

NO-REGRET PAKKET

REALISATIEPLAN

T.B.V. BESLUITVORMING PROGRAMMARAAD MOVE

16 juli 2019



Mobiliteit &
Verstedelijking



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



provincie **HOLLAND**
ZUID



Den Haag



Gemeente
Leidschendam-
Voorburg

Management Samenvatting

Vanaf afgelopen BO-MIRT op 21 november 2018 is onder regie van het kernteam “Verkenning CID-Binckhorst” gewerkt aan de uitwerking van het No-Regret pakket. Hieronder wordt ingegaan op het vertrekpunt dat afgelopen BO-MIRT is meegegeven en het proces dat de afgelopen maanden is doorlopen. Daarnaast wordt een overzicht, van de maatregelen die binnen het pakket vallen, gegeven inclusief een inschatting van de beoogde effecten. Tot slot staan de afspraken rond de governance van de bekostiging van het No-Regret pakket vermeld.

Besluit afgelopen BO MIRT

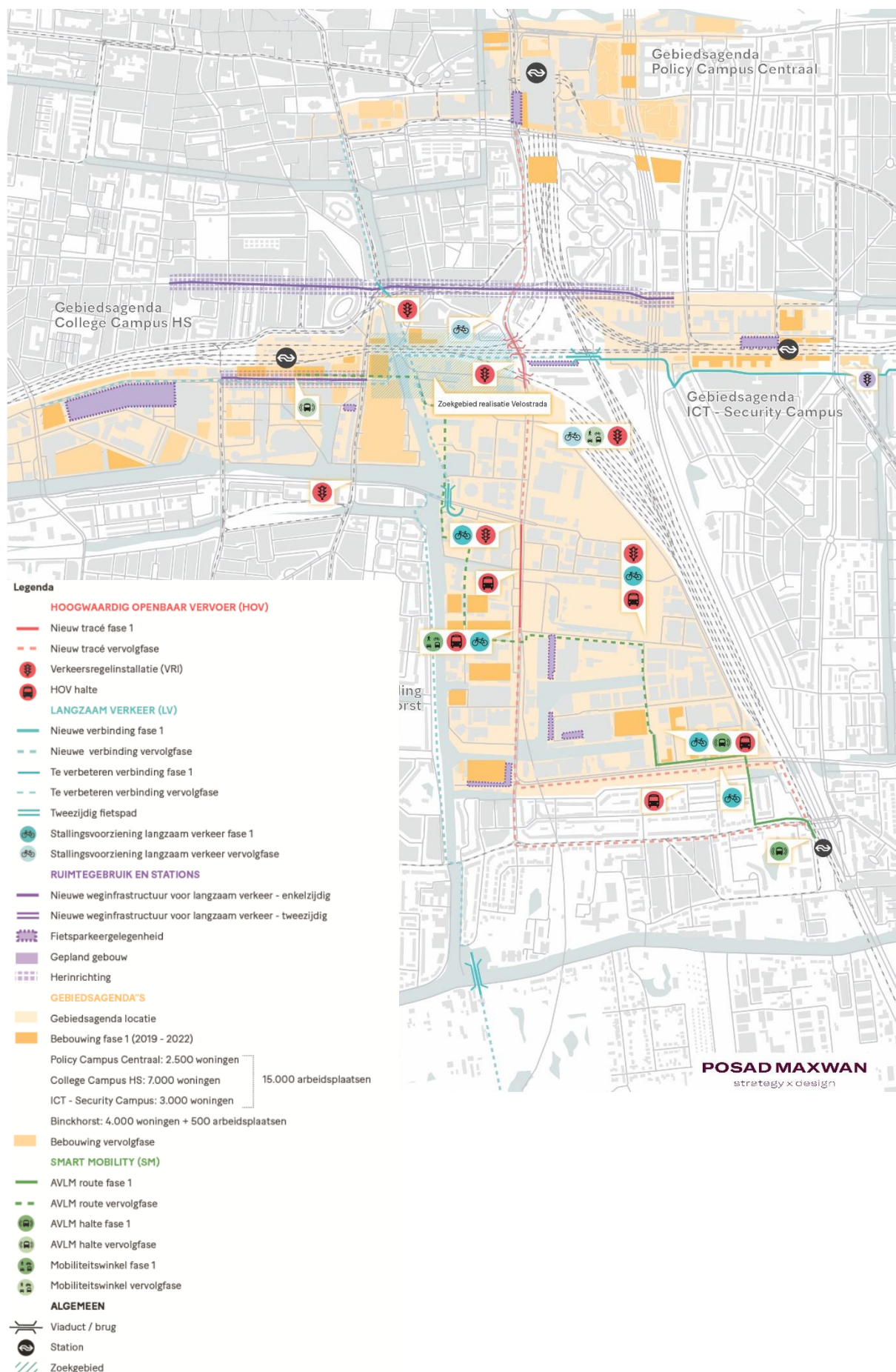
Tijdens het BO-MIRT zijn het startdocument en het projectplan voor de Verkenning CID-Binckhorst vastgesteld. Daarbij onderschreven Rijk en regio de urgentie van de drie samenhangende opgaven waar belangen van Rijk en regio aan zijn verbonden:

1. Mogelijk maken van de verstedelijking, faciliteren van de gebiedsontwikkeling en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst.
2. Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA in het (regionaal) OV en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID/Binckhorst;
3. Het bijdragen aan het realiseren van regionale ambities rond het openbaar vervoer en fiets.

Met de eerste fase van de verkenning, het No-Regret pakket, is een bedrag van ruim €137 miljoen excl. BTW gemoeid. Het Rijk heeft toegezegd voor het No-Regret pakket een bijdrage te leveren van één derde deel, gemaximeerd op €50 miljoen inclusief BTW. De programmaraad MOVE is daarnaast gemandateerd om afspraken te maken over de inhoud en bekostiging van het No-Regret pakket, inclusief de afstemming op de gebiedsontwikkeling (wonen en werken).

Proces

Onder regie van het kernteam “Verkenning CID-Binckhorst” is gewerkt aan de nadere uitwerking van het No-Regret pakket. Gedurende dit proces zijn er 35 maatregelen geïnventariseerd, geconcretiseerd en vervolgens ook geprioriteerd op basis van (onder andere) de kosteneffectiviteit van maatregelen en het beschikbare budget. Dit heeft geleid tot 17 maatregelen. Parallel zijn kosteninschattingen gemaakt en zijn er vervolgens uitgangspunten voor de bekostiging geformuleerd en is een verdeling over de partijen vastgesteld. Dit alles heeft geleid tot onderliggend Realisatieplan.



Beeld bij de projecten

Het Realisatieplan bevat de maatregelen voor de korte termijn (2019-2023), als eerste fase van de Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst. Op dit moment werkt het kernteam “Verkenning CID-Binckhorst” aan de adaptieve pakketten met maatregelen voor de middellange (2023-2030) en lange termijn (2030-2040). Het No-Regret pakket voor de korte termijn (2019-2023) vormt hiervoor de basis. Betrokken partijen richten er op, om in het BO MIRT in het najaar van 2020 afspraken te maken over de middellange en lange termijn.

Op de vorige bladzijde zijn de maatregelen (projecten), die worden voorgesteld voor de invulling van het No-Regret pakket, op een kaart weergegeven. De zes categorieën Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), Langzaam Verkeer, Ruimtegebruik, Smart Mobility, Stations en Logistiek zijn in afzonderlijke kleuren weergegeven. Ook de verstedelijking is op de kaart weergegeven met oranje.

Voorgesteld pakket en kosteninschattingen

De volgende projecten, inclusief kosteninschattingen, horen tot het voorgestelde No-Regret pakket in volgorde van prioritering. Een uitgebreidere omschrijving per maatregel staat in Hoofdstuk 2.

Prioriteit	Maatregel	Thema	Dekking No-Regret [€ mln.]
1	Smart Mobility & ruimtelijke ontwikkeling inzichtenskaarten en het organiseren, coördineren en uitvoeren van een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak CID – Binckhorst	SM	€1,0
2	Ombouw viaducten CID – Binckhorst (ombouw van 1 viaduct en fysieke aanpassingen aan de overige 2 viaducten)	HOV	€59,9
3	HOV-baan Binckhorst (tussen de Mercuriusweg en de Zonweg)	HOV	€7,8
4	Verbetering doorstroming HOV en langzaam verkeer (op 3 locaties toepassen iVRI's)	HOV	€1,7
5	Verlengde Velostrada Delft – Leiden (fase 2)	LV	€7,6
6	Trekfietstracé Den Haag – Voorburg/Rijswijk – Pijnacker (oplossen 3 knelpunten)	LV	€26,4
7	Parkeernormen: efficiënt/ dubbel ruimtegebruik CID – Binckhorst	RG	€0,05
8	Uitbreiding stallingsvoorzieningen LV nabij OV (ca 100 fiets- en/of deelconcepten bij OV-haltes)	LV	€0,2
9	Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station NOI (bijdrage (tijdelijke) eenvoudige (meerlaagse) fietsenstalling)	ST	€4,1
10	Pilots, proeftuin en gedragsexperimenten Smart Mobility concepten	SM	€0,5
11	Opwaarderen OV-haltes CID – Binckhorst (5 bushaltes op tracé buslijn 26 en 28)	HOV	€0,7
12	Efficiënte, schone en duurzame bouwlogistiek	LO	€1
13	Efficiënte, schone en duurzame stadsdistributie	LO	€1
14	Mobility hubs & platform CID – Binckhorst (2 hubs voor ca 100 voertuigen)	SM	€10,2
15	Smart city handleiding (ontwerpeisen infra en data)	SM	€0,05
16	Inrichten boulevard Waldorpstraat t.b.v. langzaam verkeer(bijdrage aan inrichting openbare ruimte voor OV en LV)	RG	€3,2
17	Fietsvoorziening westzijde van Den Haag Centraal (bijdrage aan een fietsparkeervoorziening voor circa 3.000 fietsen)	ST	€12,3
	TOTAAL *		€137,7

* Wegens onnauwkeurigheid in de afronding van de thema bedragen kan het totaalbedrag afwijken van de sommatie van de deelbedragen.

In voorgaande tabel staan de maatregelen genoemd met de dekking uit het No-Regret pakket. Voor de thema's Smart Mobility en Logistiek wordt verkend of en hoe marktpartijen (financieel) kunnen bijdragen aan het realiseren van de maatregelen uit beide thema's. Ook worden de (deel)projecten van de verschillende maatregelen de komende tijd verder geconcretiseerd en zo nodig bestuurlijk vastgesteld.

De kosteninschattingen van het No-Regret pakket, per thema, is als volgt.

Thema	Totale investeringskosten 2019 – 2023 [€ mln.]
HOV	€ 70,2
Langzaam verkeer	€ 34,3
Ruimtegebruik	€ 3,2
Smart Mobility	€ 11,7
Stations	€ 16,3
Logistiek	€ 2
Totaal	€ 137,7

De Mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie - de omslag naar een duurzame mobiliteitsstrategie - vergt keuzes. Over hoe wegen en buitenruimtes worden ingericht, welke investeringen legitiem zijn en welke oplossingen kansrijk zijn om van Den Haag ook in 2040 een stad te maken die kan voorzien in de mobiliteitsbehoefte van alle inwoners, bezoekers en bedrijven. Daarom wordt bij alle maatregelen in het No-Regret pakket stil gestaan in hoeverre de maatregelen bijdragen aan de drie gestelde doelen/ opgaven van het Rijk en de regio.

