT IS HOV? 17

2.5 HOE ZIET HET PROCES VAN DEZE MIRT-VERKENNING ERUIT? 18

3 VISIE OP MOBILITEIT EN PROBLEEMANALYSE 21

3.1 HOE WORDEN DE VISIES OP MOBILITEIT VORMGEGEVEN IN CID-BINCKHORST? 22

3.2 WAT GEBEURT ER ALS ER GEEN MOBILITEITSMAATREGELEN WORDEN GENOMEN? 24

3.3 GEVOELIGHEIDSANALYSES 26

4 WELKE MAATREGELEN WORDEN VOORGESTELD? 29

4.1 HOE IS HET VOORKEURSALTERNATIEF OPGEBOUWD? 30

4.2 HET VOORKEURSALTERNATIEF (VKA) 32

4.3 LIJNVOERING HOV 34

4.4 KORTE BESCHRIJVING VAN HET VOORKEURSALTERNATIEF 35

4.5 WAT LEVEREN HET VOORKEURSALTERNATIEF EN HET BASISPAKKET MOBILITEIT OP? 35

4.6 UITGEBREIDE BESCHRIJVING VAN HET VOORKEURSALTERNATIEF 36

5 HOE IS HET VOORKEURSALTERNATIEF BEPAALD? 50

5.1 ANALYSESTAP (ZEEF-1) 51

5.2 BEOORDELINGSSTAP (ZEEF-2) 51

5.2.1 Beoordeling alternatieven voor HOV-verbinding 54

5.2.2 Conclusie beoordeling en Voorkeursalternatief 57

6 WAAR KAN IK DE ONDERZOEKEN VINDEN? 60

6.1 ALLE DOCUMENTEN EN ONDERZOEKEN OP EEN RIJ 61

BIJLAGEN 64

BIJLAGE 1 HISTORISCH OVERZICHT 65

1 Inleiding

CID-Binckhorst duurzaam bereikbaar

Voor u ligt het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Dit is, samen met alle bijlagen, het eindproduct van de Beoordelingsstap van de Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst. In dit Masterplan Bereikbaarheid geven de betrokken overheden aan hoe zij denken over de bereikbaarheid van de Binckhorst en het gebied er omheen gezien de voorgenomen gebiedsontwikkeling. Het beschrijft de te nemen maatregelen om het gebied prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. In dit Masterplan, samen met de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning CID-Binckhorst, komen de resultaten van alle studies samen die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd. De studies die zijn geïnitieerd door de initiatiefnemers, te weten de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de Provincie Zuid-Holland (PZH), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

Het resultaat van de MIRT-verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat de forse groei van woon- en werklocaties in het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst tot 2040 mogelijk maakt, binnen de beleidskaders voor duurzaamheid, leefbaarheid en mobiliteitstransitie.
Daarnaast is het pakket gericht op het verminderen van een aantal mobiliteits-knelpunten en geeft het invulling aan hun ambities voor meer fietsen en meer gebruik van het openbaar vervoer.

Dit Masterplan Bereikbaarheid beschrijft het Voorkeursalternatief voor de mobiliteitsmaatregelen CID-Binckhorst, waaronder de Voorkeursvariant voor een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding tussen Den Haag Centraal en Voorburg en tussen Den Haag Centraal en Rijswijk/Delft. Tevens worden de resultaten van de onderzoeken voor deze MIRT-verkenning op hoofdlijnen gepresenteerd. In de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning CID-Binckhorst en in de andere bijlagen bij dit Masterplan Bereikbaarheid zijn de uitgewerkte resultaten van alle onderzoeken te lezen. Dit Masterplan is juridisch gezien aan te merken als ‘een kaderstellende Structuurvisie’ voor het vervolg van dit project. In de volgende planning- en studiefase wordt de HOV-verbinding inclusief de inpassing in de omgeving in een co-creatieproces met de omgeving verder uitgewerkt.

Een participatietraject is onderdeel geweest van het proces naar dit Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. In het Omgevingsverslag wordt dit traject uitgebreid toegelicht. Als laatste heeft een ontwerp Masterplan Bereikbaarheid ter inzage gelegen van 8 augustus tot en met 19 september 2022.

Op het ontwerp Masterplan Bereikbaarheid zijn zienswijzen ingediend bij de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Ook de Commissie m.e.r. heeft een advies uitgebracht over de uitgevoerde onderzoeken.

Na de terinzagelegging is, naar aanleiding van de zienswijzen, de afspraken over de financiële reservering tussen het Rijk en de regionale initiatiefnemers en naar aanleiding van nadere onderzoeken, het voorlopig Voorkeursalternatief niet gewijzigd.

Wel is naar aanleiding van de inspraak het Masterplan op verschillende onderdelen aangepast.

Allereerst is in het Masterplan nu duidelijker aangegeven wat daarin feitelijk wordt vastgelegd. Het Masterplan is een Structuurvisie. Een structuurvisie beschrijft de visie op het ruimtelijk beleid door gemeenten, provincie en het Rijk voor het gebied CID-Binckhorst voor het aspect mobiliteit. Dit Masterplan beschrijft in essentie een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor een duurzame, leefbare en gezonde stedelijke ontwikkeling. Deze bestaat uit de HOV-verbinding als belangrijkste maatregel met daarnaast het zogenaamde Basispakket Mobiliteit met diverse maatregelen gericht op enerzijds de mobiliteitstransitie en anderzijds het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Voor de HOV-verbinding wordt met dit Masterplan vastgelegd dat de Voorkeursvariant een tram is. Ook wordt het tracé vastgelegd. De schetsontwerpen in dit Masterplan geven inzicht in de maakbaarheid van het tracé en zijn nodig voor het opstellen van de kostenraming. In de volgende planning- en studiefase (vanaf

medio 2023) wordt het ontwerp van de HOV gemaakt en vastgelegd, inclusief alle benodigd inpassingsmaatregelen. Parallel hieraan vindt uitwerking van het Basispakket Mobiliteit plaats.

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

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

In de planning- en studiefase wordt het Voorkeursalternatief, met participatie vanuit de omgeving, verder uitgewerkt in een concreet plan.

Leeswijzer
Deze inleiding sluiten we af met een leeswijzer.

In dit document wordt in **Hoofdstuk 2** uitgelegd waarom dit Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst is opgesteld, legt de link met de ontwikkelingen in CID-Binckhorst, gaat in op wat hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is en beschrijft de vier stappen in deze MIRT verkenning.

Hoofdstuk 3 vat de visie samen van de initiatiefnemers op mobiliteit in 2040, beschrijft wat er gebeurt als we niets doen en gaat in op het effect van maatregelen.

Hoofdstuk 4 beschrijft het Voorkeursalternatief bestaande uit de HOV-verbinding en het Basispakket Mobiliteit. Daar staat ook beschreven wat het Voorkeursalternatief oplevert.

Hoofdstuk 5 beschrijft de stappen naar het Voorkeursalternatief met de inhoudelijke afwegingen voor het bepalen van het Voorkeursalternatief.

Tot slot gaat **Hoofdstuk 6** in op de onderliggende studies. Daar staan ook de links naar de andere rapporten.

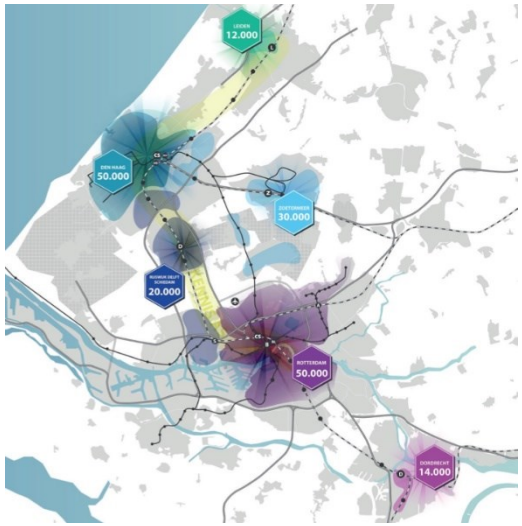
In **een bijlage** wordt ingegaan op de historie van deze MIRT-verkenning.

Dit Masterplan verwijst meermalen naar **andere beleidsdocumenten**. Het Masterplan verwijst naar deze beleidsdocumenten met een zogenaamde hyperlink, waarmee de betreffende documenten zijn te vinden.
Alle documenten van deze verkenning staan op de projectwebsite: www.binckhorstbereikbaar.nl.
Met name het Overzichtsdocument MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is een belangrijk achtergronddocument dat alle onderzoeken en ontwerpen beschrijft.

2 Waarom een Masterplan Bereikbaarheid?

De aanleiding voor dit Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst is de grote woningbouwopgave in dit gebied. De opgaven voor het Masterplan zijn (1) het mogelijk maken van deze verstedelijking, (2) het oplossen van mobiliteitsknelpunten van fiets, OV en ook de auto en (3) het invulling geven aan de mobiliteitstransitie met voorrang voor fiets en OV.

2.1 Aanleiding: Grote woningbouwopgave Zuidelijke Randstad



Figuur 2.1: Woningbouwopgave in de MRDH, (www.mrdh-oeiikgroei.nl).

Ons land kent een enorme woningbouwopgave vanwege de bevolkingsgroei, het kleiner worden van huishoudens en de grote vraag naar betaalbare woningen. De extra woningen worden vooral in de steden toegevoegd omdat de vraag naar woningen in de stad groter is, er op die manier efficiënt gebruik gemaakt kan worden van bestaande stedelijke voorzieningen, wonen en werken dichter bij elkaar komen te liggen en zo het kostbare groen in de regio behouden kan blijven. Om dergelijke gebiedsontwikkelingen te kunnen realiseren, moeten maatregelen getroffen worden.

Een fors deel van de nieuwe woningen wordt gerealiseerd in de Zuidelijke Randstad. Dit leidt ertoe dat de regio Rotterdam en Den Haag groeit. Tot 2040 komen er 400.000 inwoners bij, waarvan zo'n 100.000 in Den Haag en omgeving. Dat zorgt voor een grote behoefte aan nieuwe woningen en werkgelegenheid. In totaal moet in deze regio tot 2040 ruimte worden gevonden voor minimaal 200.000 nieuwe woningen, waarvan Den Haag ongeveer 50.000 nieuwe woningen bouwt[1] (zie figuur 2.1). Een geschikte locatie hiervoor is het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst.

De gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst ligt vast in verschillende ruimtelijke plannen, de belangrijkste hiervan zijn de Structuurvisie CID (vastgesteld juli 2021) en het Omgevingsplan Binckhorst (november 2018). In de structuurvisie staat dat er tot 2040 in het CID zo'n 20.500 woningen bijkomen en er totaal zo'n 25.000 arbeidsplaatsen zullen zijn. Het omgevingsplan Binckhorst maakt hiervan 5.000 extra woningen mogelijk, deze worden momenteel al deels gerealiseerd. Daarnaast is voor de Binckhorst de ambitie geformuleerd dat hier op termijn mogelijk 5.000 tot 7.500 extra woningen bijkomen. In deze MIRT-verkenning is in het planMER en het verkeersmodel, in lijn met bovenstaande ambities voor de Binckhorst, uitgegaan van 12.000 extra woningen (5.000 Omgevingsplan en 7.000 ambitie) en 3.000 extra arbeidsplaatsen (met de 10.000 arbeidsplaatsen uit het huidige omgevingsplan is dat in totaal 13.000)[2].

	Structuurvisie CID	Omgevingsplan Binckhorst	Uitgangspunten MIRT verkenning in 2040
Extra woningen Binckhorst	-	5.000	12.000 (17.000 in gevoeligheidsanalyse)
Arbeidsplaatsen Binckhorst	-	10.000	13.000
Extra woningen CID	20.500	-	20.500
Arbeidsplaatsen CID	25.000	-	25.000

[1] Bron: MRDH 200.000 woningen: Investeren in de Zuidelijke Randstad is investeren in Nederland
Den Haag 50.000 woningen: woonvisie Den Haag

[2] Bron aantallen: www.binckhorstbereikbaar.nl Het huidige omgevingsplan Binckhorst gaat uit van 5.000 woningen. Voor een volgende fase (5000 tot 7.500 woningen) is uitbreiding van het openbaar vervoer met een HOV-verbinding randvoorwaardelijk.

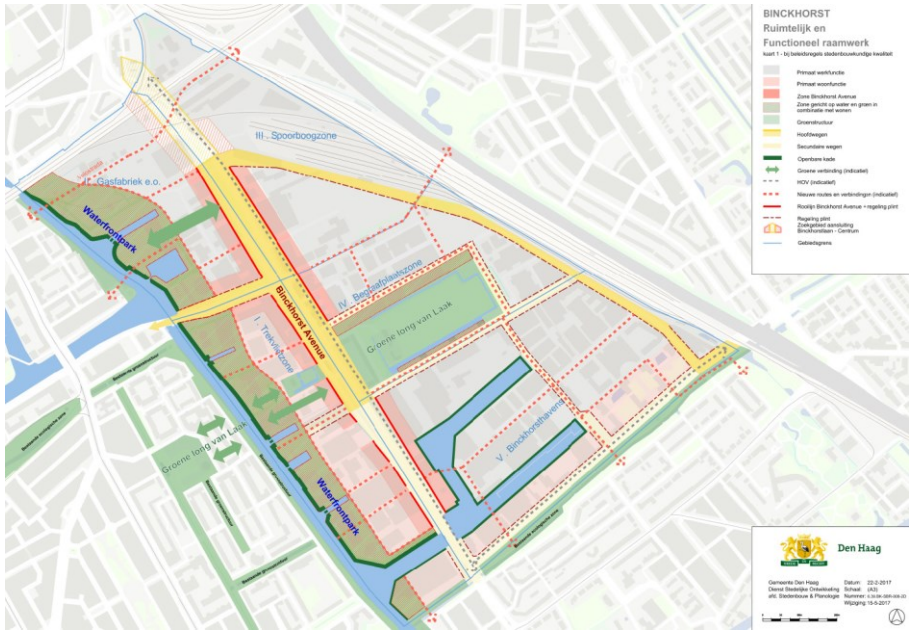
Het daadwerkelijke extra aantal woningen bovenop de 5.000 woningen die het huidige omgevingsplan mogelijk maakt wordt de komende jaren onderzocht in de doorontwikkeling van de Binckhorst (in een nieuw omgevingsplan). Voor al deze extra woningen is een grootschalige verbetering van de bereikbaarheid van het gebied noodzakelijk. Hier geeft het maatregelpakket uit deze MIRT-verkenning invulling aan. Het voorkeursalternatief van deze MIRT-verkenning en gebiedsontwikkeling zijn daarmee sterk met elkaar verbonden. Het vervolg van de MIRT-verkenning en het nieuwe omgevingsplan van de Binckhorst worden dan ook in samenhang opgepakt.

Het bouwen van zoveel nieuwe woningen en ruimten voor bedrijven in CID-Binckhorst zorgt voor extra verplaatsingen. Het is belangrijk om het gebied (en omliggende gebieden) ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. Investeringen in mobiliteit zijn dan ook noodzakelijk om de gebiedsontwikkeling van CID-Binckhorst mogelijk te maken.

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

Als we op de huidige voet de mobiliteit blijven faciliteren, specifiek het autoverkeer, dan ontstaan problemen met de ruimte voor andere functies en de leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en het milieu in zowel CID-Binckhorst als in de aangrenzende gebieden in de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. De ambitie is daarom om bij de verstedelijking van CID-Binckhorst voorrang te geven aan duurzame, ruimte-efficiënte en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer (mobiliteitstransitie). Hierdoor ontstaat meer ruimte in de stad voor wonen, werken en verblijven en verbetert de leefkwaliteit. Uit het OmgevingsEffectRapport (OER) voor het Omgevingsplan Binckhorst kwam dat de mogelijkheid tot doorontwikkeling van de Binckhorst mede afhankelijk is van het anders invullen van de mobiliteit.

Deze MIRT-verkenning Mobiliteit CID-Binckhorst heeft, kort samengevat, als doel het bepalen van een Voorkeursalternatief HOV en aanvullende mobiliteitsmaatregelen om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van CID-Binckhorst te verbeteren, gegeven de ontwikkelambities. Deze Verkenning richt zich op het realiseren van drie samenhangende centrale opgaven voor de mobiliteit uit het Startdocument voor deze MIRT-verkenning.



Figuur 2.2: Ruimtelijk en Functioneel raamwerk Binckhorst (gemeente Den Haag, 2017.).

2.2 Drie samenhangende opgaven

2.2.1 Opgave 1: Mogelijk maken verstedelijking

Het mogelijk maken van de verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden.

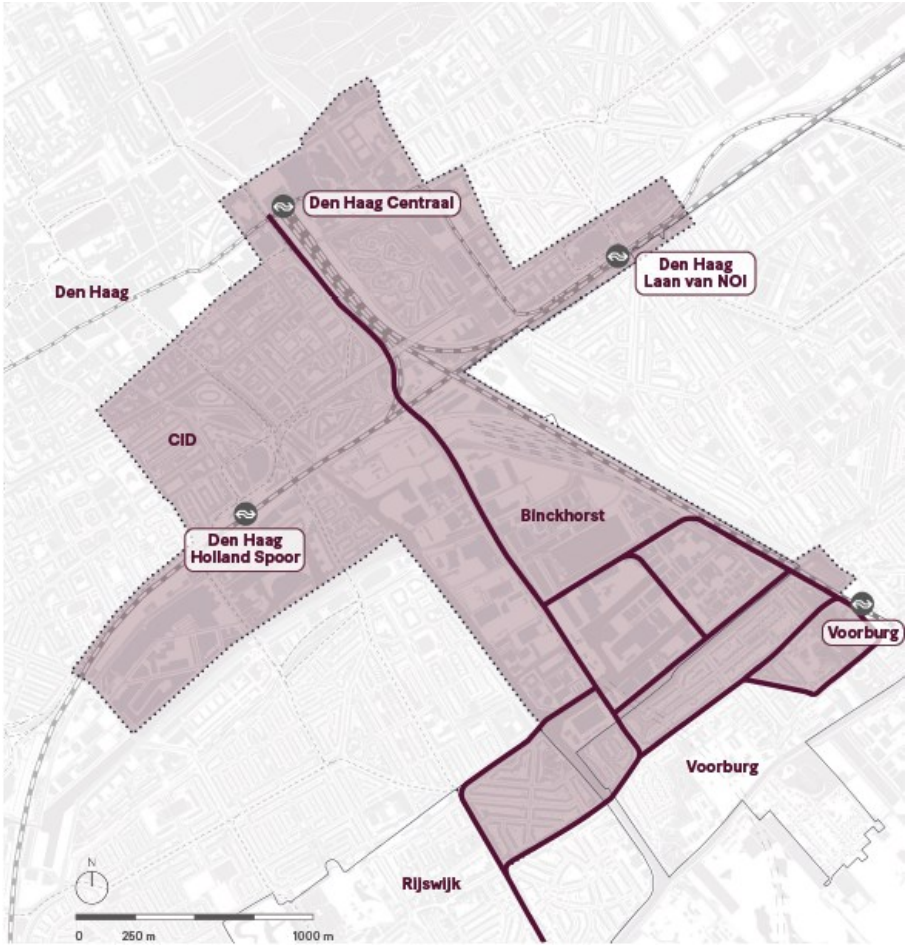
Den Haag trekt veel bewoners en bezoekers aan vanwege haar grote diversiteit aan functies en haar ligging in de Randstad in combinatie met de nabijheid van de zee. Het gebied CID-Binckhorst ligt in het hart van de stad en de regio.

Het Central Innovation District (CID) is het gebied tussen de stations Laan van Nieuw Oost-Indië (Laan van NOI), Den Haag Hollands Spoor (HS) en Den Haag Centraal (CS). De Binckhorst ligt ten zuiden van het CID en grenst aan Rijswijk en Voorburg. Het plangebied voor de MIRT-verkenning is wat groter en omvat ook kleine delen van Voorburg en Rijswijk (figuur 2.3).

Het gebied CID-Binckhorst vormt een belangrijk economisch centrum voor zowel de regio Den Haag als het land. Dit gebied is door het Rijk aangemerkt als NOVEX-woningbouwlocatie (NOVEX = de Nationale Omgevingsvisie Extra) door de voorziene hoge dichtheid aan woningen en al aanwezige kennisinstellingen, onderwijs, zakencentra en instituten voor (inter)nationale governance. De afgelopen tien jaar is de Binckhorst al aanzienlijk veranderd naar meer een gemengd woon-werkgebied, tegelijk zitten hier bedrijven die soms al 100 jaar bijdragen aan de economie van de stad en de regio. Een essentiële combinatie van historie en vernieuwing die bepalend is voor de verdere ontwikkelingen in het gebied.

Met de komst van de Structuurvisie CID (vastgesteld, juli 2021) en het Omgevingsplan Binckhorst (2018 en ontwerp gewijzigde vaststelling in 2020) wordt een forse groei van woon- en werklocaties mogelijk gemaakt, zoals in paragraaf 2.1 toegelicht.

De voorziene verstedelijking in CID-Binckhorst brengt met zich mee dat een versterking van de bereikbaarheid noodzakelijk is.



Figuur 2.3: Plangebied MIRT-verkenning CID-Binckhorst.

De forse verdichtingsopgave vraagt om een andere benadering van stedelijke mobiliteit en vraagt om maatregelen die de bereikbaarheid verbeteren en daarmee de verstedelijking mogelijk maken.

2.2.2 Opgave 2: Aanpak mobiliteitsknelpunten

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

Iedere vier jaar wordt door het Ministerie van IenW een analyse gemaakt van de mobiliteitsknelpunten in Nederland. Dat gebeurt in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)[3]. In de NMCA 2017 staan in (de omgeving van) Den Haag verschillende knelpunten:

- Voor autoverkeer op het hoofdwegennet
- Op het spoor
- Voor Bus, Tram en Metro (onder andere Rijswijkseplein)

2.2.3 Opgave 3: Waarmaken regionale ambities voor fiets en OV

Het bijdragen aan regionale ambities rond OV en fiets.

Fiets

De regionale ambities voor de fiets zijn door de MRDH en door de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk in hun beleid opgenomen.
In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid van de MRDH is de opgave een versterking van het metropolitaan fietsnetwerk met als doel het verbinden van woongebieden met de economische kerngebieden en andere werkgelegenheidslocaties. De fiets biedt bovendien kansen op de first- en last mile voor het snel ontsluiten van openbaar vervoerhaltes en trein- en metrostations.
In het document 'Fiets in de MRDH' werkt de MRDH deze opgave verder uit. Het beoogde – en deels al gerealiseerde - metropolitaan fietsnetwerk vormt een netwerk met de belangrijkste fietsroutes die bijdragen aan de economische bereikbaarheid van de MRDH. Het netwerk ontsluit elf economische toplocaties per fiets. Het centrum van Den Haag is één van deze economische toplocaties. Bereikbaarheid met de fiets versterkt de agglomeratiekracht van de regio. Een belangrijke notie is dat de fiets in de toekomst een meer prominente rol inneemt in het verkeerssysteem. Door de toename van het aantal inwoners en door drukte op het hoofdwegennet wordt de fiets vaker en over langere afstanden gebruikt dan dat nu het geval is. De realisatie van het metropolitaan fietsnetwerk en de groei van het gebruik van de elektrische fiets dragen hieraan bij.

De gemeenten hebben de MRDH-ambities lokaal vertaald in hun mobiliteitsbeleid, waarin ze lopen en fietsen stimuleren:

- Den Haag 2040 in Strategie Mobiliteitstransitie en 'Ruim baan voor de Fiets',
- Rijswijk in het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040 (2022) en
- Leidschendam-Voorburg in de nota Bouwstenen Mobiliteit en bereikbaarheid (2021).

Openbaar vervoer

De regio Den Haag staat voor een grote opgave op het gebied van het openbaar vervoer. Door verdere verdichting stijgt het aantal inwoners, het aantal werknemers en het aantal bezoekers waardoor de vervoervraag sterk toeneemt. Op nationaal en regionaal niveau zijn ambities geformuleerd voor de doorontwikkeling van het OV-systeem. Deze zijn vastgelegd in de Schaalsprong Openbaar Vervoer in concrete plannen voor Den Haag en omgeving. De basis daarvoor is gelegd in de Schaalsprong openbaar vervoer Den Haag en regio (2018).

De Schaalsprong OV verbindt de ruimtelijk-economische opgaven met die voor bereikbaarheid. Het doel is dat het OV, samen met fietsen en lopen, de dragers van de stedelijke mobiliteit worden. Het OV moet een schaarsprong maken: van een netwerk dat vooral gericht is op bediening van Den Haag naar een netwerk dat functioneert op het schaalniveau van de metropoolregio.

[3] De NMCA 2017 brengt de bereikbaarheidsopgaven voor de lange termijn in beeld.
De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is een analyse van de knelpunten op de Nederlandse infrastructuur, te weten wegen, De NMCA is van 1 mei 2017 en heeft het zichtjaar 2040. In 2021 is de NMCA opgevolgd door de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021). wegen, spoorwegen en vaarwegen. Ook daarin staat dat de netwerken van fiets, OV, zoals op het samenloopdeel van RandstadRail, en auto overvol raken en er knelpunten ontstaan richting het jaar 2040.

2.3 Stand van zaken ontwikkelingen CID-Binckhorst

Hieronder volgt allereerst een overzicht van de huidige status van een aantal ontwikkelingen in het CID-Binckhorst. Vervolgens is een mogelijk vervolg van de HOV-verbinding over CID-Binckhorst op langere termijn naar Zoetermeer beschreven. Een korte stand van zaken gebiedsontwikkeling sluit deze paragraaf af.

2.3.1 No-Regretpakket maatregelen mobiliteit

Vooruitlopend op de ontwikkelingen in de CID-Binckhorst is in 2019 besloten tot het uitvoeren van een pakket aan mobiliteitsmaatregelen met een financiële dekking van in totaal € 137,7 mln. Het betreft het zogenaamde No-Regretpakket (figuur 2.4). Deze maatregelen zijn gericht op de korte termijn (start uitvoering rond 2023) om ervoor te zorgen dat al tijdens de eerste realisatiefase van de gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst de verstedelijking en de bereikbaarheid op elkaar afgestemd zijn.

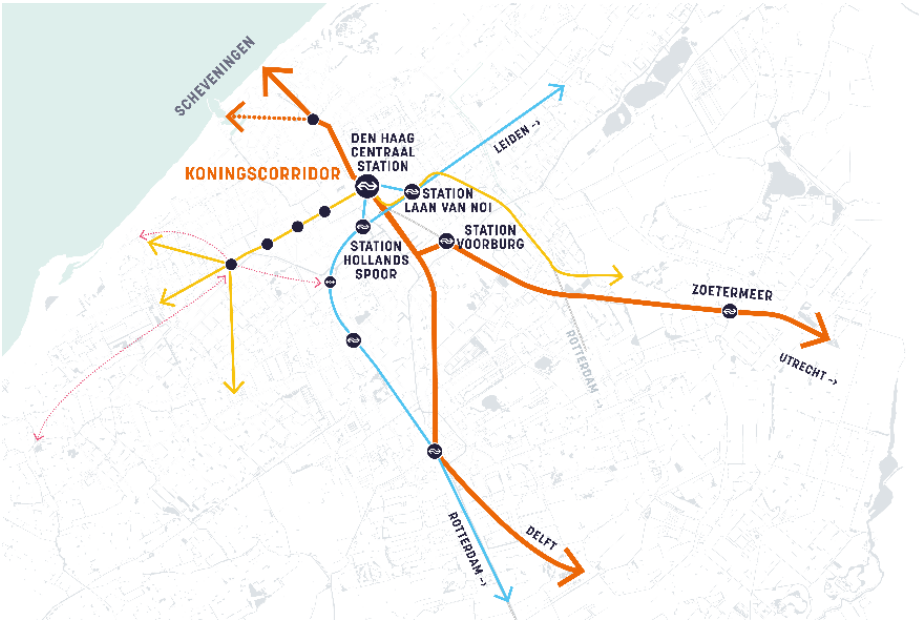
	No-Regret pakket Maatregelen mobiliteit 2019 - 2023	
Thema	Nummer	Maatregel
HOV	2 3 4 11	Ombouw viaducten in sporendriehoek t.b.v. HOV: ombouw van 1 viaduct en fysieke aanpassingen aan de overige 2 viaducten) Realisatie vrije HOV baan Binckhorst op maaiveldniveau (tussen Mercuriusweg en de Zonweg) Verbetering doorstroming HOV en langzaam verkeer (op 3 locaties toepassen iVRI's) Opwaarderen OV-haltes CID-Binckhorst (5 bushaltes op tracé buslijn 26 en 28)
Langzaam verkeer	5 6 8	Realisatie verlengde Velostrada Delft – Leiden (fase 2) Realisatie Trekfietstracé Den Haag – Voorburg/Rijswijk – Pijnacker (oplossen 3 knelpunten) Uitbreiding stallingsvoorzieningen Langzaam Verkeer nabij OV (haltes) (circa 100 fiets- en/of deel-concepten bij OV Haltes
Ruimtegebruik	7 16	P-normen opstellen agenda efficiënt / dubbel ruimtegebruik CID-Binckhorst Inrichting boulevard Waldorpstraat t.b.v. langzaam verkeer (bijdrage aan inrichting openbare ruimte voor OV en LV)
SMART Mobility	1 10 14 15	Smart Mobility & ruimtelijke ontwikkeling inzichtenkaarten en het organiseren, coördineren en uitvoeren van een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak CID – Binckhorst Pilots, proeftuin en gedragsexperimenten Smart Mobility concepten Realisatie en subsidiëring mobility hubs & platform CID – Binckhorst (2 hubs voor circa 100 voertuigen) Ontwikkelen Smart city handleiding (ontwerpeisen infra en data)
Logistiek	12 13	Subsidiëring slimme en innovatieve concepten schone en duurzame bouwlogistiek Subsidiëring innovatieve bezorg-, pakketdiensten en bevoorrading
	9 17	Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station NOI (bijdrage (tijdelijke) eenvoudige (meerlaagse) fietsenstalling) Fietsvoorziening westzijde van Den Haag Centraal (bijdrage aan een fietsparkeervoorziening voor ca. 3.000 fietsen)

Figuur 2.4: Overzicht maatregelen No-Regretpakket CID-Binckhorst.

Voor de periode daarna zijn voor de bereikbaarheid maatregelen voorzien voor de middellange (tot 2030) en de lange termijn (tot 2040). Voor de middellange termijn gaat de MIRT-verkenning uit van de realisatie van een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, bestaande uit een HOV-verbinding (de hoofdmaatregel) en het Basispakket Mobiliteit. Hierop wordt verder ingegaan in Hoofdstuk 4.

2.3.2 Koningscorridor

Eén van de doelen van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is om bij te dragen aan de regionale ambities voor het OV. Op de lange termijn (2040) streven de regionale overheden en het rijk naar de realisatie van de Koningscorridor als onderdeel van een regionale schaalsprong van het OV. De Koningscorridor is een nieuwe regionale HOV-verbinding die zorgt dat reizigers rechtstreeks, hoogfrequent, snel en met een hoog kwaliteitsniveau kunnen reizen van Delft via Rijswijk en van



Figuur 2.5: Koningscorridor

Zoetermeer via station Voorburg, langs CID-Binckhorst en Den Haag Centraal naar de Internationale Zone en Scheveningen.
De Koningscorridor heeft drie doelen: ten eerste het verbinden van belangrijke economische toplocaties in de regio waardoor meer banen binnen bereik van mensen komen en de economie wordt versterkt. Het tweede doel is het mogelijk maken van de grootschalige verstedelijkingsambities langs deze lijn. Het derde doel is het versnellen en verbeteren van de kwaliteit van het OV.

Het aanleggen van een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg en Rijswijk is de eerste stap in het realiseren van de Koningscorridor. Over hoe de volgende stappen voor het realiseren van de volledige Koningscorridor eruit zien, heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Het voorgestelde tracé voor de HOV-verbinding CID-Binckhorst sorteert daarom ook nog niet voor op volgende stappen, maar maakt een eventuele doortrekking ook niet onmogelijk.
Specifiek: een eventuele doortrekking van station Voorburg naar Zoetermeer is pas op de langere termijn (richting 2040) aan de orde. Hiervoor is afgesproken dat áls in de toekomst besloten wordt tot deze doortrekking dat deze bij station Voorburg en Huygens Hofwijck ondergronds wordt aangelegd.

2.3.3 Stand van zaken gebiedsontwikkeling

In 2018 is het omgevingsplan Binckhorst vastgesteld waarin onder andere 5.000 woningen in de Binckhorst mogelijk worden gemaakt. Daarnaast worden ook extra bedrijfsfuncties en voorzieningen toegevoegd. Alle woningen zijn inmiddels gereserveerd of vergund. Inmiddels zijn circa 2.000 woningen in aanbouw en ruim 700 woningen opgeleverd. In 2023 wordt gestart met de doorontwikkeling van de Binckhorst met het opstellen van een nieuw omgevingsplan dat de realisatie van de HOV-verbinding in de Binckhorst mogelijk maakt. Tevens wordt bekeken of er 5.000 tot 7.000 extra woningen te ontwikkelen zijn.

2.4 Wat is HOV?

Hoogwaardig openbaar vervoer, afgekort HOV, is een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijsnelheid), daarmee samenhangende veiligheid en reizigerscomfort. Een HOV-verbinding kan zowel als tram, lightrail als bus worden opgezet en geëxploiteerd.
HOV-lijnen vormen het bovenste niveau van het lokale en regionale openbaar vervoer; ze hebben een structurerende rol op de schaal van een stad, agglomeratie of stedelijke regio. Ze zijn primair verbindend, met relatief grote halteafstanden en een hoge doorstroomsnelheid. En ze zijn goed herkenbaar en het netwerk is eenvoudig te begrijpen.
Er is sprake van een afstemming tussen de HOV-lijnen en de ruimte en mobiliteit eromheen. Dit betekent onder andere dat zoveel mogelijk een vrije baan wordt gerealiseerd en gelijkvloerse kruisingen zoveel mogelijk worden voorkomen. Er is een goede ruimtelijke inpassing. Er is een wisselwerking tussen dichtheden en ruimtelijke functies enerzijds en het HOV anderzijds. Loop- en fietsroutes en stallingen zijn goed gesitueerd en de aansluiting op het andere openbaar vervoer is geoptimaliseerd.

In het schema hieronder (figuur 2.6) staan de kenmerkende verschillen tussen de drie verschijningsvormen van HOV: HOV-bus, HOV-tram en Lightrail. Als in dit rapport gesproken wordt van een HOV-verbinding dan gaat dat om de verbinding, de route, het tracé, los van de modaliteit (bus, tram of lightrail).

	HOV-Bus	HOV-Tram	Lightrail
Halte-afstanden	750-1.000 m	750-1.000 m	1.000 – 2.000 m
Kruisingen	Gelijkvloers (vrije baan)	Gelijkvloers (vrije baan)	Ongelijkvloers
Capaciteit per dag	tot 10.000 reizigers	10.000 – 50.000 reizigers	20.000 – 60.000 reizigers
Gemiddelde snelheid	Circa 25 km/u	Circa 25 km/u	Circa 30 à 35 km/u

Figuur 2.6: Belangrijkste verschillen tussen de modaliteiten HOV-Bus, HOV-Tram en Lightrail.

2.5 Hoe ziet het proces van deze MIRT-verkenning eruit?

De MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is een project onder het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Een MIRT-project wordt aangepakt in een vijf fasen, waarvan de 'verkenning' er één is. De fase Verkenning kent weer vier stappen. Dit Masterplan Bereikbaarheid is het eindproduct van de beoordelingsstap van de MIRT-verkenning CID-Binckhorst Bereikbaar.

Figuur 2.7: Fasen en stappen MIRT-proces.

In het schema hierboven staan de vijf fasen van het MIRT-proces en de vier stappen in de fase Verkenning weergegeven. Een uitgebreider historisch overzicht van dit project staat in bijlage 1.

Zoals aangegeven telt de MIRT-verkenning vier stappen, waarin van grof naar fijn wordt gewerkt. Na de startfase, volgen een analysestap (Zeef-1) en beoordelingsstap (Zeef-2). E en MIRT-verkenning wordt afgesloten met de besluitvorming.

Tijdens de Zeef-1 en Zeef-2 fase is voor de bepaling van de HOV-verbinding getrechterd van veel denkbare tracé-alternatieven en modaliteitsvormen, via een beperkter aantal kansrijke varianten[4] (diverse combinaties van tracés en modaliteiten) naar de voorkeursvariant voor de HOV-verbinding.

Het uiteindelijke voorkeursalternatief bevat een integraal pakket aan mobiliteits-maatregelen, bestaande uit:

- de voorkeursvariant (modaliteit en tracé) voor de HOV-verbinding en
- het Basispakket Mobiliteit.

[4] De begrippen 'denkbare alternatieven' en 'kansrijke alternatieven' zijn de begrippen die standaard in MIRT-projecten worden gebruikt.

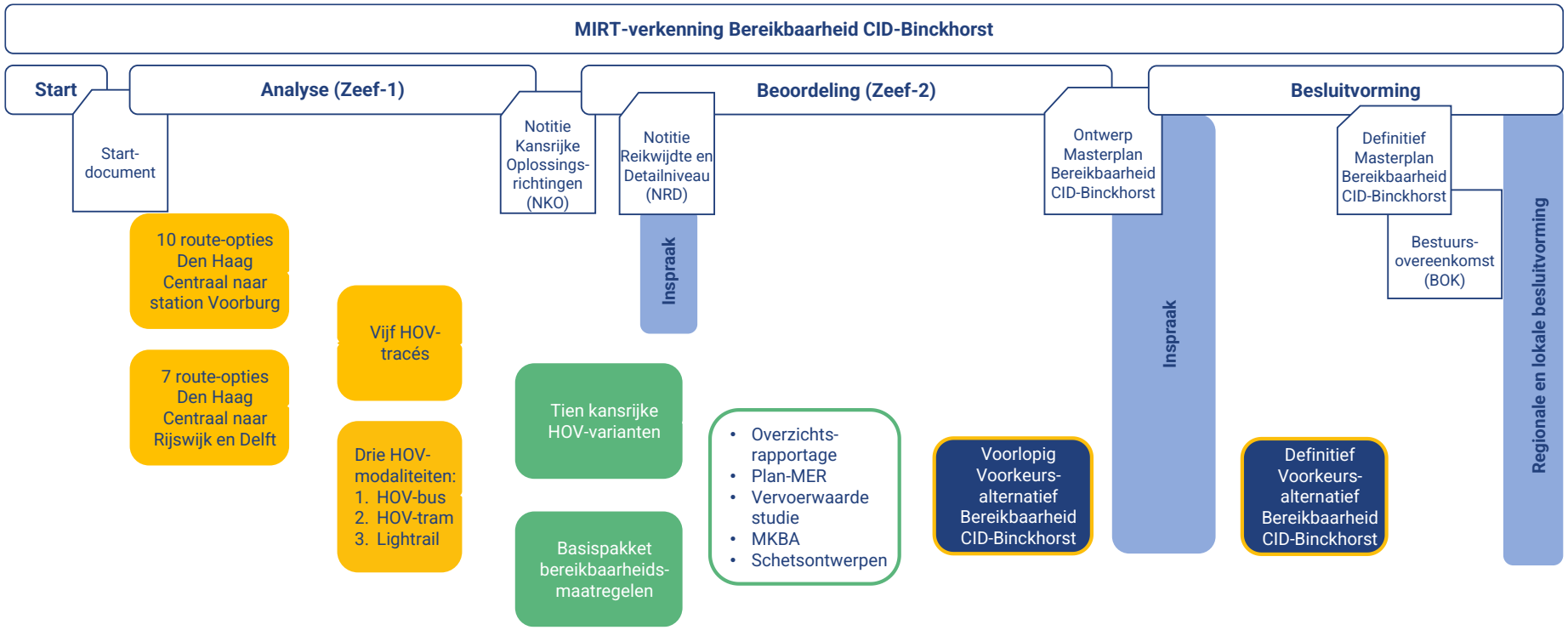
Dit Masterplan legt het HOV-tracé op hoofdlijnen vast.
In deze MIRT-verkenning zijn 'schetsontwerpen' gemaakt voor het tracé. Deze zijn bedoeld om inzicht te geven in de maakbaarheid van het tracé en waren nodig voor het opstellen van de kostenraming. De schetsontwerpen geven een indicatie van hoe het tracé eruit kan zien, maar hier zitten nog verschillende onzekerheden in en deze worden nu niet vastgesteld. In de volgende planning- en studiefase (vanaf medio 2023) wordt het technisch ontwerp van de HOV en omliggende openbare ruimte verder uitgewerkt en vastgelegd, inclusief alle benodigd inpassingsmaatregelen.

Op de volgende pagina staat een uitgebreid schematisch overzicht van de stappen in deze Verkenning CID-Binckhorst.

Overzicht stappen in deze MIRT-verkenning CID-Binckhorst
Doel van een MIRT-verkenning is te komen tot een slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossing door een opgave breed te onderzoeken, de doelstelling en probleemanalyse te concretiseren en een inzichtelijke afweging te maken. Tijdens een MIRT-verkenning zoeken de initiatiefnemers op basis van een grondige probleemanalyse breed naar mogelijke acties en maatregelen om een (set) opgave(n) te realiseren.

Een MIRT-verkenning kent vier stappen: Start, Analyse, Beoordeling en Besluitvorming.
Een MIRT-verkenning begint met een Startbeslissing. In de tweede stap van de MIRT-verkenning (analyse) is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) opgesteld. Die trechtert beargumenteerd van een groot aantal denkbare route-opties naar vijf HOV-routealternatieven die in combinatie met de drie modaliteiten (HOV-bus, HOV-tram en lightrail) tien kansrijke varianten voor het HOV opleveren. Deze tien HOV-varianten zijn, samen met het Basispakket Mobiliteit, uitgangspunt voor de onderzoeken in de Beoordelingsstap. De Beoordelingsstap rondt af met een ontwerp Masterplan. Over het ontwerp Masterplan is inspraak georganiseerd door de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. De Verkenning eindigt in de Besluitvormingsstap met (1) een besluit over de middelen die Rijk en regio reserveren om het initiatief te ondersteunen, (2) de lokale en regionale vaststelling van het Masterplan met een voorkeursalternatief, (3) een plan van aanpak voor de volgende planning- en studiefase en (4) een Bestuursovereenkomst (BOK).

Hieronder zijn de vier stappen voor de MIRT-verkenning CID-Binckhorst weergegeven.



Figuur 2.8: Overzicht van de vier stappen in de MIRT-verkenning CID-Binckhorst.

SHURGARD
SELF-STORAGE
HERSTELLEN
McDRIVE
Let op!
Fietsers
op de
rijbaan
50-LRX-6

MASTERPLAN BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

3 Visie op mobiliteit en probleemanalyse

De woningbouw in het gebied leidt tot mobiliteitsopgaven. Om daar zicht op te krijgen is allereerst onderzocht wat er gebeurt als er geen maatregelen worden genomen. Die effecten zijn fors. Vervolgens is onderzocht welke maatregelen uit het staande beleid van de gemeenten bijdragen aan het creëren van een duurzame, gezonde, leefbare en bereikbare stedelijke ontwikkeling.

3.1 Hoe worden de visies op mobiliteit vormgegeven in CID-Binckhorst?

De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de provincie Zuid-Holland en de MRDH geven in (hoog) stedelijke gebieden (zoals CID-Binckhorst) voorrang aan actieve vormen van mobiliteit, lopen en fietsen, en aan een verbeterd openbaar vervoer. De auto heeft daar een kleinere rol. De mobiliteitstransitie ondersteunt deze ambitie en draagt bij aan de verstedelijkingsopgave door het creëren van meer ruimte in de stad voor wonen, werken en verblijven.