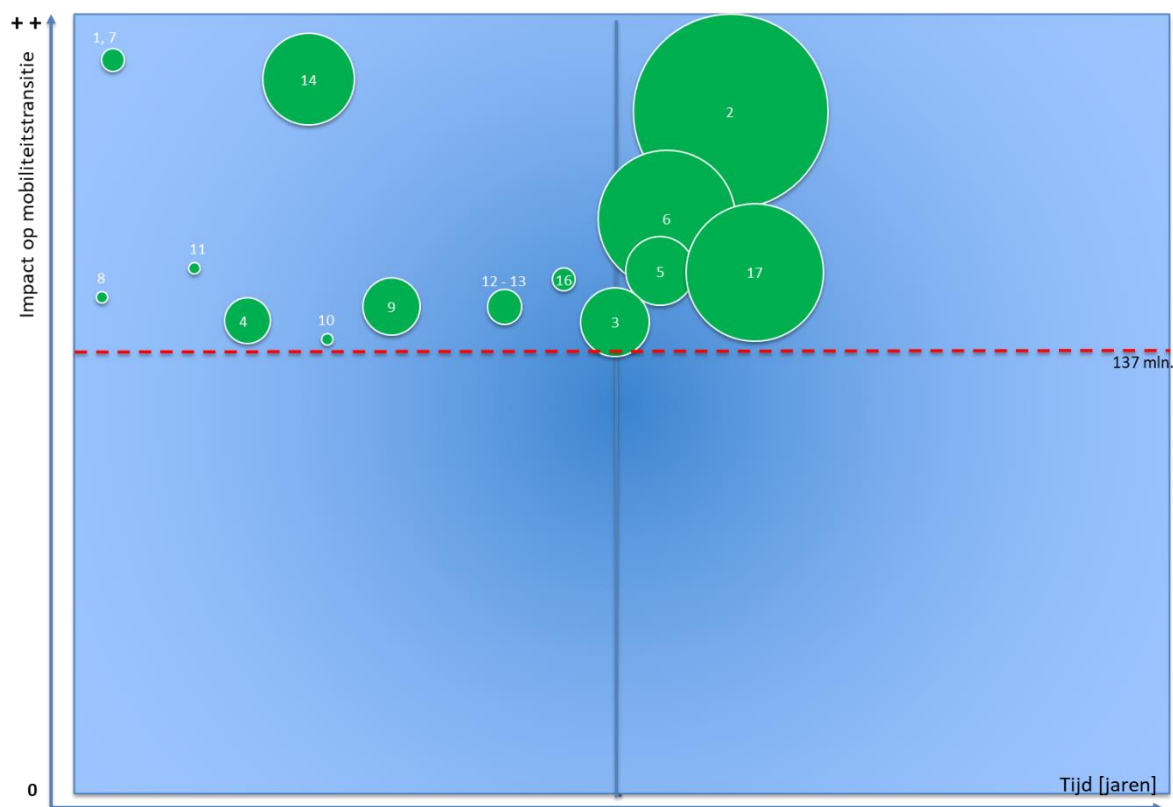
Daarnaast is inzichtelijk gemaakt hoe de maatregelen bijdragen aan de zes doelen ten aanzien van de mobiliteitstransitie, zoals de gemeente Den Haag deze geoperationaliseerd heeft:

- Veilig – met de ambitie van nul verkeersslachtoffers per jaar;
- Efficiënt – in gebruik van ruimte en infrastructuur;
- Schoon – zodat het voldoet aan milieu- en klimaatambities;
- 'Op maat' – waardoor iedereen zijn of haar bestemming kan bereiken;
- Betaalbaar – met een mobiliteitsoplossing voor ieder budget;
- Verbonden – met de regio en andere metropoolregio's in binnen- en buitenland.



Effectinschatting

Het No-Regret pakket richt zich op mobiliteit en is ondersteunend aan verstedelijking in de Binckhorst en het CID. De Mobiliteitstransitie is daarbij het centrale begrip. Als de projecten bijdragen aan de mobiliteitstransitie, dienen ze de doelen rondom mobiliteit als een duurzame ontwikkeling van verdere verstedelijking in een al hoog stedelijk gebied. De mate waarin projecten bijdragen aan de mobiliteitstransitie is in onderstaand overzicht tegen de tijd uitgezet. Het kwadrant linksboven betreft projecten die een grote impact hebben op de mobiliteitstransitie en snel te realiseren zijn. Het kwadrant rechtsboven betreft projecten die een grote impact hebben op de mobiliteitstransitie, maar pas later in de tijd gerealiseerd kunnen worden.



Legenda



Maatregelen opgenomen in het “no-regret”pakket

Cirkelomvang illustreert de investeringsomvang (hoogte van het bedrag) van een maatregel.

De rood gestippelde horizontale lijn illustreert het beschikbare No-Regret budget.

Governance en dekkingsvoorstel

De onderstaande tabel geeft de bijdragen per partij per jaar. Het kasritme van de bijdragen is gelijk aan het overall kasritme van het totale maatregelenpakket.

Organisatie	Bijdrage in mln., excl. BTW prijspeil 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2024 en verder
Rijk	45,7	0,2	0,7	1,3	7,6	23,1	12,8
Den Haag	36	0,1	0,5	1,0	6,1	18,2	10,1
MRDH	36	0,1	0,5	1,0	6,1	18,2	10,1
Provincie ZH	17	0,1	0,3	0,5	2,7	8,6	4,8
Leidschendam-Voorburg	3	0,0	0,0	0,2	0,5	1,5	0,8
Totaal	137,7	0,5	2,0	4,0	23,0	69,6	38,6

De afspraken en aandachtspunten rond de governance van de bekostiging van het No-Regret pakket, zijn:

1. Partijen committeren zich aan het totale programma van het No-Regret pakket. Bijdragen van alle partijen zijn dus ook gekoppeld aan het programma in zijn geheel. Samen bepalen de partijen de inhoud van het programma.
2. De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg voeren de projecten uit. Den Haag levert aan Leidschendam-Voorburg kennis en capaciteit voor de voorbereiding van de projecten.
3. De gemeenten dekken de kosten van een deel van de projecten zelf voor wat betreft de eigen bijdragen van € 36 mln. (Den Haag) en € 3 mln. (Leidschendam-Voorburg).
4. De provincie Zuid-Holland levert haar bijdrage van € 17 mln. in de vorm van projectsubsidies richting gemeenten. Vooralsnog wordt gedacht aan subsidies voor de Verlengde Velostrada, € 7 mln. (totaalkosten € 7,2 mln.) en de fietsverbinding Trekvljettracé, € 10 mln. (totaalkosten € 24,9 mln.)
5. De MRDH treedt op als subsidieverstrekker richting de gemeenten en als centrale beheerder van de middelen voor wat betreft het resterende dekkingbedrag (MRDH en het Rijk) van € 81,8 mln. Het Rijk levert haar bijdrage door een subsidie aan de MRDH.
6. De gemeenten vragen per project een subsidie aan bij de MRDH of de provincie Zuid-Holland.
7. Bij het verstrekken van de subsidie en de verantwoording rond de subsidies wordt aangesloten bij bestaande subsidieverordeningen van de provincie Zuid-Holland en de MRDH.
8. De verantwoording rond de geleverde bijdrage vindt jaarlijks plaats in de vorm van een voortgangsrapportage, ten behoeve van BO MIRT of Programmaraad.
9. Nader onderzoek vindt plaats naar het aandeel niet-compensabele of -verrekenbare BTW. De verwachting is dat in september hier meer duidelijkheid over is, nadat hier afspraken over zijn gemaakt met de Belastingdienst.
10. Bijdragen van partijen en het totale beschikbare budget zijn hard. Tegenvallers zullen ten laste komen van het budget zelf. Risico's die kunnen leiden tot tegenvallers zijn o.a. een hogere post niet-compensabele of -verrekenbare BTW en hogere bouwkosten, door inflatie of tegenvallende aanbestedingsresultaten. In de praktijk betekent dit dan dat projecten moeten worden geschrapt, aan de hand van de prioriteit van de projecten. Een andere mogelijkheid is dat er afspraken worden gemaakt over aanvullende bijdragen.
11. Het is ook mogelijk dat het onderzoek naar de BTW consequenties heeft voor de governance. Zo zou het mogelijk financieel voordelig kunnen zijn om de Rijksbijdrage rechtstreeks richting ProRail te verstrekken en/of ProRail te vragen de werkzaamheden aan de eigen infrastructuur uit te voeren. Hierover is ook in de herfst van 2019 meer duidelijk.
12. Nadere afspraken over de verantwoordelijkheden rond uitvoering en doorlooptijden, een afweegkader voor het aanspreken van het adaptieve deel van het pakket en financiële afspraken over onder andere de voorbereidings- en uitvoeringskosten en BTW-afdracht volgen in een aparte overeenkomst over werkafspraken. De bedoeling is om deze in of voor het BO MIRT in het najaar van 2019 vast te stellen.

Contents

.....	1
Management Samenvatting	3
1. Inleiding	11
1.1 Gemaakte afspraken BO-MIRT	11
1.2 Doelstelling	11
1.3 Aanpak	11
1.4 Raakvlakken	12
1.5 Proces	12
2. Beschrijving No-Regret maatregelen	13
2.1 Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	15
2.2 Langzaam Verkeer	20
2.3 Ruimtegebruik	26
2.4 Smart Mobility	28
2.5 Stations	35
2.6 Logistiek	38
3. Kostenindicaties	41
3.1 Uitgangspunten en uitsluitingen	41
3.2 Kostenindicatie No-Regret maatregelen	43
4. Governance, dekking en adaptiviteit programmering	45
4.1 Inleiding	45
4.2 Adaptiviteit programma	45
4.3 Bijdrage van partijen.....	46
4.4 Governance.....	47
5. Aanbeveling vervolgonderzoek en -afspraken	49
Bijlage I: Uitgangspunten kostenindicaties.	51
Bijlage II: No-Regret proces	53
Bijlage III: Prioritering No-Regret maatregelen	57
Bijlage IV: Besluit programmaraad MOVE 16 juli 2019	67

1. Inleiding

1.1 Gemaakte afspraken BO-MIRT

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 o.a. 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. Het No-Regret pakket bestaat uit 6 thema's. De eerste 5 thema's komen voort uit het BO MIRT. Uit de diverse werksessies is gebleken dat logistiek ook meegenomen diende te worden in het No-Regret pakket. Dit heeft geresulteerd in het toevoegen van het zesde thema: Logistiek.

Bij het BO MIRT van november 2018 is besloten dat de betrokken partijen € 137 miljoen exclusief BTW vrij maken voor de No-Regret maatregelen in de periode 2019-2023. 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 No-Regret pakket bestaat uit diverse onderwerpen, deze staan hieronder uitgelegd. Alle genoemde invullingen en kosten zijn indicatief, op basis van globale inschattingen en exclusief BTW.

Parallel aan de realisatie van het No-Regret pakket wordt de Verkenning CID Binckhorst verder uitgewerkt. Daarbij gaat om de keuze tussen HOV bus, tram, Regiotram of LightRail. Deze verkenning hoort niet tot de scope van dit realisatieplan.

1.2 Doelstelling

Met dit realisatieplan wordt inzicht gegeven in de aanpak en organisatie rondom het No-Regret pakket. Het doel is dat dit realisatieplan bestuurlijk wordt vastgesteld in de programmaraad van MOVE (d.d. 16-07-2019).

1.3 Aanpak

In verband met de korte doorlooptijd is gekozen voor een lean and mean-aanpak en wordt waar mogelijk aangesloten bij bestaande structuren. Hierbij wordt de nadruk gelegd op de relatie met verstedelijking, samenwerking met de markt en slimme vormen van bekostiging. Essentieel punt is de koppeling tussen gebiedsontwikkeling en mobiliteit. Dit vraagt om goede samenwerking in het gebied waar de verstedelijking plaats vindt. De regie bij de aanpak van dit programma ligt dan ook bij de gemeente Den Haag, onder aansturing van het kernteam "Verkenning CID Binckhorst".

1.4 Raakvlakken

Het No-Regret is feitelijk de eerste fase van de verkenning CID-Binckhorst. De realisatie van het No-Regret pakket vindt plaats in een omgeving die volop in beweging is. Allereerst is er sprake van intensieve verstedelijking. Binnen het gebied concentreert zich dat rondom de stations van Den Haag Centraal, Holland Spoor (HS), Laan van NOI en in de Binckhorst. Hierdoor zijn er veel bouwstromen die samenkomen in het gebied. Dit vraagt om afstemming met de bouwwerkzaamheden die in het kader van het No-Regret pakket plaatsvinden. Tegelijkertijd biedt de ontwikkeling van diverse bouwlocaties ook kansen om financiële stromen te combineren en ‘werk-met-werk’ te maken. Dit wordt bij de uitvoering van het programma verder uitgewerkt.

Op een hoger schaalniveau, deels ook buiten het CID-Binckhorst, zijn een aantal grotere projecten in uitvoering. Vanuit het programma MOVE loopt de Korte Termijn Aanpak (KTA) met diverse maatregelen. De Rotterdamsebaan wordt in de loop van 2020 in gebruik genomen en ook loopt het programma “poorten en inprikkers”. ProRail werkt aan het programma hoogfrequent spoor (PHS) en aan de ombouw van het emplacement. Dit biedt kansen om mee te koppelen. Op regionaal niveau wordt onder andere gewerkt aan “Metropolitane fietspaden”, waaronder een ruimtelijke verkenning voor de fietsroute tussen Pijnacker en het Spui.

1.5 Proces

Onder regie van het kernteam “Verkenning CID-Binckhorst” is gewerkt aan de nadere uitwerking van het No-Regret pakket. Gedurende dit proces zijn er 35 maatregelen geïnterpreteerd, geconcretiseerd en vervolgens ook geprioriteerd op basis van (onder andere) de kosteneffectiviteit van maatregelen en het beschikbare budget. Dit heeft geleid tot 17 maatregelen. Parallel zijn kosteninschattingen gemaakt en zijn er vervolgens uitgangspunten voor de bekostiging geformuleerd en is een verdeling over de partijen vastgesteld. Dit alles heeft geleid tot onderliggend Realisatieplan.

Het Realisatieplan bevat de maatregelen voor de korte termijn (2019-2023), als eerste fase van de Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst. Op dit moment werkt het kernteam “Verkenning CID-Binckhorst” aan de adaptieve pakketten met maatregelen voor de middellange (2023-2030) en lange termijn (2030-2040). Het No-Regret pakket voor de korte termijn (2019-2023) vormt hiervoor de basis. Betrokken partijen richten er op, om in het BO MIRT in het najaar van 2020 afspraken te maken over de middellange en lange termijn.

2. Beschrijving No-Regret maatregelen

In dit hoofdstuk staan de maatregelen uit het No-Regret pakket beschreven. Deze maatregelen zijn ingedeeld per thema, de thema's zijn; HOV, langzaam verkeer, ruimtegebruik, Smart Mobility, stations en logistiek. Deze maatregelen komen voort uit de prioritering van de volledige lijst van maatregelen. In Bijlage III staat de methodiek om te komen tot de prioritering. Deze berust onder meer op een inschatting van de kosteneffectiviteit van maatregelen.

In onderstaande tabel staan de maatregelen van het No-Regret pakket per thema, met daarbij opgenomen de dekking uit het No-Regret pakket. In Bijlage III zijn de maatregelen ook visueel geïllustreerd op een geografische kaart, uitgesplitst per thema.

Tabel 1: Overzicht No-Regret maatregelen per thema

Maatregel	Nr	No-Regret [€ mln.]
HOV		
Ombouw viaducten CID - Binckhorst	2	€59,9
HOV-baan Binckhorst	3	€7,8
Verbetering doorstroming HOV en langzaam verkeer (iVRI's)	4	€1,7
Opwaarderen OV-haltes CID - Binckhorst	11	€0,7
Langzaam Verkeer		
Verlengde Velostrada Delft - Leiden	5	€7,6
Trekfietstracé Den Haag – Voorburg/Rijswijk - Pijnacker	6	€26,4
Uitbreiding stallingsvoorzieningen LV nabij OV (haltes)	8	€0,2
Ruimtegebruik		
Parkeernormen: efficiënt/ dubbel ruimtegebruik CID - Binckhorst	7	€0,05
Inrichten boulevard Waldorpstraat t.b.v. langzaam verkeer	16	€3,2
Smart Mobility		
Smart Mobility & ruimtelijke ontwikkeling inzichtenkaarten en het organiseren, coördineren en uitvoeren van een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak CID – Binckhorst	1	€1,0
Pilots, proeftuin en gedragsexperimenten Smart Mobility concepten	10	€0,5
Mobility hubs & platform CID - Binckhorst	14	€10,2
Smart city handleiding (ontwerpeisen infra en data)	15	€0,05
Stations		
Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station NOI	9	€4,1
Fietsvoorziening westzijde van Den Haag Centraal	17	€12,3
Logistiek		
Efficiënte, schone en duurzame bouwlogistiek	12	€1
Efficiënte, schone en duurzame stadsdistributie	13	€1

Op de volgende bladzijdes (paragraaf 2.1 tot en met 2.6) staat per maatregel een uitgebreide beschrijving gegeven van de maatregel, het ontwerp en de bijbehorende uitgangspunten. Ook staat de bijdrage van de maatregel aan de mobiliteitstransitie beschreven, inclusief een (kwantitatieve) effectinschatting waar mogelijk. In het blauwe kader staat per maatregel ook genoemd:

- Wat de relatie is tot de verstedelijking (uitgedrukt in voor welke gebiedsontwikkeling de maatregel een bijdrage levert).
- Welke raakvlakken er zijn met stakeholders
- Hoe de maatregel bijdraagt aan de zes doelen t.a.v. de mobiliteitstransitie voor de gemeente Den Haag. Per maatregel wordt door symbolen aangegeven aan welke centrale doelen van de mobiliteitstransitie de maatregelen bijdragen. De centrale doelen zijn:
 - Veilig – met de ambitie van nul verkeersslachtoffers per jaar;
 - Efficiënt – in gebruik van ruimte en infrastructuur;
 - Schoon – zodat het voldoet aan milieu- en klimaatambities;
 - ‘Op maat’ – waardoor iedereen zijn of haar bestemming kan bereiken;
 - Betaalbaar – met een mobiliteitsoplossing voor ieder budget;
 - Verbonden – met de regio en andere metropoolregio’s in binnen- en buitenland.

Mobiliteitstransitie



2.1 Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

In dit hoofdstuk zijn de No-Regret maatregelen voor het thema “HOV” beschreven.

Deelonderwerp	
Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	2. Ombouw viaducten CID - Binckhorst. 3. HOV-baan Binckhorst 4. Verbetering doorstroming HOV en langzaam verkeer (iVRI's) 11. Opwaarderen OV-haltes CID - Binckhorst
 HOV	

Maatregel 2: Ombouw viaducten CID - Binckhorst

Realisatie: 2019 – 2023

Kostenindicatie: €59,9 mil. uit No-Regret

Raakvlakken: ProRail, NS

Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor HS, CS & Binckhorst



Maatregel & ontwerp

Volledige maatregel

Dit project heeft betrekking op de ombouw van de drie viaducten, inclusief de realisatie van een nieuwe tunnelbak, op de Binckhorstlaan ter hoogte van BINCK36. De ombouw is noodzakelijk om ruimte te maken voor de aanleg van een eigen baan voor Hoogfrequent Openbaar Vervoer onder de viaducten. Momenteel vormen drie viaducten een barrière tussen CID en Binckhorst. Hierdoor is er geen HOV-verbinding mogelijk tussen CID en Binckhorst.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Met de investering uit het No-Regret pakket in de viaducten worden de plannen voor deze drie viaducten voorbereid en uitgewerkt. Ook wordt één van deze viaducten grootschalig omgebouwd en vinden bij de twee andere viaducten aanpassingen plaats binnen de bestaande ruimte. Deze fysieke aanpassingen aan alle drie de viaducten maken het mogelijk om CID en Binckhorst met het HOV te verbinden. Onder de voorbereiding worden de volgende dingen verstaan:

- Ontwerpverkenning en vaststelling voorkeursalternatief voor de viaducten, inclusief afstemming met raakvlakprojecten (Verlengde Velostrada, Schenktunnel, herontwikkeling Schenkviaduct/ Hoefkade/ Weteringkade, en het HOV-tracé Den Haag Centraal – station Voorbrug) en stakeholders (o.a. ProRail).
- Het uitvoeren van conditionerende en overige onderzoeken (o.a. kabels en leidingen, NGCE, milieu, flora fauna, archeologie, monument, bodemgesteldheid, grondwater).
- Nadere verkenning naar de faseringsmogelijkheden voor de ombouw van de viaducten en daarmee tevens het bepalen van de realisatiemogelijkheden in fase 1 en fase 2, inclusief omleidingsroutering/ mogelijkheden.
- De aanvraag van vergunningen (o.a. TVM, VCP, buitendienststellingen).
- Juridische voorbereidingen (bijvoorbeeld over verwerving en/of onteigening).

Na afronding van de voorbereidende werkzaamheden is met de nu beschikbare informatie rekening gehouden met de ombouw van één van de viaducten en aanpassingen (binnen bestaande ruimte) aan de overige twee viaducten, waarbij door een omleiding ter plaatse het HOV alsnog gebruik kan maken van de huidige routing. Wegens het ontbreken van belangrijke informatie over onder andere de civieltechnische constructies en mogelijke (conditionerende) beperkingen is het nodig om aanvullend onderzoek te verrichten naar de faseringsmogelijkheden voor de ombouw van de viaducten in fase 1. Op basis hiervan kan vervolgens een nieuwe faseringsplanning en kostenindicatie worden afgegeven.

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Met dit project wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de verstedelijkingsambities van de gehele Binckhorst, het stationsgebied van Den Haag Centraal en het stationsgebied van Den Haag HS. Uit een eerste vervoersanalyse blijkt dat ongeveer 6000 reizigers per dag gebruik maken van het HOV in de Binckhorst. Daarmee levert het ook een aanzienlijke bijdrage voor de aanpak van de NMCA-knelpunten en de ambities op het gebied van Fiets en OV.

Maatregel 3: HOV-baan Binckhorst**Realisatie: 2019 – 2021****Kostenindicatie: €7,8 mil. uit No-Regret.****Raakvlakken: -****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor HS, CS & Binckhorst****Maatregel & ontwerp****Volledige maatregel**

Deze maatregel betreft het realiseren van het HOV-tracé Den Haag Centraal - station Voorburg, via de Lekstraat, de Binckhorstlaan en de Maanweg of de Prinses Mariannelaan. In de verkenning voor de middellange termijn, dienen de ruimtelijke mogelijkheden (onder, op of boven maaiveldniveau), als ook de exacte routing, voor dit tracé nader onderzocht te worden.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Binnen het No-Regret pakket vinden de voorbereidingswerkzaamheden en de realisatie van een deel van het HOV-tracé plaats. Dit betreft een eigen busbaan op maaiveldniveau aan de oostzijde van de Binckhorstlaan tussen de Mercuriusweg en de Zonweg, met een totale lengte van circa 360 meter, inclusief de benodigde aanpassingen aan de ondergrondse infrastructuur. Dit draagt bij aan een verbeterde doorstroming voor de huidige buslijnen 26 en 28 (tussen het CID en de Binckhorst) op een deel van hun route.

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Realisatie		

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Dit project levert een belangrijke bijdrage aan de verstedelijking van de gehele Binckhorst, het stationsgebied van Den Haag Centraal en het stationsgebied van Den Haag HS. Tevens draagt het bij aan het voorkomen en/of reduceren van de NMCA-knelpunten en draagt het bij aan de HOV-ambities. Zie ook maatregel 1 voor de bijbehorende redenering.

Maatregel 4: Verbetering doorstroming HOV en langzaam verkeer**Realisatie: 2020 – 2021****Kostenindicatie: €1,7 mil. uit No-Regret****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor HS, CS, & Binckhorst****Maatregel & ontwerp**Volledige maatregel

Dit betreft het aanpassen van de huidige verkeersregelinstanties (VRI's) naar intelligente VRI's (iVRI's) ten behoeve van prioritering van langzaam verkeer en HOV in het CID en de Binckhorst. In het CID en de Binckhorst gaat het om het aanpassen van de VRI's op een deel van de route van buslijn 26 en 28 rondom de Binckhorstlaan en de Neherkade:

- Kruising Binckhorstlaan – Supernovaweg
- Kruising Binckhorstlaan – Mercuriusweg
- Kruising Neherkade – Rijswijkseweg
- Kruising Regulusweg – Maanweg
- Kruising Rijswijkseplein

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Binnen het No-Regret pakket worden 3 van de 5 aanpassingen betaald. Binnen het No-Regret wordt de ombouw verzorgd voor de volgende kruisingen:

- Kruising Binckhorstlaan - Supernovaweg
- Kruising Regulusweg - Maanweg
- Kruising Rijswijkseplein

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

Fasering

Binnen het No-Regret wordt in 2020-2021 de ombouw verzorgd voor de drie hierboven genoemde kruisingen.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?		Realisatie	Realisatie		

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Met dit project wordt bijgedragen aan alle gestelde doelen. Voor de verstedelijkingsambities draagt het een steentje bij voor de Binckhorst, CS en HS. De maatregelen kent verder raakvlakken met de al lopende projecten en ambities op het gebied van Fiets en OV.

Maatregel 11: Opwaarderen OV-haltes CID - Binckhorst**Realisatie: 2019 – 2021****Kostenindicatie: €0,7 mil. uit No-Regret****Raakvlakken: -****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor Binckhorst****Maatregel & ontwerp**Volledige maatregel

Dit betreft het opwaarderen van OV-haltes in CID - Binckhorst langs huidige en toekomstige (H)OV-routes. Dit betreft het opwaarderen van huidige haltes en het ontwikkelen van nieuwe OV-haltes langs de Lekstraat, de Binckhorstlaan, de Maanweg of de Prinses Mariannelaan.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

In fase betreft dit het opwaarderen van vijf bushaltes op een deel van het tracé van de huidige lijn 26 en 28 in de Binckhorst. Dit betreft de halte op de Maanweg, de Saturnusstraat, de Melkwegstraat, de Zonweg en de Wegastraat. De haltes worden opgewaardeerd naar een abri met wacht- en zitplaatsvoorzieningen. Voor de periode 2019-2020 staat de voorbereiding van aanvragen gepland. De realisatie staat gepland voor de periode 2020-2021. De mogelijkheden voor aanvullende voorzieningen bij de OV haltes worden nader verkend, waarbij de combinatie wordt gezocht met het thema Smart Mobility.