De gemeenten hebben deze visie vastgelegd in:

- Strategie mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2024 (februari 2022), en de Structuurvisie CID Den Haag (2019)
- Bouwsteen Mobiliteit en Bereikbaarheid Leidschendam-Voorburg (december 2021) en
- Mobiliteitsprogramma Rijswijk (december 2021).

Ook de provincie, de MRDH en het Rijk hebben visies op mobiliteit die hierop aansluiten.

Hieronder worden de visies op mobiliteit in de negen punten samengevat.

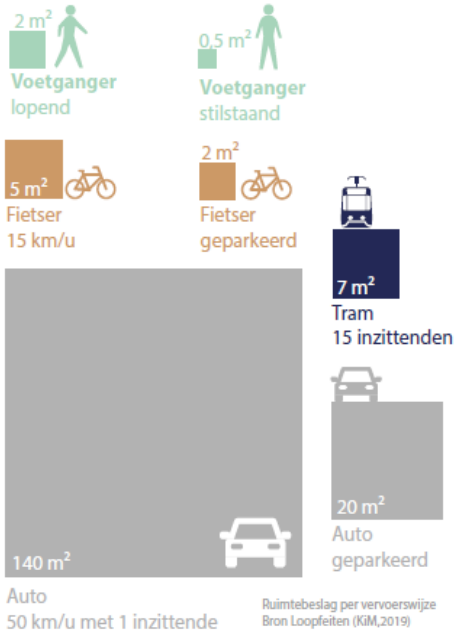
1. Mobiliteitstransitie (met een voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer)

Om bereikbaar te blijven én het ruimtebeslag te beperken, wordt de bestaande ruimte voor mobiliteit in stedelijke gebieden efficiënter benut. Dat vraagt om een mobiliteitsbeleid dat sterk stuurt op mobiliteitstransitie met prioriteit voor een mobiliteit op de menselijke maat, waarbij voetgangers en fietsers de belangrijkste verkeersdeelnemers zijn.

De openbare ruimte wordt daarom conform de CROW handreiking 'mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling' ingericht met de voorkeursvolgorde van in ruimtebeslag en prioritering op kruispunten van achtereenvolgens:

- Voetganger,
- Fietser,
- Openbaar vervoer en
- auto.

Het aanbieden van veel ruimte-efficiënte vervoermiddelen zorgt ervoor dat het CID-Binckhorst en de aansluitende delen van Voorburg en Rijswijk met alle modaliteiten, ook met de auto, goed bereikbaar blijven.



Figuur 3.1: Ruimtegebruik per vervoerwijze (Bron: Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid, Leidschendam-Voorburg).

2. Korte afstanden = meer lopen

Als gevolg van de verdichting en functiemenging in CID-Binckhorst liggen functies op relatief korte afstanden en is de voetganger hier de belangrijkste verkeersdeel-nemer. Tevens heeft lopen een onmisbare rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. In CID-Binckhorst komt een fijnmazig netwerk van voetgangers-verbindingen, dat goed aansluit op stations en de OV-haltes.

3. Ruim baan voor de fiets

In de visie op mobiliteit neemt de (E-)fiets een belangrijk deel van de mobiliteitsgroei in het CID-Binckhorst voor haar rekening. Regionale en stedelijke fietsroutes (zoals de Velostrada en het Trekfietstracé) gaan CID-Binckhorst met buitenwijken en omliggende gemeenten verbinden. Het aandeel e-fietsers groeit naar 40-60% van alle

fietsers. De (e-)fiets is een aantrekkelijk vervoermiddel voor afstanden tot ongeveer 15 kilometer.
De huidige fietsinfrastructuur in de Binckhorst en naar de omringende gebieden heeft te weinig capaciteit om de forse groei van het fietsverkeer te faciliteren. Daarnaast vraagt het snelheidsverschil tussen de 'gewone' fiets en de e-fiets om extra ruime fietspaden.
Voor fietsverplaatsingen binnen het CID-Binckhorst en de directe omgeving wordt een fijnmazig netwerk van fietsverbindingen gerealiseerd dat goed aansluit op de stations. Het gebruik van de fiets wordt verder aangemoedigd door goede fietsparkeer-voorzieningen te bieden.
Met de groei van het aantal fietsers neemt de druk op het wegennet en met name op de al overbelaste kruispunten toe.

4. Autoluw: bereikbaar met de auto, maar minder doorgaand autoverkeer

De mobiliteitstransitie betekent dat lopen, fietsen, OV en verblijfskwaliteit prioriteit hebben bij de inrichting van de buitenruimte. Daartoe wordt het gebied autoluw ingericht. De auto kan nog wel het gebied in en uit, maar routes dwars door het gebied zijn niet meer mogelijk. Binnen dit gebied wordt conform de Structuurvisie CID een snelheid van 30 km/uur de norm, 50 km/uur wegen worden de uitzondering.

5. Schaalsprong OV: voortbouwen op het succes van RandstadRail

De NS-stations en Randstadraillijnen bieden een excellente bereikbaarheid van het CID-Binckhorst op alle schaalniveaus. Lightrail (tram en RandstadRail) en spoor (sprinters en Intercity's) zijn hiervoor onmisbaar, het busnetwerk functioneert aanvullend.
Dit OV-netwerk heeft capaciteitsknelpunten, zowel bij de stations als in het netwerk. Centrale delen van het tram- en RandstadRail netwerk zijn overbelast. Met de groei van het ruimtelijk programma in het CID-Binckhorst zijn investeringen in de capaciteit en de snelheid van het OV-netwerk urgent. Dit is uitgewerkt in de plannen voor het verbeteren van regionale HOV-verbindingen met een Schaalsprong OV.
Voor een optimaal functionerend OV zijn goede aansluitingen op de loop- en fietsverbindingen en goede ketenvoorzieningen (stallingen, deelsystemen e.d.) essentieel. Voor reizigers van buiten Den Haag met een bestemming in het CID-Binckhorst, functioneren P+R voorzieningen aan het spoor- en lightrailnetwerk. Deze bevinden zich, buiten het CID-Binckhorst.

6. Minder ruimte voor parkeren: aanbod gestuurd en marktconform

Een effectieve organisatie van parkeren is een sleutel voor een goed bereikbaar CID-Binckhorst met een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte. Het eigen bezit van een auto is voor veel toekomstige bewoners en gebruikers van dit gebied minder noodzakelijk, vanwege de aanwezige alternatieven. Voor mensen die toch een eigen auto hebben of voor bezoekers die met de auto komen, zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig, maar wel tegen een marktconform tarief. Voor fietsen komen ruime stallingsvoorzieningen bij en in de nieuwe woonblokken.

7. Minder overlast door ruimte-efficiënte logistiek

Een deel van het wegverkeer in het CID-Binckhorst en de directe omgeving betreft stedelijk distributieverkeer voor toelevering van goederen en diensten. De logistiek in het CID-Binckhorst wordt met minder overlast en meer veiligheid voor de omgeving georganiseerd. De inzet is het gebruik van schone en veilige vervoermiddelen en het tegengaan van onnodige verkeersbewegingen. Bij (grootschalige) nieuwbouw in CID-Binckhorst is de inzet zoveel mogelijk inpandig te laden- en lossen.

8. Verruimen keuzemogelijkheden: innovatieve mobiliteitsdiensten en mobiliteitsmanagement

In het CID-Binckhorst is ruimte voor innovatieve mobiliteitsdiensten die bijdragen aan een leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar gebied. Er liggen kansen voor diensten die mensen stimuleren vooral te lopen en te fietsen of gebruik te maken van het OV en deelmobiliteit. Diensten bieden gebruikers een weloverwogen keuze, als alternatief voor het bezit en gebruik van de privé auto. Een aanbod van deelmobiliteit speelt hierbij een belangrijke rol. Denk hierbij aan mobiliteitshubs voor deelauto's, bakfietsen en andere vervoersdiensten.
Afspraken met bedrijven, overheid, onderwijs en (internationale) organisaties stimuleren werknemers, bezoekers en studenten vaker voor schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen te kiezen.

9. Meer leefbaarheid door versneld naar zero-emissie mobiliteit

De stedelijke verdichting en de toenemende mobiliteitsvraag maken het urgent om, voor de leefbaarheid binnen het CID-Binckhorst versneld in te zetten op de introductie van klimaatneutrale en emissieloze mobiliteit. Het verlagen van de uitstoot van CO_2, stikstof en fijnstof is urgent. Een hoog aandeel van lopen, fietsen en OV-reizigers

draagt hier sterk aan bij. Voor het resterende auto- en vrachtverkeer is de inzet om dit versneld zero-emissie te maken. In dit dichtbevolkte gebied is een versnelde transitie naar elektrisch rijden wenselijk. Bij nieuwe bouwontwikkelingen in het CID-Binckhorst is een, op termijn, volledig elektrisch wagenpark de ambitie.

3.2 Wat gebeurt er als er geen mobiliteitsmaatregelen worden genomen?

In de huidige situatie is het autoverkeer al druk in en rondom de Binckhorst. Een verdere groei van het autoverkeer is ongewenst om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid niet verder achteruit te laten gaan. In de MIRT-verkenning bekijkt de 'Vervoerwaardestudie' de toekomstige verkeersstromen voor zowel een 'referentiesituatie' met alleen de 'autonome ontwikkeling' (zonder projectingrepen) als met verschillende projectvarianten.

Bij de prognoses voor toekomstig te verwachten verkeer is het verplicht om uit te gaan van landelijk vastgestelde verwachtingen die van invloed zijn op de groei van het verkeer zoals de groei van de bevolking, een toename van elektrische auto's en de kosten van brandstof, belasting en parkeren.
Op basis van deze landelijke verwachtingen nemen de verkeersintensiteiten in de referentiesituatie in en rondom de Binckhorst richting 2040 verder toe.
Hieronder is bovenstaande nader uitgewerkt en toegelicht.

Referentie 2040
De referentie voor 2040 levert inzicht op in wat er gebeurt als er geen mobiliteitsmaatregelen vanuit dit project worden genomen. Het beschrijft de 'autonome ontwikkeling': wat gebeurt er zonder HOV en zonder aanvullende maatregelen, zoals het aanleggen van extra fietspaden en/of het nemen van parkeermaatregelen? Andere ontwikkelingen, die geen onderdeel uitmaken van dit project, kunnen wel onderdeel zijn van de referentiesituatie. Zo zijn bijvoorbeeld extra woningbouw in de Binckhorst en de al eerder vastgestelde verbeteringen van het fietsnetwerk wel onderdeel van de referentie 2040.

De vervoerwaardestudie laat zien dat in de referentie 2040 alle vervoerwijzen (modaliteiten) groeien (zie figuur 3.1):

- Fiets

De al voorgenomen verbeteringen in het fietsnetwerk en de extra woningbouw zorgen voor een sterke groei van het fietsverkeer. De grote toename van het aantal fietsers (en de snelheidsverschillen fiets - e-bike) in het gebied zorgt voor een zwaardere belasting van het fietsnetwerk. Een positieve ontwikkeling vanuit de ambitie naar mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit, maar wel met mogelijke capaciteitsknelpunten op de fietspaden en kruisingen.

- Openbaar vervoer

Het gebruik van het OV-netwerk neemt toe, maar die groei is beperkt als gevolg van het beperkte OV-aanbod en blijft daarmee achter bij de groei van het fiets- en autoverkeer.

- Auto

De toename van autoverkeer binnen CID-Binckhorst wordt o.a. veroorzaakt door een toename van de mobiliteit als gevolg van de extra woningen en de ingebruikname van de Rotterdamsebaan, die in 2019 nog niet was en in 2040 er wel is. Deze situatie zorgt voor een zware belasting van het autonetwerk, dat in het basisjaar 2019 al geen extra ruimte meer had en overbelaste kruispunten kende.

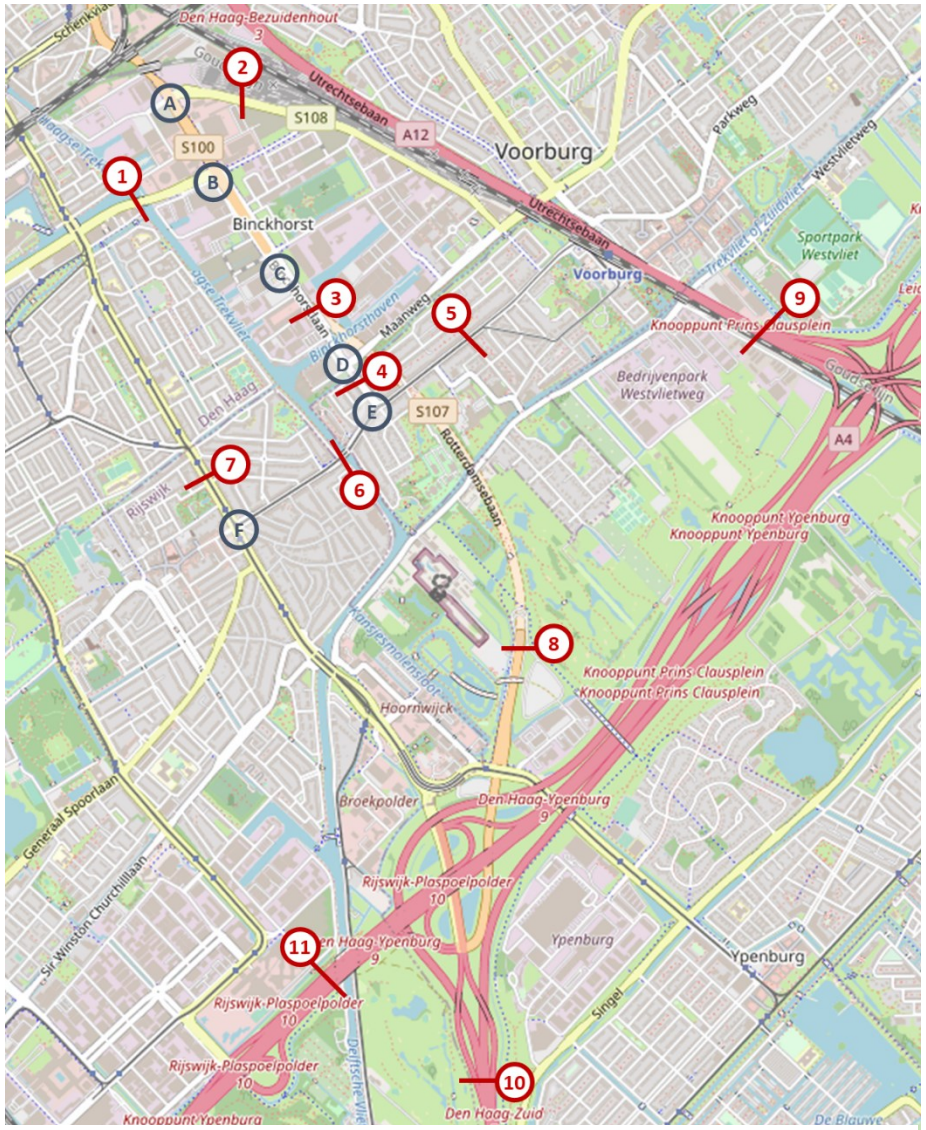
Figuur 3.1 laat de toename in modaliteitsgebruik zien. Daarnaast maakt deze figuur inzichtelijk dat het autogebruik in de referentiesituatie dominant is én blijft t.o.v. fiets- en OV-gebruik. Dit geldt zowel in de huidige situatie als voor de situatie in 2040 wanneer er geen mobiliteitsmaatregelen worden getroffen.

Figuur 3.1: Toename mobiliteit tussen 2019 en referentiejaar 2040, zonder maatregelen (betreft ritten van en naar de Binckhorst).

In de referentie 2040 nemen de auto-intensiteiten op bijna alle wegvakken toe. Het aantal fietsers van- en naar de Binckhorst verdrievoudigt tussen het basisjaar 2019 en het prognosejaar 2040. Diverse wegen ondervinden hinder van de verwachte toename van het autoverkeer.

De combinatie van een grote hoeveelheid fietsers en aanzienlijke stromen auto's leidt vooral bij kruispunten tot een conflict tussen beide vervoerwijzen met capaciteitsknelpunten en negatieve effecten op de verkeersveiligheid tot gevolg *(de cijfers en letters hieronder verwijzen naar de dwarsdoorsneden op de kaart hiernaast, figuur 3.2*):

- Op de Mercuriusweg (1) is tussen 2019 en 2040 een stijging van ca. 45% van de auto-intensiteiten te zien en bijna een verdrievoudiging van het aantal fietsers in het basisjaar. Op de Supernovaweg (2) is sprake van een verdubbeling van het autoverkeer en een verviervoudiging van de fietsintensiteiten.
- Op de Binckhorstlaan ter hoogte van de Junostraat (3) is een afname te zien van bijna een derde in de auto-intensiteiten. Dat wordt veroorzaakt door het toevoegen van de Rotterdamsebaan (8). Het fietsverkeer verdubbelt richting 2040. De Binckhorstlaan in Voorbrug (4) laat in het model een afname van het aantal autoritten zien (a.g.v. het toevoegen van de Rotterdamsebaan), maar een verdubbeling van het fietsverkeer tussen 2019 en 2040.
- De auto-intensiteiten op de Prinses Mariannelaan (5) nemen tussen 2019 en 2040 met meer dan 40% toe. De Geestbrugweg (6) toont een toename van meer dan 20% van het aantal autoritten en een stijging van het aantal fietsers van 25%. Haaks op de Geestbrugweg vindt een flinke groei plaats van het aantal kruisende fietsers via de Nieuwe Tolbrug-Hoekweg via enerzijds de Cromvlietkade en anderzijds de Geestbrugweg-Binckhorstlaan. Wat ook een groei van het fietsverkeer oplevert op de Geestbrugweg en de Pr. Mariannelaan.
- Bij de Haagweg (7) is een lichte toename te zien van het aantal autoritten en een afname in het aantal fietsritten.
- De *Rotterdamsebaan (8)* laat op basis van telcijfers uit 2021 zien, dat het autogebruik in 2040 ca. 35% hoger is dan nu.
- Op *de Utrechtse Baan (A12) (9)* is in de telcijfers van november 2021 een daling van de auto intensiteiten zichtbaar ten opzichte van het basisjaar 2019. De openstelling van de Rotterdamse Baan zorgt voor deze afname op de *A12* (9). Ondanks de huidige afname als gevolg van de openstelling Rotterdamse baan,



Figuur 3.2: Overzicht van lokale impact op fiets- en autoverkeer zonder mobiliteitsmaatregelen.

is tot 2040 een groei van ca. 10% zichtbaar.

- Tussen basisjaar 2019 en referentie 2040 zien we op de *A13 (10)* een groei van meer dan 20%.
- In het basisjaar 2019 is geen parallelstructuur op de *A4 (11)* opgenomen, deze twee extra rijstroken zorgen voor een verhoging van de capaciteit op de A4. Tussen het basisjaar 2019 en referentie 2040 is een groei zichtbaar van ongeveer 20%.
- De toename van fiets- en auto intensiteiten op de Supernovaweg (2), Binckhorstlaan (3) en Mercuriusweg (1) resulteert in een grotere belasting op de kruispunt en *Supernovaweg – Binckhorstlaan (A)* en *Mercuriusweg – Binckhorstlaan (B).*
- De verhoogde auto- en fietsintensiteiten op de Geestbrugweg, Binckhorstlaan Zuid (4) en Prinses Mariannelaan (5) zorgen aan de zuidzijde voor een hogere belasting op de kruispunten *Prinses Mariannelaan –Binckhorstlaan (E)* en het kruispunt *Haagweg – Geestbrugweg (F)*.

De conclusie uit de Vervoerwaardestudie van deze MIRT-verkenning is dat zonder investeringen in de bereikbaarheid van OV, fiets en voetganger in CID-Binckhorst (de referentie 2040) er verschillende nieuwe knelpunten ontstaan in de Binckhorst en de directe omgeving daarvan en dat bestaande knelpunten erger worden.
Het auto- en fietsgebruik groeit als gevolg van de stedelijke ontwikkeling sterk ten opzichte van de huidige situatie. Voor het autoverkeer gaat het om bijna een verdubbeling van het aantal autobewegingen in 2040 (wat als referentiesituatie gebruikt is) ten opzichte van het basisjaar 2019. Het autonetwerk raakt naar verwachting op (nog meer) delen van het netwerk overbelast. De toename van het verkeer heeft ook impact op de verkeerveiligheid en leefbaarheid op de plekken waar sprake is van een toename. Deze gevolgen worden niet acceptabel geacht.

Dit leidt tot de conclusie dat de ambities voor extra woningen en arbeidsplaatsen alleen te realiseren zijn met maatregelen voor het faciliteren van duurzame mobiliteitsoplossingen die de groei van het autoverkeer terugdringen.

3.3 Gevoeligheidsanalyses

In de afgelopen jaren is gebleken dat de autogroei in stedelijk gebied veel minder is dan de landelijke scenario's voorspelden. Dit komt onder andere doordat gemeenten al maatregelen nemen die het autogebruik minder aantrekkelijk maken en het gebruik van de fiets en lopen stimuleren.
De gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag zetten in op binnenstedelijke verdichting om de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen te vergroten. Meer woningen en mensen in de steden zorgen voor meer verplaatsingen, maar door het verdichten ook voor kortere verplaatsingsafstanden. Om die groei goed op te kunnen vangen, zonder dat de leefbaarheid achteruit gaat door meer autoverkeer, wordt ingezet op efficiënte, schone en actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen, de fiets en het OV. Dat betekent dat de HOV-verbinding niet als maatregel op zich zelf toegepast wordt maar onderdeel is van een breder pakket van maatregelen en beleid (zie paragraaf 4.2).

Daarom zijn naast de referentie 2040 gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met maatregelen die beter aansluiten bij de binnenstedelijke ontwikkeling: de gevoeligheidsanalyse 'stedelijke referentie' (GA3) en de gevoeligheidsanalyse 'stedelijke referentie met sturend autobeleid' (GA6). Hierin is een kleinere groei van het autoverkeer te zien ten opzichte van de huidige situatie en een groei van het gebruik van het OV en Fiets. Deze gevoeligheidsanalyses zijn belangrijk voor de onderbouwing van dit project en worden daarom onderstaand toegelicht. Ze worden uitgebreid beschreven in de Vervoerwaardestudie.

1. Stedelijke referentie (GA3)

Om beter inzicht te krijgen in de daadwerkelijke effecten in dit stedelijke gebied is een gevoeligheidsanalyse gedaan onder de noemer "**Stedelijke referentie**".

De stedelijke referentievariant is een modelvariant die, anders dan het landelijk voorgeschreven prognosemodel, beter aansluit bij de trend van de afgelopen jaren dat het autoverkeer in stedelijk gebied, niet verder toeneemt. Concreet betekent dit in het verkeersmodel uitbreiding van betaald parkeren, langere zoektijd bij parkeren en een sterkere voorkeur van reizigers voor OV en voor fiets. Toepassing van deze uitgangspunten leidt ertoe dat over het gehele autonetwerk de intensiteiten afnemen en de intensiteiten in het fiets- en OV netwerk toenemen.

De stedelijke referentie leidt tot het aantrekkelijker worden van zowel het OV als de fiets, wat zich uit in een hoger OV- en fietsaandeel in de modal split. Dit hoger fietsgebruik leidt tot een toename van de belasting van het fietsnetwerk in het volledige gebied Binckhorst en omgeving.

De groei van de aandelen fiets en OV gaat ten koste van het autoaandeel. De afname van het aantal ritten is goed terug te zien in de netwerkbelastingen. Het volledige autonetwerk wordt minder zwaar belast, dus ook de capaciteitsknelpunten op het autonetwerk worden in deze situatie verlicht.

2. **Stedelijke referentie met sturend autobeleid (GA6)**

Tot slot is voor het voorkeuralternatief nog een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij **Stedelijke referentie wordt gecombineerd met een sturend autobeleid**.

In deze analyse is uitgegaan van de stedelijke referentie (GA3) met daar bovenop sturend autobeleid (een lagere parkeernorm in de Binckhorst, afwaardering van een groot aantal wegen in Den Haag, incl. verschillende knips in wegen waar auto's niet meer kunnen doorrijden).
De combinatie van de stedelijke referentie en sturend autobeleid leidt tot het aantrekkelijker worden van zowel het OV als de fiets, wat zich uit in een hoger OV-aandeel in de modal split en een hoger fietsaandeel. Het aantal fietsers van en naar de Binckhorst vervijfvoudigd ten opzichte van 2019. Dit geeft een soortgelijk beeld als in GA3, maar dan versterkt doordat er ook een sturend autobeleid geldt. Dit hoger fietsgebruik leidt tot een toename van de belasting van het fietsnetwerk in het volledige gebied Binckhorst en omgeving. Ook het aandeel OV in de modal split stijgt sterk: de stijging is ruim 2 keer zo groot dan in GA3, waarin alleen de stedelijke referentie is opgenomen.

Wanneer actief beleid wordt gevoerd op mobiliteitstransitie en wordt ingezet op actieve mobiliteit in de Binckhorst, ontstaat een hoger aandeel voor fiets en OV, ten koste van het autoaandeel.

De afname van het aantal autoritten is goed terug te zien in de netwerkbelastingen. Het volledige autonetwerk wordt minder zwaar belast. Ook de capaciteitsknelpunten op het autonetwerk worden in deze situatie verlicht. De groei van het autoverkeer wordt geremd, en is naar verwachting zelfs bijna terug te brengen naar een niveau van 2019 (lager dan de huidige situatie). Daarbij blijkt bijvoorbeeld dat een knip voor het autoverkeer op de Geestbrug een maatregel kan zijn die specifiek bijdraagt aan een verdere afname van het aantal auto's op de Geestbrugweg en de Pr. Mariannelaan met bijna 70 procent ten opzichte van de situatie dat geen maatregelen worden genomen (referentie).
De auto's worden dan zoveel mogelijk gestuurd naar wegen als de Rotterdamsebaan en de Utrechtse Baan (A12).

***Concluderend** is te stellen dat de verkeersmodelresultaten laten zien dat wanneer de gevoeligheidsanalyse stedelijke referentie wordt gecombineerd met maatregelen voor een mobiliteitstransitie het autoverkeer, ondanks de extra inwoners en arbeidsplaatsen in 2040, bijna hetzelfde blijft op het niveau van 2019. Het aantal fietsers van en naar de Binckhorst vervijfvoudigt ten opzichte van 2019 en het aandeel OV groeit verder door. Het OV en de fiets vormen de drager van de bereikbaarheid van de Binckhorst.*
Er zijn dan wel capaciteitsuitbreidingen nodig voor voetgangers, fietsers en het OV voor de sterk toegenomen reizigersaantallen. Daar geeft dit project met voorstellen voor een HOV-verbinding en een pakket aan mobiliteits-maatregelen invulling aan.

RD METALS
JERO
PAPIER

4 Welke maatregelen worden voorgesteld?

In dit hoofdstuk staan de mobiliteitsmaatregelen uit het Voorkeursalternatief die de verstedelijking in de Binckhorst-CID mogelijk maken, de mobiliteitsknelpunten helpen oplossen en invulling geven aan de ambities voor OV en fiets. Tevens wordt aangegeven wat de maatregelen opleveren.

Het betreft maatregelen voor de jaren 2024 – 2030. Dit hoofdstuk beschrijft ook het Voorkeursalternatief voor de hoogwaardig openbaarvervoerverbinding.

4.1 Hoe is het Voorkeursalternatief opgebouwd?

De MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst onderzoekt hoe de bereikbaarheidsopgaven die de verstedelijkingsplannen op de Binckhorst met zich meebrengen, op te lossen zijn met een pakket aan maatregelen gericht op mobiliteitstransitie. Deze maatregelen zijn een hoogwaardige OV-verbinding van Den Haag Centraal door de Binckhorst naar station Voorburg en naar Rijswijk en Delft, aangevuld met een pakket mobiliteitsmaatregelen gericht op het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers, maatregelen om de automobiliteit te beperken en maatregelen om de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van de straten waar de HOV doorheen rijdt te vergroten. Voor de HOV-verbinding zijn meerdere varianten onderzocht (zie hoofdstuk 5). In de Masterplan wordt voor het HOV-tracé en de samenstelling van het pakket mobiliteitsmaatregelen een 'Voorkeursalternatief' vastgelegd (zie paragraaf 4.2).

Nota Bene: dit Masterplan legt het HOV-tracé op hoofdlijnen vast, zie afbeelding 4.1. In deze MIRT-verkenning zijn ook 'schetsontwerpen' gemaakt voor het tracé. Deze zijn bedoeld om inzicht te geven in de maakbaarheid van het tracé en waren nodig voor het opstellen van de kostenraming. De schetsontwerpen geven indicatief aan hoe het tracé eruit kan zien. Hier zitten nog verschillende onzekerheden in en dit wordt nu nog niet vastgesteld. In de volgende planning- en studiefase (vanaf medio 2023) wordt het technisch ontwerp van de HOV en omliggende openbare ruimte verder uitgewerkt en vastgelegd, inclusief alle benodigd inpassingsmaatregelen.

In deze fase van de verkenning zijn de voorgestelde maatregelen uit het 'Basispakket Bereikbaarheid' nog indicatief aangeven. In het vervolgproces wordt een nadere uitwerking, kostenraming en prioritering gemaakt. Bij de bepaling van de maatregelen streven we naar een prettig leefbaar, duurzaam (onder andere zero-emissie), verkeersveilig en bereikbaar gebied. In dit Basispakket ligt de nadruk op maatregelen voor de actieve en duurzame vormen van mobiliteit, lopen en fietsen, en voor het openbaar vervoer.
Om ervoor te zorgen dat het verkeerssysteem niet vastloopt, wordt naast de HOV-oplossing en de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit een sturend autobeleid voorgestaan. Dit beleid moet de groei van het autoverkeer afremmen, maar de noodzakelijke bereikbaarheid met de auto wel mogelijk maken en het gebruik van fiets en openbaar vervoer stimuleren.

Hieronder volgt voor de voorgestelde maatregelen een korte toelichting per thema.

1. **Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)**

Hieronder vallen maatregelen voor een HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en Voorburg station en naar Rijswijk en Delft.

2. **Langzaam verkeer**

Onder langzaam verkeer worden zowel voetgangers als fietsers verstaan. Dat betekent dat de maatregelen binnen dit thema betrekken hebben op de infrastructuur voor deze doelgroepen, d.w.z. maatregelen voor aanleg of uitbreiding van het regionale en lokale fiets- en voetgangersnetwerk en voor fietsenstallingen bij haltes, kantoren en woningen.

3. **Smart mobility**

Smart mobility wordt gezien als de digitalisering van mobiliteit, denk daarbij aan: het slim gebruik maken van data, ontwikkelingen in voertuigtechnologie, nieuwe vormen van duurzaam vervoer, deelvervoerconcepten én een slimme inrichting van de fysieke en digitale infrastructuur.

Het vormt daarmee niet per se een losstaand element binnen mobiliteit, maar is te zien als een toevoeging in brede zin. Het gaat onder dit thema om maatregelen die de beschikbaarheid en het gebruik van deelmobiliteit (deelfietsen, deelauto's e.d.) stimuleren. Deelmobiliteit zorgt voor efficiënt gebruik van de openbare ruimte doordat meerdere inwoners voertuigen samen delen.

4. Stations en fietsparkeren

Onder dit thema vallen maatregelen voor het openbaar vervoer, fiets en voetganger op de treinstations in en nabij CID-Binckhorst zelf en in de omgeving van de treinstations. Voorbeelden hiervan zijn de inrichting van de last mile, wachtruimtes en fietsstallingen bij de treinstations.

5. Ruimtegebruik

Wanneer sprake is van maatregelen met betrekking tot ruimtegebruik, wordt gedoeld op het kwalitatief verbeteren en het zo efficiënt mogelijk inrichting van de beschikbare openbare ruimte. Het gaat bijvoorbeeld om het verbreden van voetpaden en fietspaden, aanleg van groen e.d. Daarnaast worden in dit kader in de Binckhorst (gemeenten Den Haag) parkeerplaatsen opgeheven en gebundeld in parkeerplaatsen op eigen terrein (POET).

4.2 Het Voorkeursalternatief (VKA)

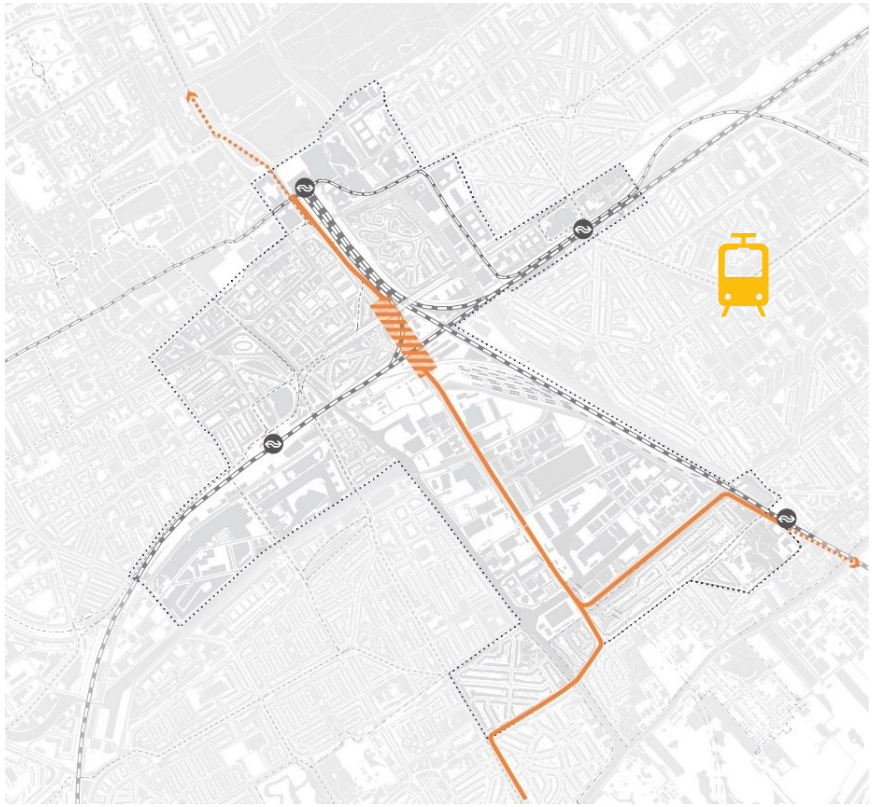
In deze MIRT-verkenning zijn verschillende varianten voor de voorkeursroute en de voorkeursmodaliteit voor de hoogwaardige OV-verbinding onderzocht (zie hoofdstuk 5 en de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT). Daarnaast is de samenstelling van het pakket Mobiliteitsmaatregelen verkend.

Uit de uitgevoerde onderzoeken naar de inpasbaarheid in de omgeving, de verkeerseffecten (Vervoerwaardestudie), milieueffecten (MER) en de kosten en baten (MKBA en businesscase) en beoordeling van de varianten komt variant 1T voor de HOV-verbinding als het Voorkeursalternatief naar voren (zie figuur 4.1).

Qua modaliteit valt de keuze op een tram, in plaats van HOV-bus of lightrail. De voorgenomen verstedelijking en de noodzaak het autoverkeer te beperken vereisen (minimaal) een tram of een lightrail-verbinding om alle toekomstige reizigers te kunnen vervoeren. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat de capaciteit van het HOV-bussysteem onvoldoende is om toekomstige groei op te vangen en daarmee is een HOV-bus dus niet toekomstvast. Daarnaast draagt een HOV-bus minder bij aan het mogelijk maken van de verstedelijkingsopgave en het verminderen van bestaande knelpunten. Ook sluit het minder goed aan op de toekomstige ambitie van de HOV Koningscorridor. Een lightrailsysteem heeft fors hogere kosten dan een tram die in de huidige fase niet in verhouding staan tot de extra voordelen en daarmee is een tram vanuit economisch perspectief de beste oplossing.

Voor het tracé richting Station Voorburg is de Maanweg de meest logische route. Deze heeft relatief lage kosten, de beste kosten/baten-verhouding en sluit goed aan op de geplande verstedelijking van de Binckhorst. Deze variant loopt zo dicht mogelijk langs het spoor; Opa's veldje en scouting Livingstone Miriam blijven onaangetast. Ook maakt deze variant het niet onmogelijk om later een doortrekking richting Zoetermeer te realiseren. Partijen zijn het er over eens dat een eventuele doortrekking in de toekomst te allen tijde vereist dat de HOV-verbinding bij station Voorburg en Huygens' Hofwijck dan naar niveau -1 (ondergronds) wordt verlegd.

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



Figuur 4.1: Voorkeursalternatief HOV-verbinding (1T).

De brede inhoudelijke afweging die tot het Voorkeursalternatief 1T leidt, wordt toegelicht in hoofdstuk 5.

De tabel op de volgende pagina en figuur 4.2 geeft een overzicht van de verschillende mobiliteitsmaatregelen, gevolgd door een kaart waarop deze geografisch zijn

weergegeven. Een toelichting van enkele van de maatregelen volgt in de beschrijving van het Voorkeursalternatief in paragraaf 4.4.
In de aanloop naar het BO-MIRT is er door de initiatiefnemers een prioritering gemaakt van de maatregelen in het basispakket (zie onderstaande tabel) gemaakt. 15 maatregelen (zie tabel hierna) zijn onderdeel geworden van de afspraken richting het BO-MIRT.

De overige maatregelen zijn afgevallen, omdat zij beperkt bijdragen aan de doelen, niet kosteneffectief zijn of niet realiseerbaar voor 2030. Dit zijn de volgende onderdelen:

- Maatregel 7: Logistieke hubs aan de rand van het gebied
- Maatregel 10: Doortrekken Haagse loper Den Haag Centraal Oost
- Maatregel 11: Voetgangersoversteek Binckhorstlaan
- Maatregel 19: Fietsparkeervoorziening bij haltes, woningen en kantoren

Basispakket Mobiliteit		
Thema	Nummer	Maatregel
HOV	0	HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk/Delft
Langzaam verkeer	1	Trekfietstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst
	2	Fietsroute Zonweg (brug)
	3	Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
	4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
	13	Verbinding Binckhorst – Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat)
	14	Caballerobrug voor langzaam verkeer
SMART Mobility	5	Wijk hubs met verschillende vormen van deelvervoer
	6	Algehele bevordering deel- en MaaS-concepten
Stations, fietsparkeren	8	Uitbreiden bestaande fietsvoorziening westzijde Den Haag Centraal
	9	Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
Ruimtegebruik	12	Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
	15	Inrichting Lekstraat
	16	Herinrichting Prinses Mariannelaan
	17	Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
	18	Herinrichting Geestbrugweg

Figuur 4.2: Overzicht van de maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit (1 t/m 8) en de aanvullende maatregelen (12 t/m 18).
NB: De maatregelen 5 (wijkhubs) en 6 (deel- en MaaS-concepten) staan niet aangegeven; deze bevinden zich verspreid over het gebied en/of zijn niet aan een vaste locatie gebonden.

Het Basispakket Mobiliteit bestaat daardoor uit tien basismaatregelen, die gerealiseerd worden samen met de tramverbinding. Daarnaast zijn er vijf aanvullende maatregelen uit de onderzoeken naar voren gekomen.
De voorkeursvariant bestaat uit een combinatie van de tramverbinding (Variant 1T) met de basis- en aanvullende maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit.

Ter toelichting:

- Maatregel 0 is de belangrijkste maatregel en betreft de HOV-verbinding.
- De maatregelen 1 t/m 9 zijn in alle onderzoeken meegenomen.
- Daarnaast is besloten aanvullend meer mobiliteitsmaatregelen mee te nemen om het gebruik van gezonde vervoerwijzen te bevorderen of de leefbaarheid op specifieke tracédelen van de HOV route te vergroten. Dit betreft de maatregelen 12 t/m 18. Deze maatregelen zijn pas later in het proces voor het voetlicht gekomen en daarom zijn ze niet meegenomen in de onderzoeken. Er is wel in de Vervoerwaardestudie een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar het effect van die maatregelen (zie paragraaf 3.3).

In de intentieverklaring MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is de intentie uitgesproken dat in de planning- en studiefase gezorgd wordt voor een goede inpassing op de Binckhorstlaan (Voorburg)en de Prinses Mariannelaan in Voorburg en de Geestbrugweg in Rijswijk die de leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plekke versterkt en de doorstroming verbetert. Hiervoor zijn in totaal vier maatregelen (nr. 12, 16, 17 en 18) opgenomen in het pakket mobiliteitsmaatregelen. Deze maatregelen worden in de planning- en studiefase in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden uitgewerkt.

Een uitgebreidere beschrijving van de maatregelen volgt in paragraaf 4.4.

4.3 Lijnvoering HOV

De HOV-verbinding over de Binckhorst maakt onderdeel uit van een regiobreed lijnennetwerk. De afwegingen daarbinnen over waar en hoe OV-lijnen lopen is dan ook vanuit het hele netwerk beschouwd. De ambities die de gemeenten en regio heeft met het regionale netwerk staan in de plannen voor de Schaalsprong OV en, meer concreet voor de Binckhorst, in de plannen voor de Koningscorridor. Deze plannen zijn uitgangspunt voor de onderzoeken. Zoals ook te lezen in de paragraaf Koningscorridor (paragraaf 2.3.2) verbindt deze corridor de belangrijkste economische toplocaties met elkaar waardoor meer banen binnen bereik van mensen komen en de economie wordt versterkt. Ten tweede maakt het de grootschalige verstedelijkingsambities langs deze lijn in de hele regio mogelijk. Ten derde het versnellen en verbeteren van de kwaliteit van het OV door een snelle en frequente regionale verbinding te realiseren.

Met het concentreren van twee OV-lijnen op de Koningscorridor is een investering in de maatregelen die tot een versnelling leiden, zoals ongelijkvloerse kruisingen, effectiever. Zowel de verbinding naar Delft als naar Voorburg versnelt hierdoor.

Om in de MIRT-verkenning onderzoek te doen naar de vervoerwaarde van een nieuwe HOV verbinding zijn in deze en eerdere studies aannames gedaan voor het totale OV-netwerk. Eén daarvan is de aanname dat lijn 1 vanuit Delft ‘omgeklapt’ wordt naar het nieuwe tracé via de Binckhorst en daarna via Den Haag Centraal naar Scheveningen loopt via het tracé van de huidige lijn 9 (en de huidige lijn 9 naar Scheveningen rijdt via het huidige tracé van lijn 1). De verbinding van Station Voorburg naar Den Haag CS wordt gekoppeld aan het tracé van de huidige lijn 17. Deze aanname vloeit voort uit bovenstaand uitgangspunt over de Koningscorridor. Daar komt bij dat onder deze aanname geen gebieden verstoken worden van Openbaar Vervoer, er zijn alternatieven voor de omgeklapte lijn 1 met lijn 9, 15 en 16. De ontwikkellocatie Binckhorst met ca 25.000 nieuwe inwoners krijgt hoogwaardig OV, het knelpunt Rijswijkseplein waar nu veel tramlijnen samenkomen wordt ontlast en het totaal aantal OV-lijnen blijft gelijk waarmee het OV kosteneffectiever wordt. Niet alle verbindingen blijven hiermee in stand en voor sommige reizigers verdwijnt een rechtstreekse verbinding, maar gemiddeld gaat de reiziger in het OV er op vooruit in bereikbaarheid.

Nota bene: in deze MIRT-verkenningsfase wordt geen besluit genomen over de lijnvoering. De beschreven lijnvoering is slechts als aanname gehanteerd in de uitgevoerde onderzoeken. Er zijn ook andere oplossingen voor de lijnvoering mogelijk. In de volgende fase (planning- en studiefase vanaf medio 2023) wordt de precieze lijnvoering en exploitatie nauwkeuriger bekeken. Besluitvorming over dienstregeling vindt pas plaats als de (rail)infrastructuur gereed is.