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Planvoorbereiding	Realisatie			

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Dit project draagt vooral bij aan de ambities rondom Fiets en OV met een verbetering van de aantrekkelijkheid van het OV. Voor de verstedelijkingsambities levert deze maatregel in fase 1 een bijdrage voor de Binckhorst.

2.2 Langzaam Verkeer

Dit hoofdstuk beschrijft de No-Regret maatregelen voor het thema “Langzaam verkeer”.

Deelonderwerp	
Langzaam Verkeer  Langzaam verkeer	5. Verlengde Velostrada Delft – Leiden 6. Trekfietstracé Den Haag – Voorburg/Rijswijk - Pijnacker 8. Uitbreiding stallingsvoorzieningen LV nabij OV (haltes)

Maatregel 5: Verlengde Velostrada Delft – Leiden

Realisatie: 2019 - 2023

Kostenindicatie: €7,6 mil. uit No-Regret

Raakvlakken: MRDH, PZH, GDH, Pijnacker-Nootdorp

Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor NOI, CS, HS en Binckhorst



Maatregel & ontwerp

Volledige maatregel

Deze maatregel betreft de realisatie van het regionale fietsnetwerk, de Verlengde Velostrada, om de route te volmaken tussen Delft en Leiden. Deze route is onder te verdelen in drie verbindingen:

- I. Verbinding tussen station Den Haag HS en de Binckhorstlaan (met onder andere de realisatie van een brug over de Trekvljet) – fase 1 – nu in uitwerking.
- II. Verbinding van de Binckhorstlaan naar station Den Haag Laan van NOI (met onder andere de realisatie van een viaduct over het spoor) en aansluiting via de Van Alpenstraat naar station NOI – fase 2 – onderdeel van No-Regret pakket.
- III. Verbinding vanaf station Den Haag Laan van NOI op de regionale fietsroute naar Leiden (het verbinden van de Nicolaas Beetslaan op de Schipholboog of Populierendreef met onder andere een kunstwerk onder/over het spoor) – fase 3 – valt buiten het No-Regret pakket.

Voor de kostenschatting van deze maatregel is rekening gehouden met de aanleg van een normaal tweezijdig (snel)fietspad. Er zijn ook innovatieve en duurzame oplossingen beschikbaar, zoals het Solar-fietspad en of het gebruik van duurzame bouwmaterialen en -methoden. Voor de eventuele aanleg van een duurzaam alternatief dient er vervolgonderzoek plaats te vinden en dient ook de kostenschatting opnieuw uitgevoerd te worden.

De gemeenten Leidschendam-Voorburg en Den Haag zijn inmiddels gestart met het realiseren van de van Verlengde Velostrada. Er wordt ingezet op een gefaseerde realisatie van deze fietsverbinding. In Den Haag bestaat de eerste fase uit een fietsbrug over de Trekvljet met aansluitende fietsvoorzieningen. De tweede fase bestaat uit een nieuw fietsviaduct over de spoorlijn tussen Den Haag en Voorburg, aansluitend op de Van Alpenstraat.

In Leidschendam-Voorburg zijn in 2018 fietsstraten gemaakt van de Appelgaarde en de Populierendreef en is het fietspad in de Schipholboog aangepast en opnieuw geasfalteerd. De derde fase is het verbinden van de Nicolaas Beetslaan op de Schipholboog of Populierendreef met onder andere een kunstwerk onder/over het spoor.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Binnen het No-Regret pakket wordt schakel II (fase 2) van de Verlengde Velostrada opgepakt. Dit is de realisatie van de volgende infrastructurele schakels tussen station Den Haag Laan van NOI en de Binckhorstlaan:

- Upgraden/ herontwikkeling van de van Alphenstaat.
- Aansluiting op de Von Geusaustraat en aanpassing van het huidig viaduct.
- Realisatie van een viaduct over spoor (tussen Von Geusaustraat en BINCK 36).
- Realisatie van een tweezijdig fietspad, parallel aan spoor, tussen Binckhorstlaan en aansluiting op viaduct richting Von Geusaustraat.

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Realisatie	Realisatie	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Met dit project wordt een belangrijke bijdrage geleverd voor de verstedelijkingsambities van de stationsgebieden NOI, CS en HS, als ook voor Binckhorst. Daarnaast draagt het bij aan het oplossen/ reduceren van de NMCA-knelpunten en ambities voor fiets & OV. De verwachting is dat er dagelijks circa 5000 tot 9000 fietsers van deze verbinding gebruik maken.

Daarnaast wordt de noodzaak voor het aanleggen van de ontbrekende schakels in deze regionale verbinding ook beschreven in een rapport van Goudappel Coffeng¹, waarin de regionale bijdrage van deze fietsverbinding is toegelicht. Hierin wordt enerzijds het effect van de aanleg van de Verlengde Velostrada uitgedrukt op de bereikbaarheid van toplocaties (uitgedrukt als een absoluut verschil op basis van het aantal inwoners dat binnen 45 minuten met de fiets de toplocaties kan bereiken), zoals te zien is in Figuur 1.

¹ Uitwerking Toepisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH – 4 december MRDH (Goudappel Coffeng)

Toplocatie	Nulmeting	
	abs.	1
TU Delft	1.197.600	+4.000
Rotterdam centrum	1.095.400	-
Kralingse Zoom	970.800	-
Den Haag Centrum	969.600	+7.600
Plaspoelpolder	953.200	+1.200
RTHA	931.000	-
Rotterdam Zuidplein	866.200	-
Rotterdam Alexander	800.700	-
Internationale zone	754.600	-
Zoetermeer stationslocatie	707.100	+2.900
Scheveningen	674.300	-
Totaal	9.920.500	+15.700

Hieruit is te zien dat de Verlengde Velostrada een verbetering van de bereikbaarheid realiseert voor toplocaties TU Delft, het centrum van Den Haag, Plaspoelpolder en in de richting van de stationslocatie van Zoetermeer. Het effect van de aanleg van de Verlengde Velostrada is een absolute toename van bijna 16.000 inwoners, die vervolgens binnen 45 minuten met de fiets in staat zijn naar deze toplocaties af te reizen.

Figuur 1: Effect van de aanleg van de Verlengde Velostrada op de bereikbaarheid van toplocaties (bron: rapportage Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH – Goudappel Coffeng)

Anderzijds beschrijft dit rapport het effect op de bereikbaarheid van woongebieden (uitgedrukt als een absoluut verschil op basis van het aantal arbeidsplaatsen dat binnen 45 minuten met de fiets vanuit woongebieden is te bereiken). Figuur 2 illustreert de resultaten van de verwachte effecten naar aanleiding van het aanleggen van de Verlengde Velostrada.

De resultaten laten ook hier een forse verbetering zien. Namelijk een absolute toename van ruim 15.000 arbeidsplaatsen die binnen 45 minuten te bereiken zijn vanuit de verschillende woongebieden. De grootste verbeteringen treden op voor de woongebieden Wassenaar Den Haag Centrum, Voorburg – Leidschendam – Ypenburg – Nootdorp, Den Haag Zuidwest en Delft

Woongebieden	Nulmeting	
	abs.	1
Delft	430.200	+1.100
Rotterdam centrum	425.900	-
Rotterdam noord	423.700	-
Voorburg-Leidschendam-Ypenburg-Nootdorp	417.300	+1.800
Rijswijk-Moerwijk	404.200	+800
Rotterdam Zuid	385.100	-
Pijnacker - Berkel en Rodenrijs	383.500	+300
Schiedam - Rotterdam west	382.800	-
Den Haag Centrum	382.000	+2.000
Den Haag Zuidwest	368.300	+1.300
Lansingerland-oost	348.400	-
Kralingse Zoom - Alexander	336.400	-
Wassenaar	333.300	+5.800
Scheveningen World Forum	315.500	+700
Capelle - Krimpen	311.000	-
Barendrecht - Ridderkerk	304.800	-
Zoetermeer	217.300	+900
Maassluis - Vlaardingen	211.800	-
Westland - Hoek van Holland	177.400	+600
Spijkensisse - Hoogvliet	140.700	-
Voorne-Putten	33.000	-
Eindtotaal	6.732.600	+15.300

Figuur 2: Effect van de aanleg van de Verlengde Velostrada op de bereikbaarheid van woongebieden (bron: rapportage Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH – Goudappel Coffeng).

Maatregel 6: Trekfietstracé Den Haag – Voorburg/Rijswijk - Pijnacker**Realisatie: 2019 - 2023****Kostenindicatie: €26,4 mil. uit No-Regret****Raakvlakken: MRDH, GDH, Pijnacker-Nootdorp****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor CS, HS en Binckhorst****Maatregel & ontwerp****Volledige maatregel**

Dit project heeft betrekking op de realisatie van onderdelen van het regionale fietsnetwerk, het Trekfietstracé, om de route te volmaken tussen het centrum van Den Haag via Voorburg / Rijswijk en Ypenburg naar Pijnacker-Nootdorp. Deze route is onder te verdelen in twee verbindingen:

- I. Verbinding Ypenburg – Binckhorst tot aan de Geestbrug
- II. Verbinding Geestbrugweg naar Pletterijkade

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

In fase 1 worden enkele van de onderdelen van het gehele tracé gerealiseerd. Dit betreft:

- Oplossen huidige knelpunt Nieuwe Tolbrug (oude Kippenbrug).
- Realisatie van een ongelijkvloerse kruising onder de Trekvlietbrug/ Mercuriusbrug. Dit betreft een onderdoorgang voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), aansluitend in de richting van de Poolsterstraat.
- Realisatie van een tweezijdige fietsoversteek op het Rijswijkseplein (verbinding Scheepmakersstraat – Pletterijkade).

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

Fasering en kostenindicatie

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Realisatie	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Dit project draagt bij aan alle doelen en levert daarmee een belangrijke bijdrage voor de gebiedsontwikkeling op de Binckhorst, het stationsgebied van Den Haag Centraal en HS. De verwachting is dat dagelijks 4000 fietsers van deze verbinding gebruik maken. Ter vergelijking met andere belangrijke fietsverbindingen is Figuur 3 opgenomen.

Wegvak	Tussen	En	Aantal fietsen per etmaal op een gemiddelde werkdag		Totaal	Jaartelling
Grote Marktstraat	Lutherse Burgwal	Raamstraat	Richting Oost	7.753	15.642	2018
			Richting West	7.889		
Koningskade	Boorlaan	Zuid Holland Laan	Richting Noord	3.684	6.288	2019
			Richting Zuid	2.604		
Herengracht	Bleijenburg	Prinsessegracht	Richting Oost	4.074	8.594	2018
			Richting West	4.520		
Ammunitiehaven	Nieuwe Haven	Zwarteweg	Richting Oost	1.908	4.088	2018
			Richting West	2.180		
Binckhorstlaan	Plutostraat	Trekvlieplein	Richting Noord	2.766	5.696	2018
			Richting Zuid	2.930		
Spoorlaan	A4	Guldenpad	Richting Oost	1.476	2.926	2017
			Richting West	1.450		
Rijswijk/Delft			P1.Jaagpad-Rijswijk	1.946	4.166	2016
			P2.Delftweg - Rijswijk	2.220		

Figuur 3: Overzicht telgegevens aantal fietsers in 2018 op een aantal belangrijke verbindingen in Den Haag.

Er is ook een effectinschatting gedaan als gevolg van de realisatie van het Trekfietstracé. In Figuur 4 en Figuur 5 zijn de kwantitatieve resultaten geïllustreerd vanuit het rapport van Goudappel Coffeng.

Toplocatie	Nulmeting abs.		
		29	30
TU Delft	1.197.600	+1.100	+7.000
Rotterdam centrum	1.095.400	-	-
Kralingse Zoom	970.800	-	-
Den Haag Centrum	969.600	+1.900	+6.300
Plaspoelpolder	953.200	-	+400
RTHA	931.000	-	-
Rotterdam Zuidplein	866.200	-	-
Rotterdam Alexander	800.700	-	-
Internationale zone	754.600	-	+20.200
Zoetermeer stationslocatie	707.100	+600	+9.200
Scheveningen	674.300	+1.500	+5.400
Totaal	9.920.500	+5.100	+48.500

Woongebieden	Nulmeting abs.		
		29	30
Delft	430.200	+1.100	+7.000
Rotterdam centrum	425.900	-	-
Rotterdam noord	423.700	-	-
Voorburg-Leidschendam-Ypenburg-Nootdorp	417.300	+300	+1.900
Rijswijk-Moerwijk	404.200	+100	+100
Rotterdam Zuid	385.100	-	-
Pijnacker - Berkel en Rodenrijs	383.500	-	+3.400
Schiedam - Rotterdam west	382.800	-	-
Den Haag Centrum	382.000	+300	+5.000
Den Haag Zuidwest	368.300	-	+600
Lansingerland-oost	348.400	-	-
Kralingse Zoom - Alexander	336.400	-	-
Wassenaar	333.300	-	+400
Scheveningen World Forum	315.500	+200	+3.900
Capelle - Krimpen	311.000	-	-
Barendrecht - Ridderkerk	304.800	-	-
Zoetermeer	217.300	+200	+1.000
Maassluis - Vlaardingen	211.800	-	-
Westland - Hoek van Holland	177.400	-	-
Spijkensisse - Hoogvliet	140.700	-	-
Voorne-Putten	33.000	-	-
Eindtotaal	6.732.600	+2.200	+23.300

Figuur 4: Effect van de aanleg van de Kippenbrug en het Trekfietstracé op de bereikbaarheid van toplocaties (bron: rapportage Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH – Goudappel Coffeng)

Figuur 5: Effect van de aanleg van de Kippenbrug en het Trekfietstracé op de bereikbaarheid van woongebieden (bron: rapportage Uitwerking Topeisen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH – Goudappel Coffeng)

Hieruit is af te leiden dat de aanleg van het Trekfietstracé, inclusief de Kippenburg, resulteert in een forse verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties (absolute toename in bereikbaarheid voor ruim 48.000 inwoners) en woongebieden (absolute toename in bereikbaarheid voor ruim 23.000 arbeidsplaatsen) per fiets. Hiermee staat vast dat beide fietsverbindingen een forse bijdrage (kunnen) leveren aan de regionale bereikbaarheid per fiets. Dat creëert daarmee tevens mogelijkheden voor het verhogen van het aandeel fiets in de modal split verhoudingen op relaties tot 15 kilometer. Hier kan vooral de inzet van e-mobility (fiets, scooters en andere innovatieve vervoersdiensten welke gebruik kunnen maken van het fietspad) een belangrijke rol in spelen.

Maatregel 8: Uitbreiding stallingsvoorzieningen LV nabij OV (haltes)**Realisatie: 2020 - 2021****Kostenindicatie: €0,2 mil. uit No-Regret****Raakvlakken: -****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor Binckhorst****Maatregel & ontwerp****Volledige maatregel**

Dit project heeft betrekking op de realisatie van stallingsmogelijkheden voor fietsen en deelconcepten (fietsen, e-fietsen, e-scooters) op of nabij OV-haltes in de Binckhorst en het CID. Voor de positionering van stallingen wordt rekening gehouden met huidige en toekomstige positionering van OV-haltes in CID en Binckhorst, als ook andere inpandige stallingsvoorzieningen op locaties van de gebiedsontwikkelingen. Deze maatregel zal verder uitgewerkt moeten worden tijdens de verkenning fase, vooral in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling en de zoektocht naar gebruiksvriendelijke en -efficiënte oplossingen. Daarom heeft deze maatregel ook raakvlakken met de realisatie van mobility hubs (maatregel 9), waarin inpandige stallingen beschikbaar worden gesteld.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

In fase 1, als onderdeel van het No-Regret pakket, betreft dit de realisatie van 100 eenvoudige fiets- en/of deelconcept fietsparkeerplekken bij OV-haltes. Dit betreft de OV-haltes van de huidige buslijnen 26 en 28 (zoals benoemd in maatregel 2) waarvoor rekening is gehouden met maximaal 10 fietsparkeerplekken per halte. Daarnaast kunnen er nog 50 plekken worden gerealiseerd bij toekomstige OV-haltes op de Binckhorstlaan. De exacte positionering dient nader ingevuld te worden in afstemming met de ruimtelijke ontwikkeling.

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?		Planvoorbereiding	Realisatie		

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Dit project draagt vooral bij aan de ambities voor fiets & OV en heeft voor de 1^{ste} fase betrekking op de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst.

2.3 Ruimtegebruik

Dit hoofdstuk beschrijft de No-Regret maatregelen voor het thema “Ruimtegebruik”.

Deelonderwerp	
Ruimtegebruik	7. Parkeernormen: efficiënt dubbel ruimtegebruik CID – Binckhorst 16. Inrichten boulevard Waldorpstraat t.b.v. langzaam verkeer
	
Ruimte-gebruik	

Maatregel 7: Parkeernormen: efficiënt/ dubbel ruimtegebruik CID – Binckhorst

Realisatie: 2019

Kostenindicatie: €0,05 mil. uit No-Regret

Raakvlakken: -

Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor Binckhorst, CS, HS en NOI



Maatregel & ontwerp

Volledige maatregel

Deze maatregel heeft betrekking op het gebruik van lage parkeernormen voor toekomstige woon- en werklocaties in het CID en de Binckhorst door slim en efficiënt gebruik te maken van het huidige en toekomstige vraag/ aanbod. Voorbeelden zijn:

- Het benutten van de restcapaciteit (onderbenutte) parkeergarages voor MaaS en deel-concepten (auto, fiets, e-mobiliteit) en/of om een toekomstige vraag vanuit te realiseren gebiedsontwikkeling op te vangen. Denk hierbij aan parkeergarages van de Megastores, Laakhaven en de huidige parkeervoorzieningen in de Binckhorst.
- Slimme bestemming/ bundeling van activiteiten over een dag, zoals wonen en werken, zodat dubbelgebruik van parkeergelegenheid geoptimaliseerd kan worden.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Dit betreft onderzoek naar mogelijkheden voor een verlaging van de parkeernormen met het doel: de aanpassing van de parkeerstrategie voor de Binckhorst en/of CID. Ook zal in deze fase al een inventarisatie plaatsvinden naar herbestemmings-mogelijkheden van ondergebruikte parkeergelegenheden in afstemming met ontwikkelaars en/of exploitanten.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande fasering en kostenverdeling van toepassing.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Realisatie	Realisatie			

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Dit project levert een grote bijdrage aan de verstedelijkingsambities voor alle beschouwde gebieden. Enerzijds omdat voorkomen wordt dat er nog meer parkeergelegenheid gecreëerd moet worden. Anderzijds omdat de parkeerbehoefte in pandig opgelost dient te worden, waardoor het niet ten koste gaat van de openbare ruimte. Ook levert het een bijdrage aan de NMCA-knelpunten en de fiets en het OV, doordat het autogebruik hiermee afneemt.

Maatregel 16: Inrichten boulevard Waldorpstraat t.b.v. langzaam verkeer**Realisatie: 2021 - 2023****Kostenindicatie: €3,2 mil. uit No-Regret****Raakvlakken: GREX****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor Binckhorst, HS****Maatregel & ontwerp****Volledige maatregel**

Dit betreft de herinrichting van de Waldorpstraat tot een groene boulevard met meer ruimte voor langzaam verkeer en openbare ruimte, wat ten koste gaat van de auto. Dit project hangt nauw samen met de knip voor auto's op de Waldorpstraat. De knip op de Waldorpstraat zal gefaseerd plaatsvinden in de periode 2019 – 2021 en maakt daarmee vervolgens de herinrichting van de Waldorpstraat mogelijk. De herinrichting van de Waldorpstraat loopt door buiten fase 1 (No-Regret).

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

De bijdrage vanuit het No Regret pakket aan dit project betreft de inrichting van de openbare ruimte voor OV en Langzaam verkeer. Als onderdeel van het No-Regret pakket vindt in de periode 2021 – 2022 de planvoorbereiding plaats voor de herinrichting van de Waldorpstraat. De realisatie valt buiten het No-Regret pakket.

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?		Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Met dit project wordt een bijdrage geleverd aan de fiets en OV-ambities. Daarnaast draagt deze maatregelen bij aan de verstedelijkingsambitie van het stationsgebied van HS.

2.4 Smart Mobility

Dit hoofdstuk beschrijft de No-Regret maatregelen voor het thema “Smart Mobility”.

Smart Mobility wordt binnen dit document gezien als zijnde de digitalisering van mobiliteit. Belangrijke thema's daarin zijn het slim gebruik maken van data, ontwikkelingen in voertuigtechnologie (bijvoorbeeld zelfrijdende voertuigen), nieuwe vormen van duurzaam vervoer, concepten voor een meer servicegerichte en integrale benadering van mobiliteit (Mobility as a Service en deelmobiliteit) én een slimme inrichting van de fysieke en digitale infrastructuur.

Smart Mobility wordt ook niet gezien als een losstaand element, maar vormt een toevoeging op en maakt onderdeel uit van mobiliteit in de brede zin: lopen, fietsen, het openbaar vervoer en de auto. Denk hierbij aan het ondersteunen van het langzaam verkeer, OV en autoverkeer met real-time reis, route en parkeerinformatie, zoals de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen en reisinformatie over de snelste manier om van A naar B te komen (welke modaliteiten en routes).

Hieronder zijn de in het No-Regret pakket opgenomen maatregelen beschreven onder Smart Mobility.

Deelonderwerp	
Smart Mobility  Smart Mobility	1. Smart Mobility & ruimtelijke ontwikkeling inzichtenkaarten en het organiseren, coördineren en uitvoeren van een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak CID – Binckhorst 10. Pilots, proeftuin en gedragsexperimenten Smart Mobility concepten 14. Mobility hubs & platform CID - Binckhorst 15. Ontwikkelen Smart City handleiding (ontwerpeisen bronnen, data, infrastructuur)

Maatregel 1: “Smart Mobility & Ruimtelijke ontwikkeling inzichtenkaarten en het organiseren, coördineren en uitvoeren van een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak CID – Binckhorst”

Realisatie: 2019 – 2023

Kostenindicatie: €1,0 mil. uit No-Regret Raakvlakken: Markt

Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor CS, HS, NOI & Binckhorst



Maatregel & ontwerp

Volledige maatregel = No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Voor deze maatregel geldt dat de realisatieperiode volledig in fase 1 valt. Zodoende is dit ook de volledige maatregel. Deze maatregel heeft als doel het ontwikkelen van een gebiedsgerichte mobiliteitsvisie en aanpak, in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling, met een sterke nadruk op betrekking van marktpartijen. De maatregelen worden als geheel uitgevoerd, maar kan gezien worden als drie op elkaar aansluitende onderdelen:

- I. Ontwikkeling inzichtenkaarten Smart Mobility en ruimtelijke ontwikkeling.
- II. Ontwikkeling van een samenwerkingsplatform voor CID – Binckhorst.
- III. Gebiedsgerichte communicatie en marketingstrategie.

- I. Dit betreft het inzichtelijk maken van de mobiliteitsbehoefte en ruimtelijke ontwikkelingskansen voor het CID en de Binckhorst in de huidige en toekomstige situatie. Onderdeel hiervan is onder andere de mobiliteitsgelukstest om de huidige behoeftes op te halen. Dit geeft een beeld van hoe de bestaande bewoners mobiliteit ervaren en welke zaken bewoners belangrijk vinden om optimaal te kunnen meedoen in de maatschappij. Dit wordt afgezet tegen zes domeinen waarin geluk van inwoners gemeten wordt, namelijk vrijheid, gezondheid, persoonlijke ontwikkeling. Daarnaast wordt voor de gebiedsontwikkelingen, op basis van toekomstige woon- en werkprofielen, inzichtelijk gemaakt wat de mobiliteitsbehoefte en ruimtelijke ontwikkelingspotentie is.
- II. Parallel aan onderdeel I kan gestart worden met de ontwikkeling van een samenwerkingsplatform, met als hoofddoel: het realiseren van een uniform gebiedsgerichte aanpak en business case (inclusief investeringsagenda) voor mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Centraal hierin staat de nadrukkelijke betrekking van en samenwerking met partijen in het gebied, waaronder (naast lokale en regionale overheidsinstanties) het bedrijfsleven, particuliere organisaties, marktpartijen (o.a. vervoer- en mobiliteitsaanbieders) en projectontwikkelaars.
- III. Naar aanleiding van de uitkomsten van onderdeel I en II kan ook een uniform gedragen marketing en communicatiestrategie, per deelgebied in CID-Binckhorst, worden ontwikkeld en uitgezet. Hierbij wordt per deelgebied gekeken naar de gebiedskarakteristieken voor economie, ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteitsbehoefte. Het doel hiervan is om per deelgebied in te zetten op de gewenste mobiliteitsvorm onder werknemers, bewoners en bezoekers. Voorbeelden van in te zetten middelen zijn: educatie, promotie en campagnes, maar bijvoorbeeld ook investeringen in de werkgeversaankpak om het reisgedrag van werknemers te beïnvloeden. Een goed voorbeeld hiervan is de vernieuwde mobiliteits-campagne in het MRDH-gebied.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Met dit project wordt bijgedragen aan alle gestelde doelen en tevens voor de verstedelijkingsambities van alle beschouwde gebieden (Binckhorst, stationsgebied CS, HS en NOI).