4.4 Korte beschrijving van het Voorkeursalternatief

Het Voorkeursalternatief 1T bestaat uit een combinatie van:

- **HOV-tram** Den Haag C. - Binckhorstlaan - **Maanweg** – station Voorburg;
- **HOV-tram** naar Rijswijk en Delft via **Binckhorstlaan** – **Geestbrugweg**;
- En een **Basispakket Mobiliteit**.

Station Den Haag Centraal - Binckhorstlaan
Het HOV-tracé voor de tram in variant 1T gebruikt de bestaande tramsporen in de Lekstraat. Vanaf het Scheldeplein wordt een nieuw tracé aangelegd richting de Binckhorst. Dit tracé kruist de drie treinsporen (CS - HS, HS – Laan van NOI, HS – spooremplacement). Dit is een complex onderdeel van het tracé vanwege noodzakelijke aanpassing van de kruisende spoorviaducten, de bestaande tunnelbak, de samenloop met het overige verkeer in deze krappe ruimte en de ruimtelijke functies en gebouwen in dit gebied. De precieze ligging en inpassing van het tracé in dit gebied van het tracé in dit gebied wordt in de volgende fase verder uitgewerkt en vastgesteld. Vanaf de Supernovaweg is de HOV-baan langs de Binckhorstlaan opgenomen in de ruimtereservering uit het Omgevingsplan Binckhorst. De Binckhorstbrug moet worden aangepast. Bij het kruispunt Binckhorstlaan-Maanweg scheiden de routes in de richting van Rijswijk en Delft en naar station Voorburg.

Richting station Voorburg (HOV-tram)
De trambaan wordt aan de zuidkant van de Maanweg ingepast, met als uitgangspunt dat de groenzone (gemeentelijke ecologische verbindingszone) wordt behouden en versterkt. Vlak voor de A12 slaat de HOV af richting Station Voorburg en wordt daar langs de Huygenstraverse in/tegen het spoortalud aan aangelegd, met behoud van Opa's Veldje en de Scouting. De HOV-baan eindigt bij de huidige tramhalte op het stationsplein.

Richting Rijswijk en Delft
In het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan kan de HOV-baan in middenligging komen te liggen met behoud van de bomen aan beide zijkanten. In de volgende fase wordt in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden onderzocht op welke wijze de HOV baan ingepast wordt met behoud van zo veel mogelijk groen (onder andere door de trambaan groen uit te voeren). In de Pr. Mariannelaan, Geestbrugweg en op de Geestbrug rijdt de HOV-tram gemengd met het overige verkeer. Bij de nadere uitwerking van de inpassing wordt, in samenspraak met de bewoners, gekeken naar een maximaal verkeerveilige en leefbare herinrichting. De haltes nabij de Geestbrug en de Haagweg worden aangepast. Aanpassingen aan het brugdek van Geestbrug zijn noodzakelijk voor een verlegging van de tramsporen.

4.5 Wat leveren het Voorkeursalternatief en het Basispakket Mobiliteit op?

De aanleg van een HOV-verbinding samen met investeringen in onder andere fiets zijn noodzakelijk om bij grootschalige woningbouw en gebiedsontwikkeling het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen met de voorgestelde HOV-verbinding een rechtstreekse, snelle en hoogfrequente verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone, Delft centrum en de Technische Universiteit. De duizenden extra woningen en banen in de Binckhorst bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, als ook die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio. De extra inwoners en werkgelegenheid hebben ook een positief effect op de lokale economie in de directe omgeving van de Binckhorst, waaronder de oude centra van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

De voorgestelde HOV-verbinding samen met de maatregelen gericht op onder andere fiets, verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst, van Voorburg-west en van Rijswijk ten opzichte van de referentiesituatie waarin geen maatregelen worden getroffen en maakt de (verdere) stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk. Uit de Vervoerwaardestudie is gebleken dat naast investeringen in HOV en fiets, aanvullend beleid nodig is om de groei van het autoverkeer te beperken. Dit beleid wordt door alle betrokken overheden al toegepast en is ook al voorzien voor de Binckhorst: onder andere lage parkeernormen en mobiliteitstransitie (= prioriteit voor lopen/fiets & OV). In de Vervoerwaardestudie is dit opgenomen als een gevoeligheidsanalyse. Daaruit blijkt dat hiermee het autoverkeer voldoende beperkt kan worden, tot ongeveer het huidige niveau, ook op de wegen door Rijswijk en Voorburg.

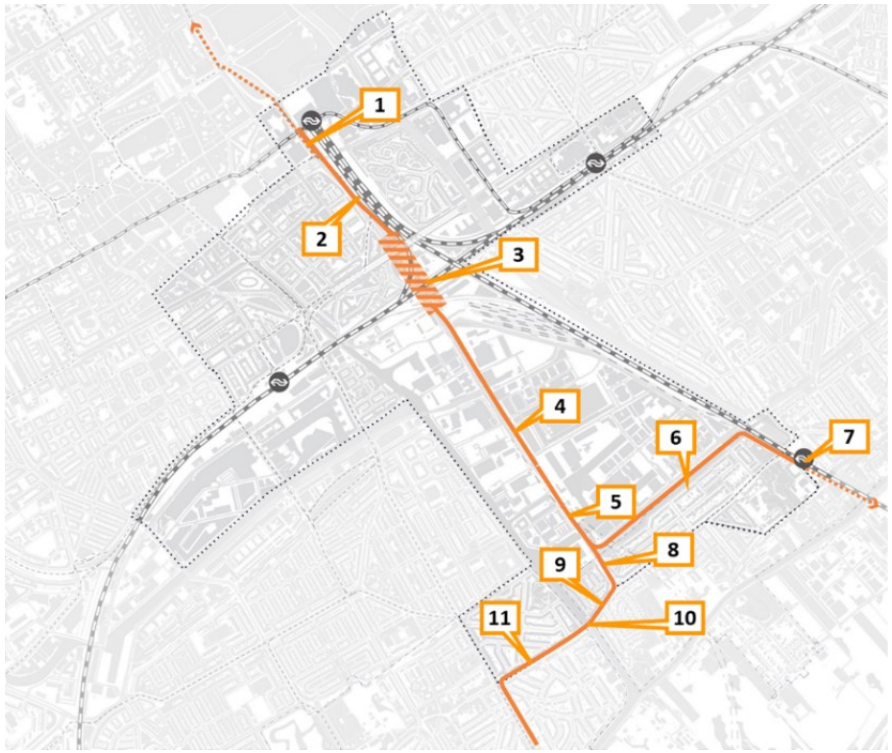
Met de voorziene extra investeringen in het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming verbetert de leefomgeving van de Binckhorstlaan (Voorburg), de Prinses Mariannelaan (deel bij station Voorburg en deel Binckhorstlaan

– Geestbrugweg) en de Geestbrugweg sterk. Er wordt ingezet op een volledig herinrichting in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden, waardoor deze straten veiliger, mooier, groener en leefbaarder worden.

4.6 Uitgebreide beschrijving van het Voorkeursalternatief

Op de pagina's hierna wordt het betreffende tracé beschreven op elf punten daarvan[5]:

1. Aanlanding station Den Haag Centraal pagina 37
2. Lekstraat pagina 37
3. Omgeving Sporendriehoek pagina 38
4. Binckhorstlaan Den Haag pagina 39
5. Omgeving Binckhorstbrug en kruising Binckhorstlaan Maanweg pagina 40
6. Maanweg Den Haag en van Maanweg naar station Voorburg pagina 42
7. Aanlanding station Voorburg pagina 45
8. Binckhorstlaan Voorburg pagina 46
9. Prinses Mariannelaan pagina 47
10. Geestbrug pagina 48
11. Geestbrugweg pagina 48



Figuur 4.3: Overzicht van de hierna beschreven tracédelen van de variant 1T.

[5] Een vergelijkende beschrijving van de onderzochte varianten staat in de Overzichtsrapportage beoordelingsfase, die alle tien varianten uitgebreid beschrijft.

Tracédelen 1 + 2: Aanlanding Den Haag Centraal en Lekstraat

Aanlanding Den Haag Centraal

De tram halteert bij de bestaande halte bij Den Haag Centraal (Rijnstraat). De tram kan hier terugrijden of eventueel verder doorrijden via bestaande tramverbindingen (afhankelijk van de keuzes in de lijnvoering). Op langere termijn wordt hier als onderdeel van de ambitie voor de Koningscorridor gekeken naar een andere inpassing van de trams, maar dat is geen onderdeel van dit project.

Lekstraat

Op het gedeelte langs de Lekstraat en bij Den Haag Centraal zijn (binnen deze verkenning) geen aanpassingen voorzien. De trambaan buigt in de Lekstraat bij het Scheldeplein met wissels af van het bestaande tramspoor en gaat rechtdoor richting de Binckhorst.

Aanvullend hierop is in het Basispakket Mobiliteit (maatregel nr. 15) opgenomen de Lekstraat nieuw in te richten, met bredere fietspaden en trottoirs. De Lekstraat vormt een belangrijke verbinding binnen de CID-Binckhorst. Het vormt een fietsroute tussen de Binckhorst en Den Haag Centraal en het centrumgebied. Met een herinrichting van de Lekstraat krijgen de voetgangers en fietsers meer ruimte in de beschikbare openbare ruimte.

Figuur 4.4: Huidige tramsporen Lekstraat (kijkrichting vanaf Scheldeplein richting Den Haag Centraal).

Tracédeel 3: Omgeving Sporendriehoek

Inpassing HOV-tram in Sporendriehoek

Het tracé door de omgeving van de Sporendriehoek (zie luchtfoto hiernaast) is een complex onderdeel van het tracé vanwege noodzakelijke aanpassing van de kruisende spoorviaducten, de bestaande tunnelbak in de Binckhorstlaan, de samenloop met het overige verkeer in deze krappe ruimte en de ruimtelijke functies en gebouwen in dit gebied.

De huidige MIRT-verkenningsfase van dit project onderzoekt voor de beoogde HOV-verbinding een tracé op hoofdlijnen. Dat wil zeggen dat onderzocht is door/langs welke straten de HOV-verbinding het beste kan lopen.

Voor het gebied rond bedrijventerrein Lekstraat en de Sporendriehoek is de kern van het voorstel in het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst dat het HOV-tracé op hoofdlijnen door dit gebied loopt. Dit geldt voor alle kansrijke varianten die in de planMER nader zijn bekeken, voor dit gebied was er geen onderscheid tussen de varianten.

Het bepalen van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van de HOV-verbinding is geen onderdeel van deze Verkenningsfase, maar moet nog verder worden uitgewerkt en daar wordt pas in de volgende fase (de planning- en studiefase) een besluit over genomen. Er zijn nog meerdere inpassingsvarianten voor dit gebied mogelijk. Dit past ook binnen de aanpak en planning van een MIRT-project. De verdere uitwerking beïnvloedt niet de keuzes voor een modaliteit of het tracé op hoofdlijnen binnen deze Verkenning (alle tracés lopen door de Sporendriehoek).

Voor de inpassing van een HOV-baan is in alle mogelijke inpassingsvarianten aankoop van gronden van (delen van) bestaande percelen nodig. Een deel van de bedrijven op bedrijventerrein Lekstraat, in de Sporendriehoek en in het gebied tussen Binckhorstlaan, spooremplacement en Supernovaweg zal hier op termijn niet kunnen niet blijven omdat het spoor hier komt te liggen. Mogelijk is voor de aanleg van de HOV-verbinding een klein deel van het gebouw van Bink36 nodig. Welke percelen/gebouwen in welke mate invloed van de aanleg van de HOV-verbinding ondervinden is op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen, dat wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Er zijn in deze verkenningsfase wel schets-ontwerpen van het tracé gemaakt (deze hebben ook ter inzage gelegen), maar deze zijn uitsluitend bedoeld om te laten zien dat het tracé op hoofdlijnen technisch inpasbaar is en om een kostenraming te kunnen maken. Bij de verdere uitwerking van de exacte ligging, inpassing en vormgeving van het HOV-tracé in de planning- en studiefase worden de bewoners en belanghebbenden in het gebied betrokken. De gemeente Den Haag zal haar best gaan doen om ondernemers die hun locatie moeten verlaten, te helpen nieuwe huisvesting te vinden.

Figuur 4.5: Sporendriehoek huidige situatie.

Tracédeel 4: Binckhorstlaan Den Haag

Figuur 4.6: Dwarsdoorsnede en impressie schetsontwerp HOV-tram Binckhorstlaan, nabij Mercuriusweg (Den Haag).

Inpassing HOV-baan en fietspad/trottoir Binckhorstlaan Den Haag (i.r.t. naastgelegen percelen, ruimte en stedenbouwkundige kwaliteit)
Langs de Binckhorstlaan is een HOV-baan in zijligging het uitgangspunt, omdat hiermee een gestrekte HOV-tracé wordt gerealiseerd en er minder kruispunten met overig verkeer zijn. Voor de inpassing van de HOV-baan en inpassing van het fietspad en trottoir is aankoop van delen van naastgelegen percelen nodig. Een aandachtspunt bij het uitwerken van de inpassing van de HOV-baan in de volgende fase is de bereikbaarheid van de percelen direct aan de Binckhorstlaan, tussen Supernovaweg en Mercuriusweg en de betoncentrale bij de Binckhorstbrug. Het uitgangspunt is om, vanwege de verkeersveiligheid, zo min mogelijk verkeer te laten kruisen met de HOV-lijn. Voor de Binckhorstlaan zijn alternatieve ontsluitingsstructuren mogelijk zonder kruisende perceel ontsluitingen. In de planning- en studiefase worden deze verder uitgewerkt. In alle gevallen dient een perceel tijdens en na de realisatie van de HOV via de openbare weg bereikbaar te zijn. Met betrokken bedrijven en bewoners wordt in de volgende fase nader gekeken naar de mogelijkheden.

Voor de kruisingen met de Supernovaweg en de Zonweg wordt in de planning- en studiefase bezien of de tram hier met voldoende snelheid kan doorrijden. Dit vanwege de druk op de kruispunten door het autoverkeer.

Mogelijk is daarvoor het realiseren van een of twee ongelijkvloerse kruisingen voor de HOV-tram noodzakelijk. De hellingbanen die daarvoor nodig zijn hebben impact op de beschikbare ruimte en ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Parkeerplaatsen
Langs de Binckhorstlaan zijn parkeerplaatsen aanwezig. Met inpassing van de bus of tram is een directe oversteek tussen de parkeerplaatsen en bebouwing niet mogelijk. In de visie op de Binckhorst wordt parkeren op straat in het gebied Binckhorst zoveel mogelijk beperkt. De parkeerplaatsen langs de Binckhorstlaan vervallen waarschijnlijk ten gunste van meer groen en/of minder aankoop naastliggende percelen. Dit moet in de volgende fase verder worden uitgewerkt.

Tracédeel 5: Omgeving Binckhorstbrug en kruising Binckhorstlaan Maanweg Den Haag

Inpassing HOV-baan op Binckhorstbrug

De huidige Binckhorstbrug is een basculebrug en kent architectonisch waardevolle kenmerken (zoals het brugwachtershuisje). De breedte van het brugdek is echter onvoldoende om een nieuwe HOV-verbinding en alle gewenste verkeers-stromen op in te passen.

Er zijn drie mogelijkheden voor een HOV-verbinding over de Binckhorstbrug :

- Renoveren/vervangen huidige brug en bouw geheel nieuwe brug voor HOV;
- Renoveren/vervangen huidige brug en uitbreiden met extra bruggen langzaam verkeer;
- Geheel nieuwe brug voor al het verkeer.

De Binckhorstbrug, waarover in z'n huidige staat op dit moment geen zwaar verkeer mag rijden, moet op korte termijn gerenoveerd of vervangen worden. Deze renovatie of vervanging kan invloed hebben op de uitwerking van de oplossing voor de HOV-verbinding en verdere uitwerking wordt daarom in samenhang gedaan. De best passende keuze voor de brug en de samenhang met het HOV-tracé wordt in de planning- en studiefase nader overwogen.

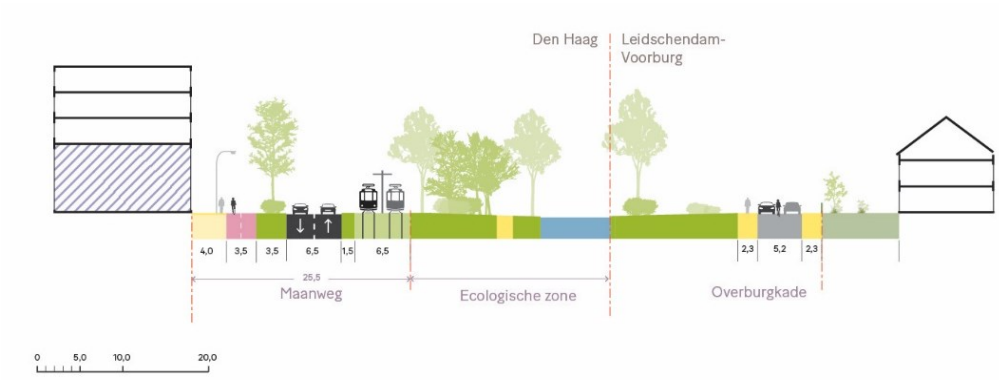
Voor de tram heeft een zijligging aan de noordzijde de voorkeur, omdat hiermee de directheid en HOV-kwaliteit voor de tram het best wordt geborgd. En het is niet wenselijk dat de tram een extra keer het overige verkeer kruist bij wisseling van zijligging naar middenligging: dit heeft namelijk een nadelig effect op de doorstroming, betrouwbaarheid en verkeersveiligheid. Het uiteindelijke ontwerp houdt rekening met het herplaatsen van de kenmerkende onderdelen van deze brug.

Uitgaande van een geheel nieuwe brug heeft inpassing van de trambaan aan de noordzijde van de brug geen grote ruimtelijke gevolgen. Wel is verbreding van het landhoofd nodig, vanwege het bredere dwarsprofiel. Aandachtspunt is dat dit gesitueerd is boven de tunnel Rotterdamsebaan en binnen de bijbehorende beschermingszone. Nader onderzoek is nodig naar de impact van aanpassing van het landhoofd op de tunnel. Aan de zuidzijde van de Binckhorstbrug heeft de inpassing van de trambaan meer impact. Het Hanzegebouw (Dana Petroleum) zelf kan wel gehandhaafd blijven, mede door de zijligging in de Maanweg. Echter de parkeergarage van dit gebouw moet aangepast worden ten behoeve van voldoende ruimte voor het (langzaam) verkeer.

Kruispunt Binckhorstlaan - Maanweg

Ook het kruispunt Binckhorstlaan-Maanweg moet aangepast worden voor inpassing van de trambaan. Er is in de basis voldoende ruimte voor inpassing van het kruispunt, al kan niet op alle aspecten aan het wensbeeld worden voldaan. In het tracé naar de Maanweg past een krappe boog met een straal van 35 meter net. Trams moeten hier afremmen naar een snelheid van circa 15 km/u. Ook maatvoering van met name trottoir is (met 2 meter breed) krapper dan het wensbeeld. De exacte vormgeving van het kruispunt moet in de planning- en studiefase nader worden afgewogen en uitgewerkt.

Tracédeel 6. Maanweg Den Haag



Figuur 4.8: Dwarsprofiel en impressie schetsontwerp HOV-tram Maanweg (Den Haag) met behoud van de groenzone

Inpassing HOV-baan Maanweg
In de Maanweg is ruimte aanwezig om een HOV-baan in te passen grotendeels binnen de bestaande verkeers- en parkeerruimte (zie figuur 4.8). De inpassing wordt in de volgende fase nader uitgewerkt. Hierbij is behoud en versterking van de ecologische zone, als onderdeel van de stedelijke groene hoofdstructuur (SGH), het uitgangspunt. De tramsporen kunnen een groene afwerking krijgen.

Voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een versmald profiel om buiten de SGH te blijven. In dit profiel is de stoep en de groenstrook met bomen tussen het fietspad en de rijbaan versmald. Bij de haltes en kruispunten ligt een ontwerpuitdaging om binnen het huidige wegprofiel te blijven. Voor de Binckhorst zijn er verschillende plannen in de maak om het gebied te vergroenen. Het gaat om de particuliere kavels, waar ontwikkeld wordt, én de openbare ruimte. Bij dit laatste ligt het zwaartepunt op de Trekvlietzone en het Waterfrontpark. Zo is voor de Trekvlietzone onlangs het Ruimtelijk Raamwerkwerk Trekvlietzone vastgesteld.

Verbinding Binckhorst – Voorburg ter hoogte van de Heeswijkstraat in Voorburg (maatregel 13 uit het Basispakket Mobiliteit).
Bij de beoogde HOV-halte op de Maanweg kan door het realiseren van een verbinding over de Broeksloot een verbinding ontstaat met de bestaande wijk in Voorburg. Deze verbinding bestaat uit een voetpad, eventueel aangevuld met een kleinschalig fietspad door de groenzone, met een brug over de Broeksloot.

Een extra verbinding tussen Voorburg en Binckhorst versterkt de ruimtelijke relatie tussen beide gebieden. Voor inwoners van Voorburg wordt het hiermee makkelijker om gebruik te maken van de voorzieningen die in de Binckhorst gesitueerd zijn en omgekeerd.

Daarnaast zorgt deze verbinding voor een betere bereikbaarheid van de OV-halte en daarmee de OV-verbinding met Den Haag. De verbinding over de Broeksloot moet een goede inpassing in de groenzone krijgen. In de planning- en studiefase wordt dit nader uitgewerkt en ontworpen.

Tracédeel 6 (vervolg). Van Maanweg naar station Voorburg

Inpassing HOV-baan omgeving station Voorburg (Opa's Veldje)
In de varianten met HOV-tram wordt een verbinding gemaakt tussen de Maanweg en het stationsplein met een vrijliggende trambaan. De trambaan komt hierbij aan de voet van het talud van het hoofdspoor te liggen en voert langs de Huygenstraverse.
In het schetsontwerp is parallel aan de trambaan een fietspad opgenomen. In de planning- en studiefase wordt onderzocht of deze in te passen is zonder (verdere) aantasting van de Huygenstraverse of anders elders kan worden gerealiseerd.