Maatregel 10: Pilots, proeftuin en gedragsexperimenten Smart Mobility concepten

Realisatie: 2019 - 2023

Kostenindicatie: €0,5 mil. uit No-Regret

Raakvlakken: Markt

Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor CS, HS, NOI & Binckhorst



Maatregel & ontwerp

Volledige maatregel

Het CID-Binckhorst is als gebied een uitermate geschikte en interessante locatie om te dienen als proeftuin voor Smart Mobility: het experimenten, in gebruik nemen en opschalen van nieuwe (nog niet bewezen), bestaande en reeds toegepaste slimme concepten.

Met dit project worden op basis van de bestemming- en marketingstrategie bepaalde gebieden aangewezen als proeftuin locatie voor experimenten met bestaande en nieuwe mobiliteits- en/of logistiek concepten, met de mogelijkheid voor snelle uitrol en/of opschaling. Het doel is om marktpartijen uit te dagen en te betrekken in het zoeken naar duurzame en efficiënte vervoersoplossingen voor alledaagse en toekomstige problemen. Voorbeelden om marktpartijen aan te haken zijn bijvoorbeeld samenwerkingsorganisaties (living mobility, mobility lab) en (prestatiegerichte) prijsvragen.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Als onderdeel van het No-Regret wordt in 2019 een Plan van Aanpak opgesteld voor het toepassen van diverse pilots en gedragsexperimenten op het gebied van Smart Mobility en duurzame en innovatieve mobiliteitsvormen Denk hierbij aan een probeeraanbod voor e-deelsystemen (step, fiets, speedpedelec, scooter, auto), stimulering van het gebruik van langzaam verkeer en OV (bijvoorbeeld ook het testen van een nieuwe OV verbinding), maar bijvoorbeeld ook pilots met AVL (tussen Voorburg en de Cabalerofabriek) Dit Plan van Aanpak voor de proeftuin wordt uitwerkt tot en met 2023, waarbij de resultaten van de proeftuin experimenten worden verwerkt in het plan van aanpak.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Dit project draagt bij aan alle gestelde doelen en tevens voor de verstedelijkingsambities van alle beschouwde gebieden (Binckhorst, stationsgebied CS, HS en NOI).

Maatregel 14: Mobility hubs & platform CID - Binckhorst**Realisatie: 2020 - 2023****Kostenindicatie: €10 mil. uit No-Regret****Raakvlakken: Markt****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor CS, HS, NOI & Binckhorst****Maatregel & ontwerp****Volledige maatregel**

Dit betreft de realisatie en exploitatie van mobiliteitshubs, het aanbod aan mobiliteitsdiensten en overige dienstverlening (bijvoorbeeld logistiek afhaalpunt, reparatie fietsen) en het bijbehorende gebruikersplatform (website, applicatie) voor bewoners en bezoekers van het CID en de Binckhorst. Op dit moment staat het gebruik van mobiliteitshubs in de kinderschoenen en dient er nog veel onderzocht, ontwikkeld en geëxperimenteerd te worden. Van groot belang voor de exploitatie, het beheer en het onderhoud van de hubs, het aanbod aan verscheidene mobiliteitsdiensten en het gebruikersplatform is nauwe betrekking en samenwerking met marktpartijen. De rolverdeling die men in de huidige situatie voor ogen heeft is dat de overheidsinstanties de randvoorwaarden schetsen, maar dat de exploitatie aan de markt wordt overgelaten. Uit de praktijk is te zien dat er veelal voor de realisatie en opstart cofinanciering nodig is vanuit de overheid om dergelijke concepten van de grond te krijgen en dat na opschaling een positieve business case te behalen is voor marktpartijen voor het beheer en aanbod van deze diensten. Zeker met de schaalgrootte van het gebied in hete CID en de Binckhorst vormt dit een uiterst geschikte proeftuin om dit toe te passen.

De karakteristieken van mobiliteitshubs kunnen zeer divers zijn en er is dus ook niet één vorm van een mobiliteitshub te definiëren. Er kan namelijk onder andere onderscheid zijn in de grootte van een hub, de doelgroep en reikwijdte (hoeveel mensen bedient) van een hub en de aangeboden mobiliteitsdiensten en functionaliteiten. Op dit moment zijn er weinig inzichten beschikbaar over het type hubs, maar een voorbeeld van een indeling is:

- **OV/ knooppunt-hubs**
Deze hubs bevinden zich in de nabijheid van een knooppunt, zoals een station of OV-haltes en worden gekenmerkt door een hoog aandeel aan uitwisseling tussen langzaam verkeer en het OV (bus, tram, metro, trein). Deze hubs zullen dus over het algemeen een groot ruimtebeslag vragen, omdat het voor- en natransport op de transfer-locatie gestald zal moeten worden. De doelgroep van deze hubs zijn alle gebruikers die gebruik maken van het OV en kan zowel bewoners, bezoeker uit het gebied van CID – Binckhorst als daarbuiten zijn.
- **Vastgoed-hubs**
Dit zijn hubs, welke worden gerealiseerd als onderdeel van een vastgoedontwikkeling met als doelgroep: bewoners en bezoekers van het pand en/of omringende panden. Qua omvang en functionaliteiten kunnen deze hubs alle vormen aannemen met als belangrijke randvoorwaarde dat het gebruikscomfort uitstekend is. Hierbij kan men bijvoorbeeld denken dat mobiliteitsdiensten en/of overige diensten onderdeel worden van de huurprijs of dat een andere vorm van abonnement afgesloten kan worden voor het afnemen van diensten.

- Community-hubs

Community-hubs zijn vergelijkbaar met vastgoed-hubs, met de uitzondering dat het niet om vastgoedontwikkelingen gaat, maar toegepast wordt op bestaande woon/werklocaties. Hierbij wordt voor een buurt of wijk een mobiliteitshub gerealiseerd (op bestaand grondgebied en/of een nieuwe vastgoedlocatie), waaruit mobiliteitsdiensten aangeboden voor bewoners en/of bezoekers. Ook deze hubs zijn divers in omvang en functionaliteiten.

Voor het CID en de Binckhorst is in de preverkenning rekening gehouden met veelal kleine hubs voor bewoners, bezoekers en werknemers. Om de aantrekkelijkheid, interoperabiliteit en uitwisseling tussen modaliteiten te vergroten heeft het de voorkeur om hubs te plaatsen in de nabijheid van concentraties van woningen en kantoren, maar ook nabij HOV-haltes. Voor het CID zijn de hubs voorzien rondom het stationsgebied van HS (Megastores en/of parkeergarage Laakhaven), waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande en onderbenutte parkeervoorzieningen. Voor de Binckhorst lijkt een koppeling aan de toekomstige OV-haltes op de Binckhorstlaan vooralsnog een logische locatie, maar daarnaast kan het ook gekoppeld worden aan de vastgoedontwikkeling. In latere fasen (tussen 2023 en 2040) kan gedacht worden aan de uitbreiding van hubs en de uitrol van superhubs aan de rand van de stad. De superhubs zijn erop gericht om autogebruikers (bezoekers) af te vangen aan de rand van de stad en een goede overstap te faciliteren op HOV. De superhubs zijn voorzien van grootschalige P&R-capaciteit. Mogelijke locaties zijn bijvoorbeeld Lansingerland, Hoornwijk, Ypenburg en/of Mariahoeve. Deze hubs maken tevens ook “parkeren-op-afstand” mogelijk voor bewoners van het CID en de Binckhorst. De laatstgenoemde kan zelfs interessant zijn in het kader van de geplande gebiedsontwikkelingen om een lagere parkeernorm af te dwingen.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Tijdens de eerste fase (2019 – 2021) dient allereerst inzichtelijk gemaakt te worden welke type hubs gewenst is voor ieder deelgebied (Binckhorst, stationsgebied HS, CS en NOI) op basis van de geldende randvoorwaarden en mobiliteitsprofielen van ieder deelgebied. Vervolgens dient de omvang en positie van de hubs in beeld gebracht te worden (in relatie tot de vastgoedontwikkeling) en kan in samenwerking met projectontwikkelaars, mobiliteitsaanbieders en overige stakeholders een plan voor het gebied opgesteld worden. Voor de periode 2022 – 2023 is rekening gehouden met de realisatie en exploitatie van één hub in de Binckhorst en één in het CID met beide een stallingscapaciteit van circa 100 voertuigen (mix van verschillende deelvoertuigen met een klein aandeel auto's). Daarnaast wordt als onderdeel van dit pakket een subsidie voorzien voor de exploitatie van de hubs (o.a. het mogelijk maken van aantrekkelijke tarieven voor het vervoersaanbod, subsidiering dienstverleners en personeel, subsidiering exploitatie vastgoed), als ook voor het opzetten, onderhouden en exploiteren van een gebruikersplatform (website, applicatie en/of overige methoden) voor gebruikers.

Fasering

Het onderstaande is aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1 voor deze maatregel.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Realisatie	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Dit project draagt bij aan de ambities rondom de verstedelijking, als ook aan het verhelpen van de NMCA-knelpunten op de lange termijn. Gedurende de eerste fase draagt het vooral bij aan de verstedelijkingsambities in de Binckhorst en het stationsgebied van HS.

Maatregel 15: Ontwikkelen Smart City handleiding (ontwerpeisen bronnen, data, infrastructuur)**Realisatie: 2020****Kostenindicatie: €0,05 mil. uit No-Regret****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor CS, HS, NOI & Binckhorst****Maatregel & ontwerp****Volledige maatregel = No-Regret maatregel (2019 – 2023)**

Dit project wordt volledig uitgevoerd in fase 1 en is zodoende gelijk aan de volledige maatregel. Het relateert aan investeringen in infrastructuur, hardware en software ten behoeve van het voorbereiden van het CID en de Binckhorst op vraag gestuurde mobiliteitsvormen en duurzame vervoersconcepten. Data spelen een steeds belangrijkere rol in het aanbieden van (nieuwe) vervoersconcepten. Om hier in de toekomst voldoende op in te kunnen spelen vraagt dat om begrip van de behoeften en investeringen in de benodigdheden.

Als onderdeel van het No-Regret pakket betreft dit de ontwikkeling van een handleiding naar de toekomstige ontwerpeisen ten aanzien van slimme infrastructuur (bijvoorbeeld zelf diagnosticerend weg en railinfrastructuur, duurzame energieopwekking), hardware (sensoren, chips, RFID), software en databehoeften (opslag en beheer). Ook betreft dit de ontwikkeling van een visie met betrekking tot het eigenaarschap (wel of niet publiekelijk beschikbaar stellen) van data, de privacy en de security.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?		Realisatie			

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Met dit project wordt bijgedragen aan alle doelen en voor alle gebieden.

2.5 Stations

Dit hoofdstuk beschrijft de No-Regret maatregelen voor het thema “Stations”.

Deelonderwerp	
Stations  stations	9. Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station NOI 17: Upgrade/ realisatie Fietsvoorziening westzijde van station Den Haag Centraal

Maatregel 9: Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station NOI

Realisatie: 2022 - 2023

Kostenindicatie: €4,1 mil. uit No-Regret

Raakvlakken: ProRail, NS

Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor NOI



Maatregel & ontwerp

Volledige maatregel

De totale fietsstallingsopgave van station Laan van NOI is 2500 plekken. ProRail realiseert al 400 plekken. In de omgeving is echter sprake van beperkte beschikbare ruimte. In 2019 - 2022 zal er eerst overeenstemming moeten komen over de mogelijke locatie(s) en draagvlak vanuit de omgeving. Mogelijk zijn er in afstemming met de projectontwikkelaar op de vastgoed ontwikkellocatie ook kansen op voor het realiseren van een inpandige fietsenstalling. De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

No-Regret maatregel (2019 – 2023)

Binnen het No-Regret valt de planvoorbereiding en realisatie van de fietsenstallingen. Er is rekening gehouden met de realisatie van een (tijdelijke) eenvoudige meerlaagse fietsenstalling voor 2000 fietsen aan één of beide zijde van het station. Additioneel hieraan kan gedacht worden aan het verstrekken van reis- en parkeerinformatie (beschikbaarheid) door een applicatie en/of digitale bebording. Dit laatste is niet meegenomen in de kosteninschatting.

Fasering

Gezien er nog geen locatie is vastgesteld, waar de fietsenstallingen gerealiseerd kunnen worden, noch dat er draagvlak voor is vanuit de betrokken stakeholders, wordt ervan uit gegaan dat de periode 2019 – 2022 hiervoor benut wordt. De realisatie van de fietsenstallingen vindt plaats in 2023. Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Dit project levert een bijdrage aan de ambities voor Fiets en OV en een kleine bijdrage voor het oplossen/ reduceren van NMCA-knelpunten. Tevens draagt het bij aan de verstedelijkingsambities voor het stationsgebied van Den Haag Laan van NOI.

Maatregel 17: Fietsvoorziening westzijde van station Den Haag Centraal**Realisatie: 2019 - 2023****Kostenindicatie: €12,3 mil. uit No-Regret****Raakvlakken: GREX, ProRail****Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor CS****Maatregel & ontwerp****Volledige maatregel**

Dit betreft de realisatie van een nieuwe fietsparkeervoorziening in plaats van de huidige voorziening (westzijde) naast station Den Haag Centraal. Er zijn hiervoor meerdere varianten/ alternatieven uitgezocht, waarbij een verdiepte en inpandige fietsenstalling het meest kansrijk wordt geacht. In deze variant is er namelijk extra ruimte beschikbaar doordat de fietsenstalling onder het spoor doorgetrokken kan worden. De stalling moet plaats bieden aan circa 3.000 fietsen. De verkoop van de plot, waar nu een tijdelijke stalling aanwezig is, levert niet de benodigde bekostiging op voor de realisatie van de beoogde nieuwe fietsparkeervoorziening. Hiervoor is aanvullende financiering noodzakelijk. De planning van een nieuwe fietsenstalling zal goed moet worden afgestemd met de toekomstige stalling onder het Koningin Julianaplein.

De uitgangspunten voor het ontwerp staan beschreven in Bijlage I.

No-Regret maatregel (2020 – 2023)

Als onderdeel van het No-Regret wordt in 2020 – 2023 een deel gefinancierd, namelijk de planvoorbereiding en start van de realisatie. De overige kosten dienen uit de overige (huidige) middelen gefinancierd te worden.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?	Planvoorbereiding	Planvoorbereiding	Realisatie	Realisatie	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Met dit project wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de fiets en OV-ambities en de verstedelijkingsambities voor het stationsgebied van CS.

Op basis van telgegevens uit november 2017 van de nu aanwezige fietsparkeervoorzieningen rondom Den Haag Centraal blijkt het volgende:

- De fietsparkeervoorziening Anna van Buerenstraat (capaciteit van 1100 stallingen) heeft gedurende de week een hoge bezettingsgraad. Op de drukste momenten van iedere weekdag (rond 15:30) zien we een structurele bezettingsgraad van ruim boven de 75%.
- Uit een analyse van de gebruikers van deze stalling blijkt dat circa 34% omwonenden zijn, 28% van de mensen in de buurt werkt en dat circa 33% van de gebruikers van deze stalling OV-gebruikers zijn, die de fiets als first- en last-mile gebruiken.

- De huidige fietsparkeervoorziening fietsflat Rijnstraat (capaciteit van 3000 stallingen) heeft gedurende de week ook een relatief hoge bezettingsgraad. Op de drukste momenten van iedere weekdag (rond 15:30) zien we een structurele bezettingsgraad van ruim boven de 66%.
- Uit een analyse van de gebruikers van deze stalling blijkt dat circa 21% omwonenden zijn, 27% van de mensen in de buurt werkt en dat circa 50% van de gebruikers van de stalling OV-gebruikers zijn, die de fiets als first- en last-mile gebruiken.

Het is te verwachten dat met de geplande bevolkingsverdichting, als gevolg van de vastgoedontwikkelingen, rondom de stationsgebieden van het CID en de Binckhorst er een toename plaatsvindt in het aantal gebruikers van de fietsenstallingen rondom station Den Haag Centraal. Met de nu bekende cijfers zien we tot 2040 een toename van ten minste 23.500 extra woningen en 30.000 arbeidsplaatsen. In het CID is ruimte voor minimaal 18.500 woningen. Uitgaande van de herkomst/ bestemming karakteristieken van de huidige fietsparkeervoorzieningen rondom station Den Haag Centraal betekent dat een significante potentiële toename van gebruikers tot aan 2040.

Daarnaast hebben we uit de eerdere effectinschattingen ook gezien dat de realisatie van de verlengde Velostrada en het Trekfietstracé leiden tot een forse stijging van het aantal fietsers vanuit de regio. Het is aannemelijk dat een (klein) deel van deze gebruikers ook gebruik zal maken van de fietsparkeervoorzieningen rondom de Intercity stations.

Met de nu beschikbare fietsparkeervoorzieningen rondom Den Haag Centraal is daarmee te concluderen dat het huidige aanbod niet zal voldoen aan de toekomstige vraag. Sterker nog, er zal een forse uitbreiding van fietsstallingscapaciteit moeten plaatsvinden. Voor het bepalen van de exacte aantallen aan toekomstige gebruikers dient aanvullend onderzoek verricht te worden. De nieuw te realiseren stallingen voor fietsen en deelconcepten zullen dus onder of boven de grond gebouwd moeten worden om enerzijds de kwaliteit van de openbare ruimte, als ook om de bereikbaarheid van het stationsgebied, niet aan te tasten.

2.6 Logistiek

Dit hoofdstuk beschrijft de No-Regret maatregelen voor het thema “Stations”.

Deelonderwerp	
Logistiek 	12. Slimme en innovatieve concepten bouwlogistiek 13 Innovatieve bezorg-, pakketdiensten en bevoorrading

Maatregel 12: Efficiënte, schone en duurzame bouwlogistiek

Realisatie: 2019 - 2023

Kostenindicatie: €1,0 mil. uit No-Regret

Raakvlakken: Markt

Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor CS, HS, NOI & Binckhorst



Maatregel & ontwerp

Volledige maatregel

Deze maatregel heeft betrekking op het organiseren van efficiënte vormen van bouwtransport en het slim combineren van de bouwstromen gedurende de realisatie van de gebieds- en vastgoedontwikkeling in CID en Binckhorst. Als onderdeel van deze maatregel wordt uitgegaan van een beperkte en tijdelijke subsidiëring in de vorm van cofinanciering voor het realiseren van slimme (efficiëntie verbeterende) oplossingen voor bouwlogistiek met een maximumvergoeding van €1 miljoen Euro vanuit de overheid.

No-Regret maatregel (2020 – 2023)

Dit betreft een subsidiering voor oplossingen voor slimme bouwlogistieke oplossingen t.b.v. het minimaliseren van bouwverkeer over de weg gedurende de gehele realisatie-periode van de gebiedsontwikkeling in CID – Binckhorst. Middels een marktconsultatie en/of prijsvragen kunnen ideeën worden vergaard, welke straks in de vorm van wensen, eisen en randvoorwaarden in aanbestedingscontracten richting aannemers meegenomen (kunnen) worden.

Voorbeelden van oplossingen zijn bijvoorbeeld het gebruik van logistieke overslagpunten aan de rand van de stad, het gebruik van schone transportmiddelen en/of alternatieve routes (vervoer over water).

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?		Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Deze maatregel draagt bij aan het verhelpen van de NMCA-knelpunten en draagt bij aan de verstedelijking van alle gebieden.

Maatregel 13: Efficiënte, schone en duurzame stadsdistributie
Realisatie: 2019 - 2023
Kostenindicatie: €1,0 mil. uit No-Regret Raakvlakken: Markt
Bijdrage aan gebiedsontwikkeling voor CS, HS, NOI & Binckhorst



Maatregel & ontwerp

Volledige maatregel

De maatregel heeft betrekking op het verzorgen van efficiënte stadsdistributie. Dit houdt in slimme bundeling van stadsdistributie en stadslogistiek in het CID en de Binckhorst. Dit met als doel het minimaliseren van de overlast voor de leefbaarheid, het verbeteren van de bereikbaarheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

No-Regret maatregel (2020 – 2023)

In deze periode kan via een prijsvraag en/of een marktconsultatie oplossingsrichtingen geïnventariseerd worden in de markt. Vervolgens kan een beperkte subsidiering of ruimtereservering verleend worden ten behoeve van de realisatie van slimme fysieke en non-fysieke oplossingen voor stadsdistributie.

Fasering

Voor de No-Regret maatregel is onderstaande aangehouden voor de fasering en kostenverdeling over de looptijd van fase 1.

Jaar	2019	2020	2021	2022	2023
Wat?		Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie

Bijdrage aan mobiliteitstransitie & effectinschatting

Deze maatregel draagt bij aan het verhelpen van de NMCA-knelpunten en draagt bij aan de verstedelijkingsambities van alle beschouwde gebieden.

3. Kostenindicaties

In dit hoofdstuk zijn de kostenindicaties gepresenteerd voor de maatregelen van het No-Regret pakket. Paragraaf 3.1 beschrijft de belangrijkste uitgangspunten en uitsluitingen voor de kostenindicaties. In Bijlage I staat per (deel)project opgenomen welke uitgangspunten en/of uitsluitingen van toepassing zijn (als onderbouwing voor de kosteninschattingen).

In paragraaf 3.2 zijn de kostenindicaties gepresenteerd van de maatregelen.

3.1 Uitgangspunten en uitsluitingen

Voor de maatregelen met de daarin opgenomen (deel)projecten zijn kostenindicaties afgegeven. Het doel hiervan is het bepalen van het all-in budget, exclusief BTW. De hieronder gepresenteerde bedragen zijn de totale investeringskosten voor de betreffende maatregelen.

Voor de kostenindicatie is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van reeds beschikbare informatie vanuit de gemeente Den Haag. Indien er een (SSK-)raming of kostenindicatie beschikbaar is geweest, is dit als uitgangspunt overgenomen voor het betreffende project.

Van de beschikbare en aangeleverde informatie is echter onvoldoende herleidbaar geweest hoe deze informatie is opgebouwd. Ter voorkoming van dubbele opslagen zijn voor de maatregelen en/of (deel)projecten daarom de 'nader te detailleren' kosten, de eenmalige kosten, de engineeringskosten, de overige bijkomende kosten en risico's niet beschouwd. Een overzicht van de projecten waarvoor dit geldt, is opgenomen in Bijlage I.

De investeringskosten voor de overige maatregelen (zonder beschikbare voorinformatie) met de daar bijhorende (deel)projecten zijn bepaald door de hoeveelheden en de daar bijhorende (kost) kentallen. Dit is vergelijkbaar met de SSK-systematiek.

Hieronder is een overzicht opgenomen van de belangrijkste uitgangspunten voor de voorliggende kostenindicaties:

- De raming is bedrijfseconomisch opgesteld. Dit houdt in dat de kostenraming zich richt op de zo efficiënt mogelijke inzet van arbeid, materieel en materiaal en de daaraan verbonden kosten. Commerciële effecten als gevolg van de marktsituatie zijn niet in de kostenraming verwerkt.
- De kostenindicaties zijn op prijspeil 2019 en zijn inclusief bouwkosten, vastgoedkosten, indirecte kosten, overige bijkomende kosten en project onvoorzien.
- De bedragen betreffen totale investeringskosten exclusief BTW.
- De bedragen zijn inclusief een opslag voor een indicatiesonzekerheid van 40%, wat conform de SSK-systematiek overeenkomt met een onderschreidingskans van 85%.

Tijdens het opstellen van deze kostenraming zijn veel raakvlakken niet of onvoldoende onderzocht, omdat deze veelal simpelweg niet bekend waren. Waar mogelijk zijn realistische aannames gedaan op basis van project- en ramingservaring. Binnen de berekende directe bouwkosten zijn echter meerdere gangbare uitwerkingen (alternatieven) mogelijk geacht. Voor het bereiken van een hogere nauwkeurigheid wordt geadviseerd minimaal de onderstaande raakvlakken nader te onderzoeken/ beschouwen (niet uitputtend). Voor de hier berekende kosteninschattingen zijn voor deze raakvlakken overige bijkomende kosten opgenomen, aangezien het huidig abstractieniveau voor deze reservering naar alle waarschijnlijkheid niet sluitend is. Daarnaast zijn de volgende raakvlakken en/of kostenposten niet beschouwd in deze fase:

- Eisen en wensen van stakeholders.
- Werkzaamheden als gevolg van aanwezigheid kabels en leidingen in de ondergrond.
- Onderzoek en gevolgen van niet gesprongen explosieven (NGE).
- Milieukundig onderzoek (flora en fauna).
- Archeologisch onderzoek.
- Aanwezigheid van monumenten.
- Vergunningskosten.
- Juridische kosten (bijvoorbeeld over verwerving).
- Bodem (gesteldheid, grondwaterstand, verontreinigingen).
- Buitendienststellingen hoofdspoor. Vooral over aanpassing van de viaducten.
- Opdrachtgeverkosten.
- Verwachtte indexering ten tijde van aanbesteding.
- Beheer, onderhoud en exploitatie (zowel van infrastructuur als softte maatregelen).

3.2 Kostenindicatie No-Regret maatregelen

In Tabel 2 staan de totale investeringskosten per maatregel, waarop de eerder beschreven uitgangspunten en uitsluitingen van toepassing zijn.

Tabel 2: Kostenindicaties voor de maatregelen binnen het No-Regret pakket. Dit zijn de totale investeringskosten.