Deze inpassing voorkomt een directe aantasting van de scouting en Opa's Veldje: het tracé gaat niet over het terrein van de scouting en Opa's Veldje heen.

Figuur 4.9: Impressie schetsontwerp HOV-tram ter hoogte van Opa's Veldje en Huygenstraverse.

Er ontstaat hier een relatief krappe boog met lagere snelheid voor het HOV (ongeveer 25 km/u). De Huygenstraverse kan parallel aan de HOV-baan teruggebracht worden.
Met de inpassing bij het spoortalud is wel de kap van een aantal bomen nodig.

In de planning- en studiefase wordt onderzocht of het tracé verder in het spoortalud te leggen is, zodat de huidige Huygenspassage nog beter te behouden is.

Tracédeel 7. Aanlanding station Voorburg

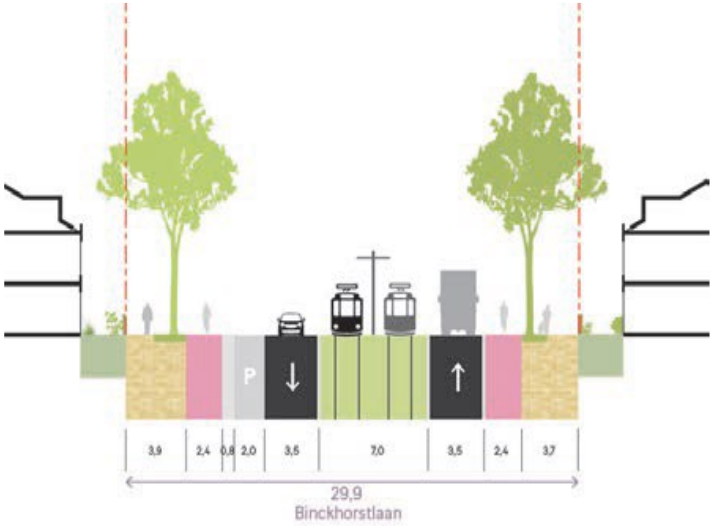
Figuur 4.10: Huidige situatie en impressie schetsontwerp HOV-tram aanlanding bij station Voorburg.

HOV-baan station Voorburg
De HOV-tram kruist de Prinses Mariannelaan in de nabijheid van de spoorviaducten en het busstation. Vanwege de nabijheid van het station is het aantal overstekende voetgangers en fietsers hier relatief groot.
Met de kruisende trambaan ontstaat een kruispunt dat met verkeerslichten beveiligd moet worden. Aanpassing van de bestaande verkeerslichten is nodig.

Aanlanding station Voorburg
Voor de aanlanding bij het station wordt op het voorplein een halte ingericht. Hiervoor kunnen de bestaande sporen worden gebruikt, waarbij aan beide zijden een perron wordt ingepast. Er is uitgegaan van twee kopsporen. De inpassing en inrichting van het plein wordt in de volgende Planning en studiefase uitgewerkt.

Een mogelijke verbetering, uit te zoeken in de volgende fase, is om de tramhalte aan de noordwestzijde van de Prinses Mariannelaan te situeren. Hier is ook een perrontoegang van het NS station Voorburg. Het kruisen van de Prinses Mariannelaan is dan niet nodig en er is meer ruimte voor de kruiswissel nabij de halte. Nadeel is dat de tramhalte dan verder van de overige stationsvoorzieningen ligt. Deze verbetering wordt in de planning- en studiefase onderzocht.

Tracédeel 8. Binckhorstlaan Voorburg



Figuur 4.11: Dwarsprofiel en impressie schetsontwerp HOV-tram Bickhorstlaan (Voorburg).

Inpassing HOV-baan Binckhorstlaan Voorburg

In de intentieverklaring MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is de intentie uitgesproken dat in de planning- en studiefase gezorgd wordt voor een goede inpassing op de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan in Voorburg en de Geestbrugweg in Rijswijk die de leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plekke versterkt en de doorstroming verbetert. Hiervoor zijn in het Voorkeursalternatief in totaal vier maatregelen (nr. 12, 16, 17 en 18) opgenomen in het pakket mobiliteitsmaatregelen. Deze maatregelen voorzien in een volledig herinrichting waardoor deze straten veiliger, mooier, groener en leefbaarder worden. De maatregelen worden in de planning- en studiefase in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden uitgewerkt.

Een vrijliggende trambaan in de Voorburgse Binckhorstlaan is in principe inpasbaar. De bestaande bomen aan beide zijden, de trottoirs en de huidige fietspaden kunnen daarbij gehandhaafd blijven. De parkeerplaatsen kunnen aan één zijde behouden blijven, maar komen aan de andere zijde te vervallen. De HOV-baan gaat ook ten koste van de bomen in de middenberm. Bij een HOV-tram is wel een groene afwerking mogelijk.

Bij de inpassing van de HOV-baan heeft de voorkeur dat er bij de zijstraten geen kruisend verkeer over de HOV-baan gaat. Bij een middenligging, zonder kruisend verkeer, worden de zijstraten minder goed bereikbaar.

De zijstraten (Overburgkade, Corbulokade, Flaviusstraat en Paradijsstraat) zijn in dat geval bij de Binckhorstlaan slechts in één richting te benaderen en te verlaten.

De bereikbaarheid van de omliggende buurten is onderdeel van de uitwerking in co-creatie met bewoners in de volgende fase.

Aangezien in de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg de bussen of trams (grotendeels) gemengd rijden met het autoverkeer, is het te overwegen om dit ook in de Voorburgse Binckhorstlaan te accepteren. Met deze optie blijft de groene middenberm en blijven de parkeerplaatsen grotendeels behouden. Dat doet recht aan de grote parkeerdruk in de laan. Dit gaat wel ten koste van de betrouwbaarheid, de kwaliteit. en de prioriteit van het HOV op het kruispunt Binckhorstlaan - Prinses Mariannelaan.

Deze en eventuele andere opties voor de inpassing worden in de planning- en studiefase in co-creatie met bewoners uitgewerkt.

Tracédeel 9: Prinses Mariannelaan

Prinses Mariannelaan

In de intentieverklaring MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is de intentie uitgesproken dat in de planning- en studiefase gezorgd wordt voor een goede inpassing op de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan in Voorburg en de Geestbrugweg in Rijswijk die de leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plekke versterkt en de doorstroming verbetert. Hiervoor zijn in het Voorkeursalternatief in totaal vier maatregelen (nr. 12, 16, 17 en 18) opgenomen in het pakket mobiliteitsmaatregelen. Deze maatregelen voorzien in een volledig herinrichting waardoor deze straten veiliger, mooier, groener en leefbaarder worden. De maatregelen worden in de planning- en studiefase in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden uitgewerkt.

Figuur 4.12: Impressie schetsontwerp HOV-tram Prinses Mariannelaan en foto huidige situatie.

In de Prinses Mariannelaan (en Geestbrugweg) rijdt de HOV-tram met het overige verkeer mee . Er is onvoldoende breedte beschikbaar om een vrijliggende trambaan in te passen. De sporen op de Geestbrug moeten verder uit elkaar gelegd worden vanwege het profiel van de tram. Samen met de aanpassingen aan het kruispunt Binckhorstlaan en haltes, wordt de ligging van de sporen over bijna de hele lengte tussen het kruispunt en de Geestbrug aangepast.

Voor de inpassing van de halte is in deze verkenning naar diverse mogelijkheden gekeken, waarbij een optie is de haltes aan beide zijden van de Geestbrug ‘om te draaien’. Dat wil zeggen dat de tram richting Den Haag in de Prinses Mariannelaan halteert. Haltes na de brug zijn ze goed in te passen en er vervallen minder parkeerplaatsen.

Voor de maatvoering van de haltes is uitgegaan van een gecombineerde tram-bushalte, waarbij de halte wat langer is (tramstel + bus) en twee hoogtes, voor de tram en voor de bus, kent. Er is voldoende ruimte beschikbaar om de halte op deze wijze in te passen. De parkeerplaatsen aan de zuidzijde worden langsparkeerplekken (i.p.v. schuin parkeren). Dit gaat wel ten koste van het aantal parkeerplaatsen, maar is beter voor de verkeersveiligheid. Gezien de hoge parkeerdruk is in de volgende fase de opgave hoe om te gaan met de compensatie van de vervallen parkeerplaatsen.

Verder is een aanpassing van het kruispunt Pr. Mariannelaan- Binckhorstlaan en het verplaatsen van een transformatorhuisje nodig om de HOV-tram in te passen. Aandachtspunt is dat er onvoldoende ruimte is om de tram en de verschillende richtingen van het autoverkeer eigen opstelstroken te bieden. Dit is nadelig voor de verkeersafwikkeling en doorstroming van het autoverkeer op de route Geestbrugweg – Pr. Mariannelaan. In het schetsontwerp is ervoor gekozen om de tram een eigen strook te geven, om de tram prioriteit te geven op het kruispunt.

Deze en eventuele andere opties voor de inpassing worden in de planning- en studiefase in co-creatie met bewoners uitgewerkt.

Tracédelen 10 en 11: Geestbrugweg en Geestbrug

In de intentieverklaring MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst is de intentie uitgesproken dat in de planning- en studiefase gezorgd wordt voor een goede inpassing op de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan in Voorburg en de Geestbrugweg in Rijswijk die de leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plekke versterkt en de doorstroming verbetert. Hiervoor zijn in het Voorkeursalternatief in totaal vier maatregelen (nr. 12, 16, 17 en 18) opgenomen in het pakket mobiliteitsmaatregelen. Deze maatregelen voorzien in een volledig herinrichting waardoor deze straten veiliger, mooier, groener en leefbaarder worden. De maatregelen worden in de planning- en studiefase in co-creatie met omwonenden en belanghebbenden uitgewerkt.

Geestbrug

Op de Geestbrug rijdt de HOV-tram gemengd met het overige verkeer. Het aanpassen en/of vervangen van het brugdek van de Geestbrug biedt de kans om het dwarsprofiel te optimaliseren. Naast verschuiven van de sporen kan gedacht worden aan het verbreden van de fietsstroken. De metropolitane fietsroute loopt immers via deze brug. Een mogelijkheid is om bredere bovenleidingsportalen te plaatsen, zodat er meer ruimte voor langzaam verkeer mogelijk is.

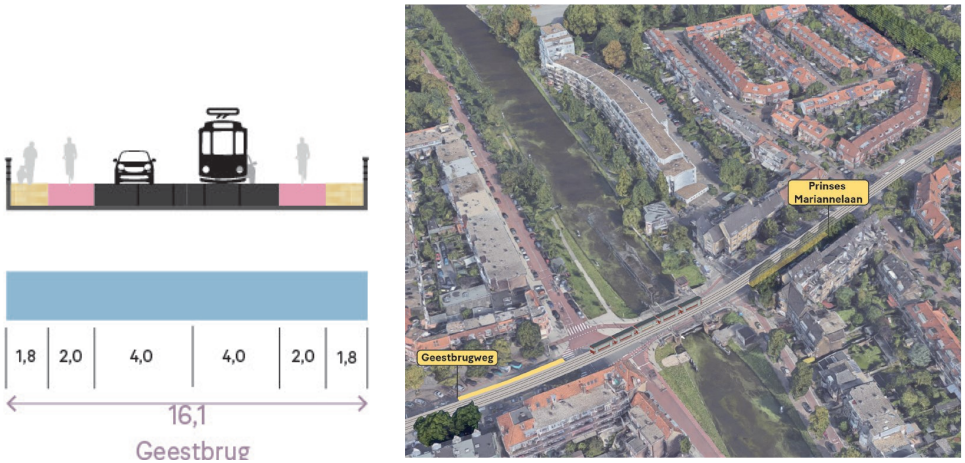
Geestbrugweg

In de Geestbrugweg rijdt de HOV-tram gemengd met overig verkeer. De bestaande sporen op de Geestbrugweg moeten over de gehele lengte verder uit elkaar gelegd worden. Dat biedt kansen de wegindeling anders vorm te geven met andere ruimte voor langzaam verkeer of parkeren.
Voor de inpassing van de halte is een optie om de haltes aan beide zijden van de Geestbrug 'om te draaien'. Dat wil zeggen dat de tram richting Delft in de Geestbrugweg halteert. Door de haltes na de brug te leggen vervallen minder parkeerplaatsen.
De bushalte nabij de Bilderdijklaan wordt in de planning- en studiefase in co-creatie met bewoners nader uitgewerkt. Mogelijk kan de halte vervallen.
Een knelpunt de inpassing van een tramhalte op de Geestbrugweg nabij de Haagweg. Deze is moeilijk verkeersveilig in te passen. Mogelijke oplossing is het positioneren van een halte op de Haagweg. Het groeiend aantal trambewegingen en de aantallen fietsers zijn een issue dat in de verdere uitwerking van het kruispunt Haagweg – Geestbrugweg in de volgende fase om speciale aandacht vraagt.

Deze en eventuele andere opties voor de inpassing worden in de planning- en studiefase in co-creatie met bewoners uitgewerkt.

Herinrichting Geestbrugweg, maatregel 18 Basispakket Mobiliteit
In het Basispakket Mobiliteit is het herinrichten van de Geestbrugweg opgenomen. Beoogt wordt een verhoging van de verkeersveiligheid en een verbetering van de fietsroutes (ook om de verbinding te leggen tussen metropolitane fietsroute 'Trekfietstrace' en oud Rijswijk). Vanwege de huidige hoge verkeersintensiteiten staat de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de doorstroming hier nu al onder druk.

Ruimte voor een goede inrichting is te vinden door de verkeersintensiteiten sterk te verlagen. Doorstroming belemmerende maatregelen voor het autoverkeer op of rondom de Geestbrug kunnen daar een oplossing voor zijn. Deze en andere opties worden in de planning- en studiefase in co-creatie met bewoners uitgewerkt.



Figuur 4.13: Impressie schetsontwerp HOV-tram Geestbrug (incl. dwarsprofiel) en Geestbrugweg.

Verhuisbedrijf365
Vakmanschap
085 06 06 365
KAYRAIL
CONSULT
P

MASTERPLAN BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

5 Hoe is het Voorkeursalternatief bepaald?

Het Voorkeursalternatief is in een uitgebreid en interactief MIRT-proces tot stand gekomen. Allereerst is een groot aantal mogelijke oplossingen beoordeeld (zeef-1) en zijn alle kansrijke oplossingen in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) vastgelegd. In een tweede stap in deze Verkenning (zeef-2) zijn die Kansrijke oplossingsrichtingen uitgewerkt en breed beoordeeld op hun effecten het verkeer, het milieu, de kosten en de inpasbaarheid. Op basis van de uitkomsten van deze beoordelingen is het Voorkeursalternatief bepaald, dat het beste invulling geeft aan de drie opgaven uit hoofdstuk 2 voor het mogelijk maken van de woningbouw, het bijdragen aan het oplossen van mobiliteitsknelpunten en waarmaken van de ambities voor fiets en OV, de minste milieueffecten heeft, financieel het meest haalbaar is en maakbaar is. In hoofdstuk 2 (pagina's 18 en 19) staan de vier stappen van een MIRT verkenning in een uitgebreid processchema. Twee daarvan – analysestap en beoordelingstap – komen hierna aan de orde.

5.1 Analysestap (Zeef-1)

De analysefase bestond uit een inhoudelijke beoordeling op hoofdlijnen van alle denkbare mogelijkheden voor de HOV-verbinding, welke de uitkomst waren van de hieraan voorafgaande startfase en het participatieproces waarin deelnemers en de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg ook nog mogelijke tracés hebben aangedragen[6].

In de analysestap zijn 17 denkbare route-opties tussen Den Haag Centraal – station Voorburg en richting Rijswijk/Delft geïnventariseerd en beoordeeld. Na deze beoordeling bleven vier kansrijke routes naar station Voorburg en twee naar Rijswijk/Delft over. Combinaties van de routes naar station Voorburg en richting Rijswijk/Delft leidt tot vijf tracéalternatieven. Deze zijn daarna gekoppeld aan de drie mogelijke modaliteiten (HOV-bus, HOV-tram en lightrail), wat tien kansrijke varianten voor de HOV-verbinding t.b.v. de bereikbaarheid CID-Binckhorst oplevert. De vijf tracéalternatieven en de tien varianten staan beschreven in Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

[6] In februari 2022 is, naar aanleiding van de participatie en de ideeën die zijn gekomen vanuit belanghebbenden met betrekking tot de te onderzoeken mogelijkheden, het addendum "Rapportage Tracéafweging Zeef-1 CID-Binckhorst" toegevoegd aan de NKO.

5.2 Beoordelingsstap (Zeef-2)

Dit Masterplan Bereikbaarheid en de onderliggende studies zijn het product van de beoordelingsstap Zeef-2 (zie pagina 19 voor schematische weergave van alle stappen in deze MIRT-verkenning).

De tien beoordeelde kansrijke varianten zijn steeds een combinatie van:

- Een HOV-verbinding van station Den Haag Centraal naar station Voorburg, waarbij een HOV-bus-, een HOV-tram- of een lightrailverbinding een optie zijn.
- Een HOV-verbinding van station Den Haag Centraal naar Rijswijk/Delft;
- Een Basispakket Mobiliteit met 15 maatregelen.

Tien kansrijke varianten nader toegelicht.
De kansrijke varianten voor de HOV-verbinding betreffen een combinatie van een tracé (d.w.z. een route voor de HOV-verbinding) met een modaliteit:

- Tracé:
  - Route tussen Den Haag Centraal en Voorburg;
  - Route tussen Den Haag Centraal en Rijswijk / Delft;
- Modaliteit: HOV-bus[7], HOV-tram of lightrail.

Het combineren van de tracés (route opties) met een modaliteit geeft de tien kansrijke varianten. Deze zijn gevisualiseerd in de schema's op de volgende pagina.
Deze schema's laten zien dat in de onderzoeken de verschillende routes naar station Voorburg en Rijswijk zijn gecombineerd tot vijf tracés (zie figuur 5.1).

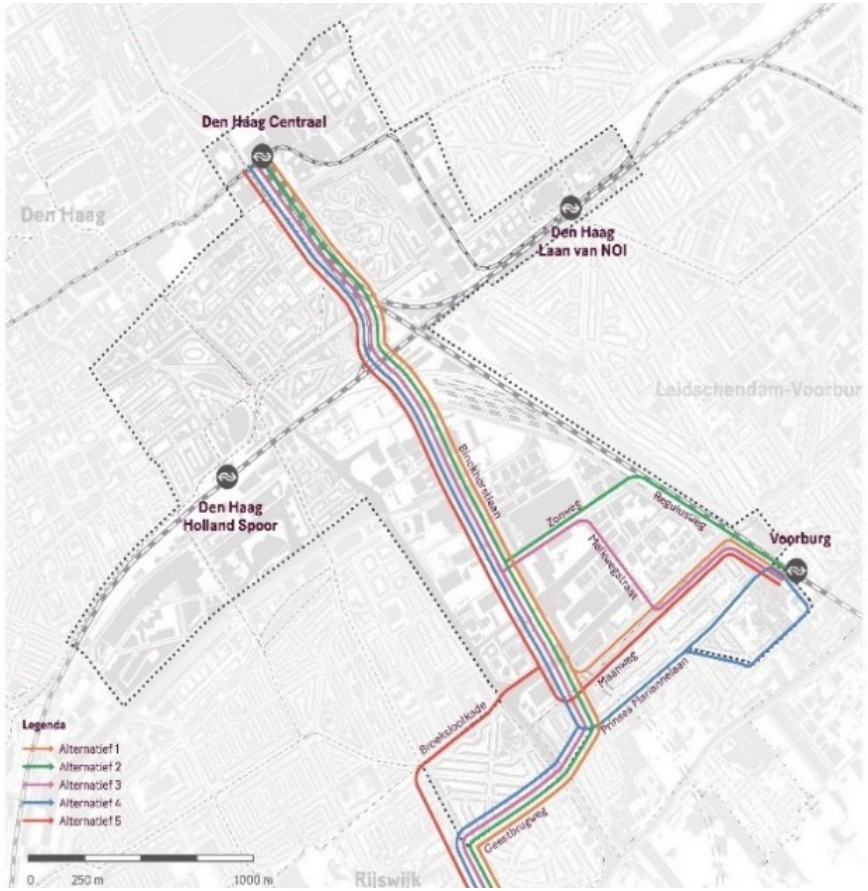
Op de volgende pagina staan de 10 varianten korte beschreven
In het Overzichtsrapport Beoordelingsfase MIRT-verkenning CID-Binckhorst staat een uitgebreide beschrijving van de tien varianten in hoofdstuk 2.

Voor twee van deze tracés zijn alle drie modaliteiten, HOV-bus, HOV-tram en lightrail, als optie bekeken. Voor de andere drie zijn slechts de HOV-bus en/of HOV-tram

[7] Op de langere termijn is het denkbaar dat een HOV-bus als zelfrijdende ART-bus wordt geëxploiteerd. Die techniek is nu nog onvoldoende ontwikkeld. ART heeft buiten de lager exploitatiekosten weinig verschil in capaciteit en snelheid met een HOV Bus

onderzocht, omdat tram en/of lightrail op die tracés niet mogelijk is. In figuur 5.2 staan de belangrijkste verschillen tussen deze modaliteiten.

Het tracé via de Jupiterkade/Broekslootkade is uit de inhoudelijke onderzoeken voor Zeef-1 niet als kansrijk naar voren gekomen. Om bestuurlijke redenen is ervoor gekozen deze route toch verder te onderzoeken in zeef 2. Binnen een MIRT-verkenning worden formeel alle alternatieven in Zeef 2 als 'kansrijk' aangeduid.

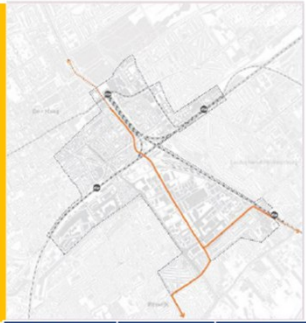


Figuur 5.1: Overzicht van alle in de beoordelingsstap onderzochte tracés.

	HOV-Bus	HOV-Tram	Lightrail
Halte-afstanden	750-1.000 m	750-1.000 m	1.000 – 2.000 m
Kruisingen	Gelijkvloers (vrije baan)	Gelijkvloers (vrije baan)	Ongelijkvloers
Capaciteit per dag	tot 10.000 reizigers	10.000 – 50.000 reizigers	20.000 – 60.000 reizigers
Gemiddelde snelheid	Circa 25 km/u	Circa 25 km/u	Circa 30 à 35 km/u

Figuur 5.2: Belangrijkste verschillen tussen de modaliteiten HOV-Bus, HOV-Tram en Lightrail.

Tracé	Onderdelen kansrijke tracé en maatregelen	Variant	Modaliteit HOV Den Haag - Voorburg	Modaliteit HOV richting Rijswijk/Delft
1	• HOV den Haag Centraal – Binckhorstlaan – **Maanweg** – station Voorburg • HOV naar Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – Geestbrugweg • Basispakket Mobiliteit	1B 1T 1L	Bus Tram Lightrail (halte Voorburg +1)	Bus Tram Tram
2	• HOV den Haag Centraal – Binckhorstlaan – **Zonweg – Regulusweg** – station Voorburg • HOV naar Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – Geestbrugweg • Basispakket Mobiliteit	2B 2T 2L	Bus Tram Lightrail (halte Voorburg +1)	Bus Tram Tram
3	• HOV den Haag Centraal – Binckhorstlaan – **Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg** – station Voorburg • HOV naar Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – Geestbrugweg • Basispakket Mobiliteit	3B	Bus	Bus
4	• HOV den Haag Centraal – Binckhorstlaan – **Binckhorstlaan Zuid – Pr. Mariannelaan** – station Voorburg • HOV naar Rijswijk/Delft via Binckhorstlaan – Geestbrugweg • Basispakket bereikbaarheidsmaatregelen	4T	Tram	Tram
5	• HOV den Haag Centraal – Binckhorstlaan – **Maanweg** – station Voorburg • HOV naar Rijswijk/Delft via **Jupiterkade – Broekslootkade - Haagweg** • Basispakket Mobiliteit	5B 5T	Bus Tram	Bus Tram

Route naar Voorburg station Route naar Rijswijk	Binckhorstlaan – Maanweg Geestbrugweg	Binckhorstlaan – Zonweg - Regulusweg Geestbrugweg	Binckhorstlaan – Zonweg – Melkweg - Regulusweg Geestbrugweg	Binckhorstlaan – Pr. Mariannelaan – lus Voorburg Geestbrugweg	Binckhorstlaan – Maanweg Jupiterkade - Broekslootkade
Tracé					

Modaliteit (bus, tram of lightrail)	HOV-bus	Tram	Lightrail Tram	HOV-bus	Tram	Lightrail Tram	HOV-bus	Tram	Lightrail Tram	HOV-bus	Tram	Lightrail Tram	HOV-bus	Tram	Lightrail Tram
	Variant 1B	1T	IL	Variant 2B	2T	2L	Variant 3B	X	X	X	Variant 4T	X	Variant 5B	5T	X

Figuur 5.3: Overzicht van de onderzochte tien kansrijke varianten in de MIRT-verkenning.

5.2.1 Beoordeling alternatieven voor HOV-verbinding

De beoordeling van de tien kansrijke varianten (figuur 5.3, pagina 47) is gebeurd op basis van het beoordelingskader uit de Nota Reikwijdte en detailniveau die voor de Plan-MER is opgesteld.

De focus van de effectbeoordeling ligt in het Plan-MER primair op de onderlinge verschillen van de alternatieven, op de kansen en risico's van de alternatieven en op de haalbaarheid van de alternatieven als voorkeursalternatief. De effectbeoordeling richt zich in het Plan-MER daarmee alleen op de aspecten die bepalend zijn voor de te maken afwegingen, die onderscheidend zijn en nodig zijn om de (juridische) haalbaarheid te bepalen.

De beoordeling heeft plaatsgevonden op de volgende effecten:

- Bereikbaarheidseffecten
- Bijdrage aan de drie doelstellingen van de Verkenning
- Financiële haalbaarheid
- Maakbaarheid
- Effecten voor leefomgeving en milieu

Dit beoordelingskader en de bevindingen uit de diverse onderzoeken staat uitgebreid beschreven in hoofdstuk 3 van de Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning CID-Binckhorst.

Bereikbaarheidseffecten
Paragraaf 3.2 schetst dat zonder maatregelen het mobiliteitssysteem (met name het autosysteem) in en rond de Binckhorst vastloopt.
De binnenstedelijke netwerken kunnen de groei niet verwerken en er ontstaan meerdere knelpunten op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.
In de Vervoerwaardestudie zijn de bereikbaarheidseffecten van de kansrijke varianten onderzocht, inclusief een aantal gevoeligheidsanalyses (ook beschreven in paragraaf 3.3).

De verkeersmodelresultaten laten zien[8] dat wanneer de gevoeligheidsanalyse stedelijke referentie wordt gecombineerd met maatregelen voor een mobiliteitstransitie het autoverkeer, ondanks de extra inwoners en arbeidsplaatsen in 2040, bijna hetzelfde blijft als het niveau van 2019 (zie figuur 5.4).
Het aantal fietsers van en naar de Binckhorst vervijfvoudigt in deze analyse ten opzichte van 2019 en het aandeel OV groeit verder door. Het OV en de fiets vormen de drager van de bereikbaarheid van de Binckhorst.
Er zijn dan wel capaciteits-uitbreidingen nodig voor voetgangers, fietsers en het OV voor de sterk toegenomen aantallen reizigers. Daar geeft dit project met voorstellen voor een HOV-verbinding en een pakket aan mobiliteits-maatregelen invulling aan.

Figuur 5.4: Omvang modaliteiten fiets, OV en auto nu, in de referentie 2040 (deze is gesteld op 100), realisatie variant 1T en diverse maten van mobiliteitstransitie. Betreft omvang ritten van en naar de Binckhorst.

Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van de voorgestelde HOV-verbinding samen met de maatregelen gericht op o.a. fiets, de bereikbaarheid van de Binckhorst, van Voorburg-west en van Rijswijk verbetert ten opzichte van de referentiesituatie waarin geen maatregelen worden getroffen en maakt daarmee de (verdere) stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk.

[8] Zie paragraaf 3.2 uit de Overzichtsrapportage

Uit de vervoerwaardestudie is gebleken dat naast investeringen in HOV en fiets, aanvullend beleid nodig is om de groei van het autoverkeer te beperken. Dit beleid wordt door alle partijen al toegepast en is ook al voorzien voor de Binckhorst: o.a. lage parkeernormen en mobiliteitstransitie (= prioriteit voor lopen/fiets & OV). In de vervoerwaardestudie is dit opgenomen als een gevoeligheidsanalyse. Daaruit blijkt dat hiermee het autoverkeer voldoende beperkt kan worden, tot ongeveer het huidige niveau, ook op de wegen door Rijswijk en Voorburg.
De voorgenomen verstedelijking en de noodzaak het autoverkeer te beperken vereisen (minimaal) een tram of een lightrail-verbinding om alle toekomstige reizigers te kunnen vervoeren. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat de capaciteit van het HOV-bussysteem onvoldoende is om toekomstige groei op te vangen en daarmee is een HOV-bus of het opwaarderen van de huidige buslijnen niet toekomstvast.

Noodzaak HOV-verbinding richting zowel Voorburg als Rijswijk
In deze MIRT-Verkenning is onderzoek gedaan naar een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar zowel Voorburg als Rijswijk. Er is daarbij ook gekeken naar varianten waarbij slechts één van deze 'takken' aangelegd wordt. Het in stand laten van de huidige route van tram 1 is onderzocht bij de tracé varianten met een bus. Het uiteindelijke Voorkeursalternatief bevat een variant waarin beide takken worden aangelegd. Er zijn meerdere redenen waarom in het Voorkeursalternatief wordt gekozen voor zowel een verbinding naar Voorburg als naar Rijswijk, zie voor een uitgebreide toelichting hoofdstuk 4.2 van de Nota van Antwoord. De Vervoerwaardestudie laat zien dat varianten met maar één tak minder goed bijdragen aan de bereikbaarheid dan varianten met beide takken. Daarnaast sluit een variant met beide takken beter aan bij de regionale ambitie van de Koningscorridor.

Bijdrage aan de drie doelstellingen van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst[9]
In paragraaf 2.2 staan de drie doelen waarvoor de MIRT-verkenning wordt uitgevoerd. Hieronder staan de uitkomsten van de beoordeling van de varianten op deze doelen samengevat.

Doel 1: Verstedelijking mogelijk maken
Voor het doel "mogelijk maken verstedelijking" scoren de lightrail-varianten het beste gevolgd door de varianten met tram. Dit is wel op basis van een variant waarbij de lightrail is doorgetrokken naar Zoetermeer. Deze doortrekking van de lightrail is momenteel nog niet aan de orde, waardoor de effecten van de lightrail in deze fase vergelijkbaar zijn met de tram. Tevens kan geconcludeerd worden dat de varianten met bus het slechtst scoren. Dit geldt ook voor de capaciteit van het OV-systeem, waarin enkel tram- en lightrail voldoende robuust zijn om invulling te geven aan de vervoervraag. De HOV-bus varianten bieden geen toekomstbestendige oplossing.
Tenslotte zitten er tussen de routes richting Voorburg nauwelijks verschillen voor de score op het eerste doel: de verstedelijking mogelijk maken.

Doel 2: Verbeteren NMCA-knelpunten
In de Overzichtsrapportage wordt in paragraaf 3.2 uitgebreid ingegaan op de effecten van de onderzochten alternatieven op (NMCA) knelpunten. Kort samengevat geeft dat het volgende beeld:

- de onderzochte alternatieven hebben geen noemenswaardig effect op knelpunten op het hoofdspoor;
- in alle varianten wordt het knelpunt Binckhorstlaan aangepakt, doordat hier een hoogwaardige verbinding wordt gerealiseerd. Bij de varianten met HOV-tram en lightrail wordt tevens het knelpunt Rijswijkseplein ontlast;
- de alternatieven kennen een gerichte afname van de hoeveelheid autoverkeer van/naar CID-Binckhorst. Dit betekent dat in de alternatieven nauwelijks vermindering van de hoeveelheid verkeer op het hoofdwegennet of het stedelijk netwerk is te zien en
- voor het hoofdwegennet (A4, A12, A13, Utrechtsebaan) zijn er geen noemenswaardige effecten te verwachten.

Doel 3: Bijdragen aan regionale ambities voor openbaar vervoer en fiets
Openbaar vervoer
Alle varianten dragen in enige mate bij aan dit doel, omdat ze zorgen voor een afname van het gebruik van de auto in de Binckhorst en een stijging van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. De varianten scores beter naarmate het OV-systeem hoogwaardiger is op de criteria robuustheid van het systeem, de capaciteit om reizigers te vervoeren en de betrouwbaarheid. HOV-tram en lightrail dragen het meest bij aan de ambities van OV en fiets, omdat bij sterkere groei van het OV-gebruik (bij HOV-tram en lightrail) de groei van fietsgebruik beperkt is. Daarnaast sluiten een HOV-tram en lightrail beter aan op de vastgestelde regionale ambitie voor de

[9] Zie paragraaf 3.5 uit de Overzichtsrapportage

Koningscorridor. De HOV-bus draagt vooral bij aan de ambities voor fiets. Er zijn geen verschillen te onderscheiden voor de routes.

Fiets

In alle alternatieven zijn aanvullend op de referentiesituatie in het Basispakket Mobiliteit fietsmaatregelen en andere mobiliteitsmaatregelen voorzien om extra verbindingen en kwaliteit voor langzaam verkeer in te brengen. In alle alternatieven worden dezelfde fietsmaatregelen genomen. Alle varianten scoren positief op dit doel.

Verkeersveiligheid

De varianten met lightrail scoren het best op het aspect verkeersveiligheid. De varianten met een HOV-tram scoren goed met uitzondering van alternatief 4T, waarbij de tram ook in het oostelijk deel van de Prinses Mariannelaan en de lus door Voorburg (Laan van Middenburg en Westeinde) sprake is van gemengd verkeer. Deze variant scoort slecht. De HOV-busvarianten scoren alle neutraal.

Maakbaarheid

Over de maakbaarheid zijn uitspraken te doen per tracédeel.

Routes naar station Voorburg

- En trambaan via de Maanweg is goed maakbaar. Hier is in het schetsontwerp gekozen voor een smal profiel van weg en trambaan met als uitgangspunt behoud en versterking van de ecologische zone.
- Een HOV-bus of HOV-tram via de Zonweg en Regulusweg vergen extra sloop van panden en tasten de functie en de capaciteit van de Regulusweg fors aan. Een route via de Zonweg en de Melkwegstraat leidt ook tot sloop van gebouwen aan de Zonweg en in de Melkwegstraat wordt de bereikbaarheid van de gebouwen lastig. Conclusie: deze routes zijn zeer slecht maakbaar.
- In de prinses Mariannelaan (oostelijke deel) blijkt geen vrije baan mogelijk. De lus door de Laan van Middenburg en het Westeinde is niet ideaal in een 30 km-zone (in beginsel is een tram in een 30 km-zone onwenselijk). Een ander inpassingsontwerp heeft effect op de parkeerplaatsen en de bomen. Conclusie: deze route is niet goed maakbaar.

Routes naar Rijswijk en Delft

- Bij varianten via de Bickhorstlaan (deel Voorburg) dient bij de inpassing van een HOV-baan aandacht te zijn voor de kwaliteit van de laan. De kwaliteit wordt onder andere bepaald door de aanwezige groenstrook en de parkeerplaatsen aan beide zijden van de laan. De visuele impact is met name groot voor de lightrailvarianten op een viaduct (+1 niveau). Voor HOV-bus en HOV-tram is in de schetsontwerpen sprake van middenligging, waarbij bomen, trottoirs en fietspaden aan beide zijden blijven behouden. Dit gaat wel ten koste van de middenberm en heeft tevens impact op het parkeren. In de volgende fase kunnen alternatieven voor deze inpassing aan de orde komen.
- De routes naar Rijswijk/Delft via de Jupiterkade en Broekslootkade zijn slecht maakbaar, zijn nadelig voor het beoogde gebruik, de kwaliteit en het functioneren van de Jupiterkade (slechte bereikbaarheid percelen e.d.) en de Broekslootkade (woongebied met onder andere een school). Tevens is voor het behouden van de volledige doorvaart in de zwaaikom bij de Broekslootkade een hefbrug met een grote overspanning nodig;
- De routes over de prinses Mariannelaan(west), Geestbrug en Geestbrugweg zijn, met beperkte aanpassingen van de bestaande sporen, maakbaar, mits het HOV meerijdt met het overige verkeer. Dit is wel nadelig voor verkeersveiligheid, betrouwbaarheid en snelheid van het HOV. Deze nadelen zijn aan te pakken met de maatregelen uit het aanvullende Basispakket Mobiliteit. Het gaat dan om een herinrichting van deze wegen en de doorstroming belemmerende maatregelen voor het autoverkeer op de Geestbrug.

Effecten voor leefomgeving en milieu niet onderscheidend[10]

Uit Plan-MER volgt dat de alternatieven en varianten voor de aspecten natuur, bodem, geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid niet onderscheidend zijn. Op de overige aspecten zijn wel verschillen in de beoordeling zichtbaar. Voor de aspecten water, archeologie, klimaatadaptatie hangt dit samen met de aanwezigheid van een verdiepte ligging in het tracé zoals voorzien in de varianten 1L-1, 2B en 2T wat leidt tot een negatievere beoordeling. Bij ruimtegebruik hangt de beoordeling samen met de fysieke aantasting van waarden als gevolg van ruimtebeslag. Voor de verbinding naar Rijswijk speelt dit met name in de Jupiterkade/Broekslootkade (alternatief 5) en in de Binckhorstlaan in Voorburg (alternatief 1 t/m 4). De Plan-MER bevat tevens maatregelen om eventuele negatieve effecten te voorkomen of te beperken (mitigerende en compenserende maatregelen). De onderzoeken in deze MIRT-

[10] Zie paragraaf 3.3 uit de Overzichtsrapportage

verkenning geven aan dat de negatieve effecten van het Voorkeursalternatief te beperken zijn.

Financiële haalbaarheid, 1T en 4T scoren het beste[11]
Bij financiële haalbaarheid gaat het om: de investeringskosten, kosten in relatie tot de drie doelen, maatschappelijke kosten/baten-verhouding verandering in exploitatiesaldo en de mogelijkheid voor bijstelling van het maatregelenpakket in de tijd.

In de onderlinge vergelijking geven de varianten 1T en 4T de beste uitkomsten:
Beide varianten hebben in het WLO Hoog-scenario een negatief saldo van kosten baten van circa €184 miljoen negatief en een baten-kostenverhouding van afgerond 0,66[12]. Alle andere varianten hebben een saldo dat duidelijk lager ligt en ook een baten-kostenverhouding die lager liggen.

5.2.2 Conclusie beoordeling en Voorkeursalternatief

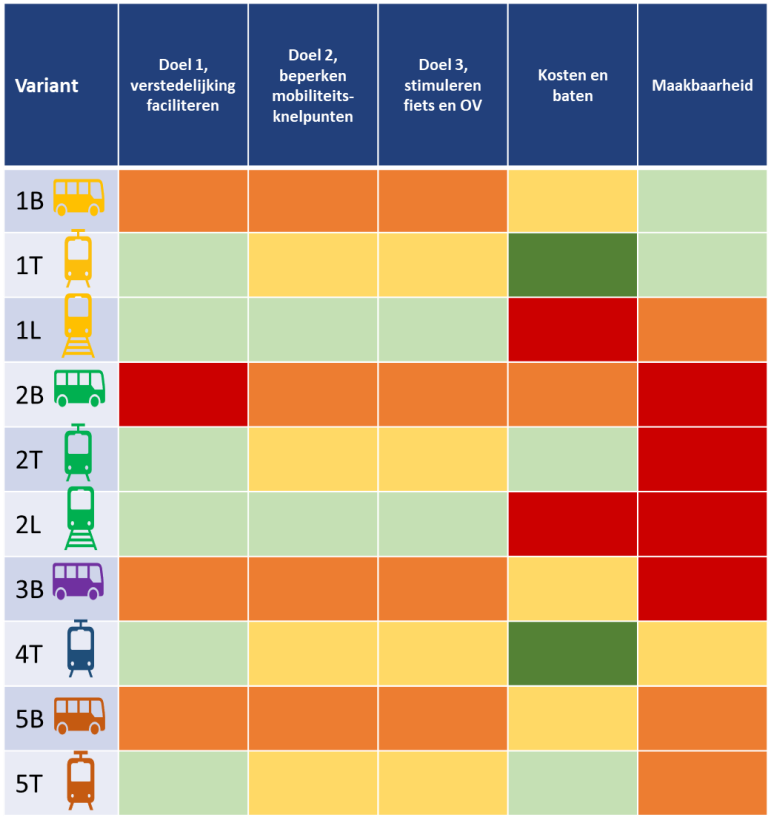
Het Voorkeursalternatief voor de bereikbaarheid van de CID-Binckhorst bestaat uit een combinatie van:

- een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar station Voorburg;
- een HOV-verbinding van Den Haag Centraal naar Rijswijk/Delft en
- het Basispakket Mobiliteit.

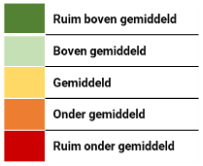
Wat levert de beoordeling op?
In figuur 5.6 staat de uitkomst van de beoordeling van de tien varianten ten opzichte van elkaar. Daarbij is gescoord op een vijfpuntschaal.

De scores op de technisch, inhoudelijke en financiële aspecten zijn samengebracht tot een relatieve eindscore voor alle varianten. Dat geeft het volgende beeld:

- 1T scoort het hoogst, gevolgd door de andere HOV-tram varianten (4T, 5T en 2T),
- daarna scoren de lightrailvarianten (1L en 2L) en
- de laagste scores gaan naar de HOV-busvarianten (1B, 5B, 3B en 2B).



Figuur 5.6: Overzicht van de scores van de tien varianten t.o.v. elkaar.



Variant	Relatieve eindscore
1T	1
4T	2
5T	3
2T	4
1L	5
2L	6
1B	7
5B	8
3B	9
2B	10

Figuur 4.7: Rangschikking tien varianten o.b.v. de beoordeling.

[11] Zie paragraaf 3.4 uit de Overzichtsrapportage
[12] Dit is de verhouding tussen de kosten en de baten, waarbij een score 1 aangeeft dat kosten en baten in balans zijn. Omdat de noodzaak van een HOV-verbinding al vaststaat, is de MKBA met name gebruikt voor het maken van een keuze tussen de verschillende varianten.

Het voorkeursalternatief op basis van bovenstaande technisch-inhoudelijke beschouwing is daarmee variant 1T. Qua modaliteit valt daarbij de keuze op een tram, in plaats van HOV-bus of lightrail. De voorgenomen verstedelijking en de noodzaak het autoverkeer te beperken vereisen (minimaal) een tram of een lightrail-verbinding om alle toekomstige reizigers te kunnen vervoeren. Uit de Vervoerwaardestudie blijkt dat de capaciteit van het HOV-bussysteem onvoldoende is om toekomstige groei op te vangen en daarmee is een HOV-bus dus niet toekomstvast.

Daarnaast draagt een HOV-bus minder bij aan het mogelijk maken van de verstedelijkingsopgave en het verminderen van bestaande knelpunten. Ook sluit het minder goed aan op de toekomstige ambitie van de HOV Koningscorridor. Een lightrailsysteem heeft fors hogere kosten dan een tram die in de huidige fase niet in verhouding staan tot de extra voordelen en daarmee is een tram vanuit economisch perspectief de beste oplossing.

Voor het tracé richting Station Voorburg is de Maanweg de meest logische route. Deze heeft relatief lage kosten, de beste kosten/baten-verhouding en sluit goed aan op de geplande verstedelijking van de Binckhorst. Deze variant loopt zo dicht mogelijk langs het spoor; Opa’s veldje en scouting Livingstone Miriam blijven onaangetast. Ook maakt deze variant een latere doortrekking richting Zoetermeer mogelijk. Partijen zijn het er over eens dat een eventuele doortrekking in de toekomst ten allen tijde vereist dat de HOV-verbinding bij station Voorburg en Huygens' Hofwijck op dat moment naar -1 verlegd wordt.

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

Voorkeursmodaliteit: tram.
Lightrail en een tram sluiten het beste aan op de verwachte vervoersvraag. Hoewel het effect op de mobiliteitstransitie beperkt is, draagt deze modaliteit wel goed bij aan de gestelde doelen en voorziet het in voldoende capaciteit/flexibiliteit bij een meer sturend mobiliteitsbeleid. Een lightrail voorziening doet het op de doelen nog beter, maar dan vooral bij het -mogelijk- doortrekken naar Zoetermeer. Dat is nu niet aan de orde, zeker gezien de flink hogere kosten die hiermee gemoeid zijn.

Voorkeurstracé naar station Voorburg: Maanweg.
Hoewel de verschillen met de route via de Prinses Mariannelaan niet groot zijn, zijn ze er wel. Vooral de aspecten verkeersveiligheid, HOV-kwaliteit, bijdrage aan verstedelijkingsopgave en adaptiviteit (mogelijkheid voor doortrekken van de HOV-verbinding richting Zoetermeer) spreken in het voordeel van de route via de Maanweg. Hoewel de investeringskosten hoger liggen dan bij de route via de Prinses Mariannelaan, is de verwachting dat de projectrisico’s (vooral wat betreft risico’s met betrekking tot besluitvorming, procedures en vergunningen) kleiner zijn.

Voorkeurstracé naar Rijswijk en Delft: Geestbrugweg.
De Geestbrugweg scoort op alle aspecten gelijkwaardig of beter dan de route via de Broekslootkade. Ook zijn de kosten lager en is de MKBA-score beter.

6 Waar kan ik de onderzoeken vinden?

In dit hoofdstuk staat een overzicht van alle documenten en onderzoeken, waarnaar dit Ontwerp Masterplam verwijst inclusief een korte beschrijving. Al deze documenten zijn hier te vinden: https://binckhorstbereikbaar.nl/achtergrond/.
Dit Masterplan is de structuurvisie voor het HOV en de aanvullende mobiliteitsmaatregelen. Het belangrijkste achtergronddocument is Overzichts-rapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Daarin worden alle in deze stap uitgevoerde onderzoeken (Vervoerwaardestudie, Plan-MER en MKBA) samengevat inclusief de afweging die heeft geleid tot het Voorkeursalternatief.

6.1 Alle documenten en onderzoeken op een rij

Startdocument MIRT-verkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst (oktober 2018)
Het Startdocument MIRT-verkenning Schaalsprong regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst beschrijft de start van de MIRT-verkenning. Het bevat de gezamenlijke opgave voor het gebied, schetst oplossingsrichtingen en geeft de aanpak van de MIRT-verkenning weer.

Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) (november 2019)
De Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) is het resultaat van de Analyse (Zeef-1) fase uit de MIRT-verkenning. Deze notitie geeft een beschrijving van de knelpunten en ambities rond de regionale bereikbaarheid in samenhang met de ontwikkeling van CID-Binckhorst. Daarna volgt een beschrijving van het onderzoek en de resultaten van de analyse (Zeef-1) fase van de Verkenning en wordt onder andere in gegaan op de kansrijke alternatieven die hieruit volgen inclusief de financiën en de resultaten van de Marktscan.
In februari 2022 is, naar aanleiding van de participatie en de ideeën die zijn gekomen vanuit belanghebbenden met betrekking tot de te onderzoeken mogelijkheden, het addendum "**Rapportage Tracéafweging Zeef-1 CID-Binckhorst**" toegevoegd aan de NKO.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (juni 2020).
De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de MIRT-verkenning CID-Binckhorst is bedoeld om de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek voor het nog op te stellen Plan-MER te beschrijven. De NRD bevat de achtergronden van het op te stellen plan voor de mobiliteitsmaatregelen in het gebied CID-Binckhorst, in dit geval het Definitief Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. De NRD beschrijft tevens welke alternatieven voor de bereikbaarheidsopgave worden onderzocht en welke criteria en methoden worden gebruikt om de (milieu)effecten van de planalternatieven in beeld te brengen. Het doel van de NRD is daarmee drieledig: 1) het informeren en betrekking van de omgeving, 2) het afbakenen van de te beschouwen alternatieven en 3) het afbakenen van de inhoud van het milieuonderzoek dat in het kader van de milieueffectenrapportage wordt uitgevoerd. Hieruit volgt tevens het afweegkader, welke is gekoppeld aan de drie opgaven en doelen voor deze Verkenning, aangevuld met een aantal aspecten van de financiële haalbaarheid.

Startdocument MIRT-verkenning Mobiliteit CID-Binckhorst (augustus 2020)
Het formele besluit om de MIRT-verkenning te starten is gebeurd op basis van het startdocument uit 2018. Voor de MIRT-startbeslissing is een nieuw document opgesteld, namelijk het 'Startdocument MIRT-verkenning Mobiliteit CID-Binckhorst' en is daarmee een aanvulling en actualisatie van het startdocument uit 2018.

Rapportage Schetsontwerp HOV-verbinding (2021)
Deze rapportage bevat de schetsontwerpen van de tien verschillende varianten voor de HOV-verbinding. In het ontwerpspoor van de MIRT-verkenning zijn de varianten uitgewerkt tot op het niveau van schetsontwerp. Hierbij is gekeken naar de inpasbaarheid van het ontwerp van de alternatieven en varianten.
De schetsontwerpen zijn input voor de Plan-MER en kostenramingen in de MKBA.

Overzichtsrapportage Beoordelingsfase MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst (maart 2023)
De Overzichtsrapportage is het eindproduct van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst, waarin de resultaten van de diverse effecten-rapportages gebundeld zijn en de bepaling van het Voorkeursalternatief wordt opgenomen.

Drie effecten rapporten:

1. **Vervoerwaardestudie (mei 2022)**

Het doel van de Vervoerwaardestudie is om inzicht te geven in de te verwachten vervoerkundige effecten van diverse mobiliteitsvarianten. Dit biedt een bouwsteen om uiteindelijk een keuze te maken voor een mobiliteitsoplossing, die bijdraagt aan de in het startdocument geïdentificeerde opgaven. Daarnaast vormt de

Vervoerwaardestudie de basis voor de vervoerkundige input voor de Plan-MER en de MKBA.

2. Plan-MER (juni 2022)

De Plan-MER is het milieueffectenrapport voor de Verkenningsfase van het MIRT-traject. Dit rapport beschrijft wat de (milieu)effecten zijn van verschillende mobiliteitsmaatregelen. Deze dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het treffen van mobiliteitsmaatregelen voor het gebied CID-Binckhorst en de bredere regio in het kader van het Ontwerp en Definitief Masterplan Bereikbaarheid. In het onderzoek worden de verschillende kansrijke varianten geanalyseerd en vergelijken om duidelijk te maken welke voor- en nadelen bepaalde keuzes hebben voor het milieu en wat de randvoorwaarden, belemmeringen en kansen zijn voor het Masterplan en de bepaling van het Voorkeursalternatief. De beoordelingsmethodiek voor het Plan-MER is gebaseerd op de NRD.

3. MKBA (juni 2022)

MKBA staat voor Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en berekent het sociaaleconomische rendement van investeringen. Hierbij worden de (positieve en negatieve) effecten van een project (of beleidsoptie) op de welvaart van Nederland geprobeerd in te schatten. Dat bekent dat naast de financiële effecten voor de direct betrokkenen ook wordt gekeken naar alle mogelijke effecten, waarvoor geen marktprijs bestaat, zoals deze op bereikbaarheid en milieu. Het MKBA rapport brengt de maatschappelijke kosten en baten (effecten) van de tien verschillende varianten voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst in beeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst (juni 2022)
Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst is voorliggend document en bevat de aanleiding, een beschrijving van het proces en de bepaling van het Voorkeursalternatief. Dit document is de basis voor het indienen van zienswijzen en wordt na deze periode aangepast en uitgewerkt tot het Definitief Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

Omgevingsverslag (juni 2022)

Het omgevingsverslag geeft weer wat tijdens de beoordelingsfase met de omgeving is besproken en wat is ingebracht ter inspraak. Het omgevingsverslag is tevens input voor de bestuurlijke besluitvorming, de processturing en de ambtelijke voorbereiding die daaraan vooraf gaan.

APOLLO 14
CABRIOLAND

MASTERPLAN BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

Bijlagen

Bijlage 1 Historisch overzicht

De keuze voor een concept Voorkeursalternatief voor de HOV verbinding kent een lange voorgeschiedenis. Studies, plannen en besluiten voor de transformatie en ontsluiting van de Binckhorst gaan meer dan 10 jaar terug in de tijd. Deze voorgeschiedenis wordt hier kort geschetst om aan te geven op welke wijze de drie kansrijke alternatieven tot stand zijn gekomen. De voorgeschiedenis wordt hieronder eerst in een tijdlijn weergegeven waarna de onderdelen worden toegelicht.

Lijnennota RandstadRail (2009) en Haagse Nota Mobiliteit (2010)
In de lijnennetnota voor Netwerk RandstadRail heeft het Algemeen Bestuur van het toenmalige Stadsgewest Haaglanden op 24 juni 2009 een HOV-verbinding aan de Binckhorstlaan vastgesteld als onderdeel van de regionale netwerkontwikkeling. In het Plan-MER voor de Haagse Nota Mobiliteit uit 2010 is dit tracé tevens beoordeeld. Link1, link2

Rotterdamsebaan (2010-2014)
Tijdens de behandeling van de Nota van Uitgangspunten[13] Rotterdamsebaan in de gemeenteraad van Den Haag is een breed gedragen amendement[14] aangenomen. Daarin is beschreven dat de aantakking/inpassing van de Rotterdamsebaan op de Binckhorstlaan zodanig ontworpen wordt dat de toekomstige RandstadRail-verbindingen en -haltes optimaal gesitueerd worden. Na vaststelling van deze Nota van Uitgangspunten is uit het ontwerpproces gebleken dat een ligging van de RandstadRail op maaiveld aan de oostzijde van de Binckhorstlaan de optimale integrale oplossing zou zijn. Dit proces is beschreven en vastgesteld in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Trechteringsdocument[15] Rotterdamsebaan.

In het Haagse bestemmingsplan[16] Rotterdamsebaan is binnen het plangebied aan de oostzijde van de Binckhorstlaan een reservering gedaan voor de toekomstige OV-verbinding door geen bebouwingsmogelijkheden te geven binnen dit deel van het gebied. Langs de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de toekomstige Spoorboogweg is met een schetsontwerp onderzocht welke ruimte nodig is voor een toekomstige OV-verbinding.
De noodzaak van de aanleg van een HOV-verbinding is onderbouwd in de toelichting van het bestemmingsplan. Verbetering van de OV-ontsluiting van de Binckhorst is noodzakelijk om de transformatie naar een meer gemengd stedelijk gebied te faciliteren.
Er heeft op verschillende momenten besluitvorming plaatsgevonden in de raad van de gemeente Den Haag en bij het Stadsgewest Haaglanden met betrekking tot deze verbinding. Zoals blijkt uit het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2015 en Actualisatie 2014 dat d.d. 25 juni 2014 is opgesteld door het Stadsgewest Haaglanden en dat per 1 januari 2015 is overgenomen door de MRHD.

[13] RIS168478 - 14 jan. 2010
[14] Amendement RandstadRail Verbindingen, RIS169954

[1515] RIS249311, 15 mei 2012
[16] RIS264198, 17 okt. 2013

In de aanloop naar de Rotterdamsebaan is de wens geweest om naast de autotunnel ook een OV-tunnel[17] te boren. Destijds was het idee dat daarmee richting Delft een snelle tram 1 mogelijk zou worden. Toen die boortunnel niet haalbaar was, is er een tracéonderzoek gedaan naar maaiveldoplossingen onder andere vanaf de Binckhorstlaan via de Broeksloot richting Haagweg en via de laan van Middenburg de Vliet over.

Verkeers- en Vervoerplan Leidschendam-Voorburg. Herijking 2014, met doorkijk naar 2040. Deel B: Analyse en oplossingsrichtingen (2014)[18]
In 2014 identificeerde de gemeente Leidschendam-Voorburg meerdere ruimtelijke plannen die, wat betreft mobiliteit, invloed zouden hebben op gebieden binnen de gemeentegrenzen. Een van die ruimtelijke plannen was de ontwikkeling van de Centrale Zone Den Haag (Binckhorst en Vlietzone). Dit onderzoek benadrukte dat deze plannen leiden tot een toename van de mobiliteit en verschuiving van de verkeersintensiteit op diverse wegen en openbaarvervoerverbindingen in de regio. In het Verkeers- en Vervoerplan formuleerde de gemeente een eigen visie op het openbaar vervoer netwerk. Een van de oplossingsrichtingen binnen die visie stelde dat Station Voorburg een voor de hand liggend overstappunt vormt waar het gaat om buslijnen, en op langere termijn een tramverbinding naar de Haagse Binckhorst en Centrale Zone. De aanwezige traminfrastructuur in Voorburg-West zou hier een rol in kunnen spelen.

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (2017)[19]
In 2013 bleek uit een onderzoek van het Rijk (NCMA) dat er in de periode tot 2028 bereikbaarheidsknelpunten zouden ontstaan in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het gaat om de A13-A16 en de A4 en het stedelijk OV van Rotterdam en Den Haag.

Daarop volgde het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Hierin is onderzocht hoe de knelpunten voor de bereikbaarheid over de weg en in het OV op te lossen. En hoe maatregelen bijdragen aan:

- het versterken van de ruimtelijk-economische structuur
- een aantrekkelijke leefomgeving
- vergroten kansen voor mensen
- vergroten aantrekkelijkheid vervoerssysteem.

Uit dit MIRT-onderzoek is onder andere gebleken dat een HOV-ontsluiting CID en Binckhorst noodzakelijk is.

Pre-Verkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst (2018)[20]
De pre-Verkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID-Binckhorst volgt uit het MIRT-onderzoek hiervoor genoemd. Het hoofddoel was het leggen van de basis voor het nemen van de startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Het richtte zich op het verbeteren van de bereikbaarheid op een manier die bijdraagt aan het vergroten van de metropolitane samenhang en de agglomeratiekracht van de regio Rotterdam Den Haag.
Hiervoor zijn verschillende oplossingsrichtingen samengesteld, waaronder binnenstedelijke verdichting in het CID – Binckhorst gebied, i.c.m. meer verblijfskwaliteit, verbeteren leefbaarheid, minder ruimte voor de auto, snellere en directe railverbindingen naar de Kust en Den Haag Zuidwest. Het doel is om meer mensen te laten lopen en fietsen en in het openbaar vervoer te krijgen om zo de ambities op het gebied van stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken en de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren.
In deze pre-Verkenning zijn meerdere alternatieven (HOV-bus, tram, lightrail) en tracés (Binckhorstlaan-Maanweg-Voorburg CS en Binckhorstlaan-Prinses Mariannelaan-Voorburg CS) onderzocht.

Schaalsprong OV Den Haag en regio (2019)
In het visiedocument Schaalsprong OV Den Haag en omgeving[21] (link)is beschreven welke ambitie de gemeente Den Haag voor het OV netwerk in de stad en regio heeft voor het eindbeeld in 2040. Hierbij zijn op hoofdlijnen verschillende netwerkscenario's onderzocht. Geconcludeerd is dat het ontwikkelen van een aantal hoofdassen voor het OV om de stad en regio te verbinden het meeste effect heeft op de doelen van de stad en regio om de economische kracht van de agglomeratie te vergroten en de noodzakelijke groei van woningen in de regio duurzaam te kunnen realiseren.
Een van die assen is de Koningscorridor die Scheveningen, Madurodam, het centrum van Den Haag, de nieuwe ontwikkelingen in de Binckhorst en Voorburg verbindt met

[17] Zie dossier RIS 135585
[18] Verkeers- en Vervoerplan 2014
[19] https://oeververbindingen.nl/proces-overzicht/mirt-onderzoek-bereikbaarheid-rotterdam-den-haag/
[20] https://www.move-rdh.nl/bibliotheek/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1405872
[21] RIS303479, vastgesteld 13 september 2019

Zoetermeer. Hiervoor is uitgegaan van de eerdere besluitvorming in het kader van Netwerk RandstadRail en de Haagse Nota Mobiliteit.

Realisatieplan No-regret pakket CID-Binckhorst (2019)
Voor een succesvolle ontwikkeling van Binckhorst-CID is het noodzakelijk om maatregelen te realiseren die leiden tot een mobiliteitstransitie binnen dit gebied. Het gaat hierbij onder andere om een afnemende rol van autogebruik en –bezit, het treffen van maatregelen voor het langzaam verkeer, ruimtegebruik, smart mobility, (Hoogwaardig)Openbaar Vervoer (HOV) en het opschalen van de aanwezige treinstations. In 2018-2019 is daartoe een maatregelpakket uitgewerkt en is besloten tot uitvoering van dit zogenaamde No-Regret pakket. Dit pakket richt zich op mobiliteit en is verbonden aan de woningbouw en verstedelijking in de Binckhorst en het CID. Het pakket wordt uitgevoerd in de periode 2019-2023.
Het gaat daarbij om maatregelen in zes categorieën: Hoogwaardig Openbaar Vervoer (bijvoorbeeld ombouw viaducten en verbeteren doorstroming), Langzaam Verkeer (fiets), Ruimtegebruik, Smart Mobility, Stations en Logistiek.

Start en analytische fasen (fase 1) Verkenning CID Binckhorst – Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (2019)[22]
Met een Verkenning is de formele MIRT-procedure voor dit project gestart. De MIRT-procedure bestaat uit een aantal vaste stappen[23], waarvan de eerste stap dus de MIRT-verkenning is.
In de start en analytische fasen (1e fase) van de Verkenning vormden de alternatieven uit de pre-Verkenning de basis. Deze zijn verbreed tot tien alternatieven bestaande uit een breed palet aan combinaties van maatregelen. Dit heeft geleid tot de drie kansrijke alternatieven (HOV-bus/ART, tram en lightrail) over het tracé Den Haag CS-Binckhorstlaan-Maanweg en enerzijds naar Voorburg CS en anderzijds met een aansluiting richting Delft.
Tevens is in deze fase van de Verkenning voor de verbinding tussen de Binckhorstlaan en station Voorburg de routes langs de Maanweg en langs de Mariannelaan beschouwd. Het inzicht destijds was dat de route via de Prinses Mariannelaan geen mogelijkheid biedt om in de toekomst een goede doorkoppeling te maken naar de regio en vanwege het woonprofiel onvoldoende ruimte heeft om als hoogwaardig lightrail uit te voeren. Op basis van de ingediende zienswijzen is besloten om de route via de Prinses Mariannelaan opnieuw te bekijken als faseringsvariant.

Beoordeling- en Besluitvormingsfase (fase 2) Verkenning CID Binckhorst
Na de start en analytische fasen zit het project nu in de Beoordelings- en Besluitvormingsfasen (2e fase) van de MIRT-verkenning. In deze fase wordt onder andere een Milieueffectrapportage opgesteld waarvoor allereerst een Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt vastgesteld.
In de NRD is in aansluiting op het eindbeeld van de Koningscorridor uitgegaan van de route langs de Maanweg. Tevens wordt dus conform de eerder genoemde uitgangspunten uitgegaan van een tracé over de Binckhorstlaan omdat dit optimaal aansluit op de ruimtelijke ontwikkeling vanwege meer (toekomstige) woningen langs de Binckhorstlaan.

Moties Leidschendam-Voorburg
De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg heeft in zijn vergadering van 24 november 2020 unaniem twee moties[24] aangenomen. Het betreft een motie waarin wordt verzocht om niet akkoord te gaan met een (voorkeurs)variant waarbij Opa's Veldje, de scouting Livingstone-Mirjam en/of de tuin van Huygens' Hofwijck worden aangetast en een motie waarin wordt verzocht om, komende vanuit de Binckhorst richting station Voorburg, een ondertunnelde uitwerking in de Verkenning mee te nemen, waarbij geen schade ontstaat aan Opa's Veldje noch aan cultuurhistorisch erfgoed (park Hofwijck). Daarna is op 6 april 2021 een derde motie 575 in de gemeenteraad aangenomen om het tracé via de Jupiterkade en Broekslootkade mee te nemen in de lopende onderzoeken. Het gaat hierbij om de milieueffectrapportage (plan-MER), maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) en de Businesscase openbaar vervoer[25].

Ontwerp Masterplan CID-Binckhorst
Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER CID-Binckhorst zijn voor de zomer van 2022 door de colleges van de drie gemeenten vastgesteld en hebben

[22] https://binckhorstbereikbaar.nl/achtergrond/
[23] Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) - samenvatting | Brochure | Rijksoverheid.nl
[24] Unaniem aangenomen motie GBLV VVD CDA tracé sneltram Binckhorst/Voorburg West. lv - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)
Unaniem aangenomen motie CDA PvdA VVD GBLV ontsluiting CID De Binckhorst. lv - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)
[25] Motie CDA GroenLinks PvdA CU-SGP VVD GBLV D66 tracé-variant Openbaar Vervoer Broekslootkade (ID 575) lv - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

tussen 8 augustus en 18 september 2022 ter inzage gelegen bij de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. In de Nota van Antwoord staan de in de zomer van 2022 ingediende zienswijzen, welke antwoorden hierop zijn gegeven en op welke wijze dit tot aanpassing van het Masterplan Bereikbaarheid heeft geleid.

Colofon
Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst
definitief, 31 maart 2023

Opdrachtgevers:
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Ministerie van infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Zuid-Holland

provincie Zuid-Holland

Metropoolregio Rotterdam - Den Haag

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Gemeente Den Haag

Den Haag

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Leidschendam-Voorburg

Gemeente Rijswijk

Rijswijk

Programma Mobiliteit en Verstedelijking

MoVe

Opgesteld door: APPM management consultants

appm management consultants

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