Prioriteit	Maatregel	Thema	Dekking No-Regret [€ mln.]
1	Smart Mobility & ruimtelijke ontwikkeling inzichtenskaarten en het organiseren, coördineren en uitvoeren van een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak CID – Binckhorst	SM	€1,0
2	Ombouw viaducten CID - Binckhorst	HOV	€59,9
3	HOV-baan Binckhorst	HOV	€7,8
4	Verbetering doorstroming HOV en langzaam verkeer (iVRI's)	HOV	€1,7
5	Verlengde Velostrada Delft - Leiden	LV	€7,6
6	Trekfietstracé Den Haag – Voorburg/Rijswijk - Pijnacker	LV	€26,4
7	Parkeernormen: efficiënt/ dubbel ruimtegebruik CID – Binckhorst	RG	€0,05
8	Uitbreiding stallingsvoorzieningen LV nabij OV (haltes)	LV	€0,2
9	Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station NOI	ST	€4,1
10	Pilots, proeftuin en gedragsexperimenten Smart Mobility concepten	SM	€0,5
11	Opwaarderen OV-haltes CID - Binckhorst	HOV	€0,7
12	Efficiënte, schone en duurzame bouwlogistiek	LO	€1
13	Efficiënte, schone en duurzame stadsdistributie	LO	€1
14	Mobility hubs & platform CID - Binckhorst	SM	€10,2
15	Smart city handleiding (ontwerpeisen infra en data)	SM	€0,05
16	Inrichten boulevard Waldorpstraat t.b.v. langzaam verkeer	RG	€3,2
17	Fietsvoorziening westzijde van Den Haag Centraal	ST	€12,3
	TOTAAL *		€137,7

* Wegens onnauwkeurigheid in de afronding van de thema bedragen kan het totaalbedrag afwijken van de sommatie van de deelbedragen.

In Tabel 3 staan de totale investeringskosten van de het No-Regret pakket, uitgesplitst naar de zes thema's. Voor de thema's Smart Mobility en Logistiek wordt verkend of en hoe marktpartijen (financieel) kunnen bijdragen aan het realiseren van de maatregelen uit beide thema's. Ook worden de (deel)projecten van de verschillende maatregelen de komende tijd verder geconcretiseerd en zo nodig bestuurlijk vastgesteld.

Tabel 3: Overzicht totale investeringskosten per thema van het No-Regret pakket.

Thema	Totale investeringskosten 2019 – 2023 [€ mln.]
HOV	€ 70,2
Langzaam verkeer	€ 34,3
Ruimtegebruik	€ 3,2
Smart Mobility	€ 11,7
Stations	€ 16,3
Logistiek	€ 2,0
Totaal	€ 137,7

* Wegens onnauwkeurigheid in de afronding van de thema bedragen kan het totaalbedrag afwijken van de sommatie van de deelbedragen.

Uit voorgaande tabel 3 blijkt dat het thema HOV het grootste aandeel heeft. Gevolgd door langzaam verkeer, stations, smart mobility en logistiek op de laatste plaats. In vergelijking met de afgesproken bedragen per thema (zoals vastgesteld tijdens het BO-MIRT van november 2018) is te zien dat voor HOV er sprake is van een significante relatieve (27%) en absolute overschrijding. Ook voor stations vallen de kosten hoger uit (relatief gezien bijna 28%). Voor langzaam verkeer is sprake van een lichte tot marginale overschrijding, terwijl ruimtegebruik en smart mobility onder de afgesproken bedragen liggen.

Deze verschuivingen zijn te verklaren doordat de concretiseringslag van de maatregelen heeft geleid tot aanvullende inzichten ten opzichte van de eerdere preverkenning. De stakeholders en experts hebben op basis van de nieuwe inzichten een aangescherpt prioriteringsbeeld opgedaan met betrekking tot de maatregelen en hun bijdrage aan de opgave ten aanzien van de verstedelijking, NMCA-knelpunten en ambities voor HOV en fiets. Daarnaast speelt de omvang van de projecten een grote invloed op de verdeling van kosten. De ombouw van de viaducten en realisatie van (delen van) regionale fietsverbindingen hebben hoog gescoord in prioritering, maar vormen tevens de grootse kostenposten (waardoor het aandeel in het totaal hoog is). Tevens zijn er inzichten opgedaan over raakvlakprojecten en alternatieve investeringsstromen in het gebied. Dit heeft ertoe geleid dat maatregelen, die gedurende de preverkenning onder het No-Regret vielen, nu verschoven zijn naar alternatieve investeringsstromen, waar ze beter thuishoren. Het eindbedrag sluit op de overeengekomen €137 miljoen. Hieruit blijkt wederom dat een adaptief en flexibel programma belangrijk is, aangezien nieuwe en/of aanvullende inzichten kunnen leiden tot alternatieve besluitvorming gedurende de looptijd van het programma.

4. Governance, dekking en adaptiviteit programmering

4.1 Inleiding

In het BO MIRT van 21 november 2018 is het volgende afgesproken rond het pakket van No-Regret maatregelen:

Afspraken:

- Rijk en regio constateren dat er voor € 137 miljoen (excl. BTW) een pakket aan No-Regret maatregelen ligt voor de periode 2019-2023, als onderdeel van het basialternatief van € 419 miljoen (excl. BTW), waarvoor geen Tracéwetprocedure geldt.
- Als uitdrukking van de bestuurlijke wil zegt het Rijk toe om voor het No-Regret pakket een bijdrage te leveren van één derde deel, naast de Korte Termijn Aanpak of andere programmatische bijdragen.
- Het Rijksdeel van dat derde deel is gemaximeerd op € 50 miljoen inclusief BTW. Bij de specifieke subsidiebeschikking wordt rekening gehouden met de daadwerkelijke BTW compensatie.

In dit hoofdstuk is een voorstel opgenomen voor de bijdragen van partijen en de governance rond de bekostiging. Basis voor de afspraken zijn de inhoud en de kosten van het No-Regret pakket. De kosten worden geschat op € 137,7 miljoen excl. BTW. Met als uitgangspunt een bijdrage van het Rijk van € 50 miljoen inclusief BTW.

Niet-compensabele of -verrekenbare BTW

De omgang met BTW is een lastige fiscale kwestie. De precieze consequenties zijn pas bekend, nadat er goede afspraken zijn gemaakt met de Belastingdienst. Deze afspraken zijn er nog niet. De verwachting is dat deze pas in de herfst van 2019 kunnen worden gemaakt.

Op dit moment wordt rekening gehouden met een post niet-compensabele of -verrekenbare BTW van € 4,3 miljoen. Mogelijk blijkt in de herfst dat deze post hoger uitvalt. Daarover worden dan nadere afspraken gemaakt, bijvoorbeeld door het laten vervallen van maatregelen conform de prioriteitenlijst of door het maken van afspraken over aanvullende bijdragen.

4.2 Adaptiviteit programma

Vanuit het oogpunt van flexibiliteit van het programma is het belangrijk om te beschouwen dat de nu opgenomen selectie van maatregelen het gevolg is van de nu heersende opvattingen, onder betrokkenen, over de bijdrage van maatregelen aan de gestelde doelen. Het is aannemelijk dat de nut- en noodzaak (No-Regret) van deze maatregelen niet of nauwelijks zal veranderen gedurende fase 1. Het kan echter wel zo zijn dat de financiële reservering per maatregel gaat schuiven op basis van nieuwe inzichten, als gevolg van de concretisering van de maatregelen richting de uitvoering.

Een adaptief en flexibel programma wordt binnen het No-Regret gerealiseerd door de financiële reservering per jaarschijf vast te leggen, op basis van de selectie aan maatregelen over de gehele doorlooptijd (2019 – 2023). Bij een afwijking van inzichten kan vervolgens jaarlijks bijgestuurd worden als dit nodig blijkt.

4.3 Bijdrage van partijen

In totaal is een dekkingsbedrag nodig van € 137,7 miljoen. Onderstaande tabel 4 geeft het dekkingsvoorstel:

Tabel 4: Overzicht bijdrage per partij aan het No-Regret pakket.

Organisatie	Bijdrage in mln. € excl. BTW, prijspeil 2019
Rijk	45,7
Den Haag	36
MRDH	36
Provincie ZH	17
Leidschendam-Voorburg	3
Totaal	137,7

Met dit dekkingsvoorstel wordt aangesloten bij de afspraken tussen Rijk en regio tijdens het BO MIRT van 21 november 2018 en voorafgaande regionale afspraken:

- In het BO MIRT is afgesproken dat het Rijk een bijdrage levert van € 50 miljoen inclusief BTW. Uitgaande van een BTW aandeel van € 4,3 miljoen resteert een bijdrage van € 45,7 miljoen exclusief BTW.
- Het resterende bedrag van € 92 miljoen wordt gedekt door de regio. Voorafgaande aan het BO-MIRT bespraken de regiopartijen ambtelijk de verdeelsleutel van de regio voor het gebiedsprogramma. Voorstel is deze verdeelsleutel nu ook voor het No-Regret pakket te hanteren: MRDH: € 36 miljoen, Provincie Zuid-Holland: € 17 miljoen, Gemeente Den Haag: €36 miljoen en Gemeente Leidschendam-Voorburg: €3 miljoen.

Het dekkingsvoorstel sluit ook bij de belangen van de organisaties bij de projecten:

- Het No-Regret pakket bevat maatregelen rond Hoogwaardig OV en regionale fietsverbindingen. MRDH en de provincie Zuid-Holland investeren in deze projecten. Het betreft onder andere de ombouw van viaducten tussen CID en Binckhorst, maatregelen voor het verbeteren van doorstroming HOV en langzaam verkeer, realisatie van de Verlengde Velostrada, realisatie van het Trekfietstracé en het opwaarderen van HOV haltes.
- De gemeente Leidschendam-Voorburg investeert in de Verlengde Velostrada binnen de eigen gemeentegrenzen.
- Het Rijk, de MRDH en de gemeente Den Haag investeren in een totaalpakket om te komen tot een mobiliteitstransitie die bijdraagt aan de verstedelijking. Het totaalpakket bestaat uit maatregelen op het vlak van HOV, spoor/stations, ruimtegebruik, Smart Mobility en langzaam verkeer. Deze bijdragen worden niet gekoppeld aan specifieke projecten.
- Partijen onderkennen het belang en de samenhang van de maatregelen binnen het adaptieve No-Regret pakket en dragen conform de verdeling over de partijen zorg voor de uitvoering van het volledige pakket.

De onderstaande tabel 5 geeft de bijdragen per partij per jaar. Het kasritme van de bijdragen is gelijk aan het overall kasritme van het totale maatregelenpakket.

Tabel 5: Overzicht van het kasritme van de bijdragen per partij.

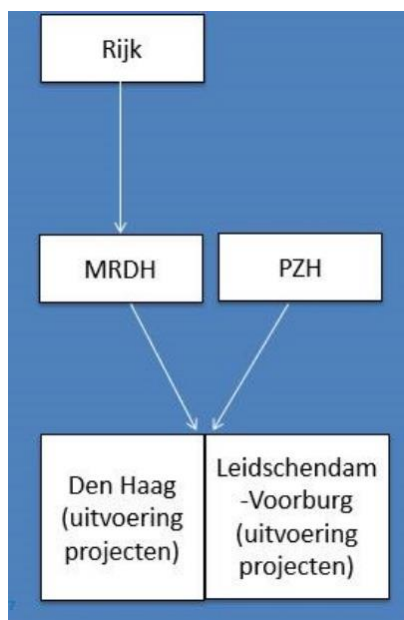
Organisatie	Bijdrage in mln., excl. BTW prijspeil 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2024 en verder
Rijk	45,7	0,2	0,7	1,3	7,6	23,1	12,8
Den Haag	36	0,1	0,5	1,0	6,1	18,2	10,1
MRDH	36	0,1	0,5	1,0	6,1	18,2	10,1
Provincie ZH	17	0,1	0,3	0,5	2,7	8,6	4,8
Leidschendam-Voorburg	3	0,0	0,0	0,2	0,5	1,5	0,8
Totaal	137,7	0,5	2,0	4,0	23,0	69,6	38,6

Bekostiging van de Verlengde Velostrada derde fase

De derde fase van de Verlengde Velostrada maakt geen onderdeel uit van het No-Regret pakket. Het betreft het deel van de Verlengde Velostrada in Leidschendam-Voorburg, tussen de Schipholboog en het 'voormalige' CBS-gebouw (tussen de stations Laan van NOI en Mariahoeve). Deze maatregel valt geografisch buiten het plangebied van de Binckhorst/CID, maar is wel belangrijk voor het functioneren van het fietsnetwerk binnen het plangebied. Daarom streven de betrokken partijen ernaar om dit stuk van de Verlengde Velostrada in hetzelfde tijdsframe als het No-Regret pakket te realiseren. Mogelijke dekking kan worden gevonden in het meerjarenprogramma fiets van de MRDH en KTA-gelden van het gebiedsprogramma MOVE.

4.4 Governance

De uitvoering van het No-Regret pakket vindt plaats onder aansturing van het kernteam. De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg voeren de projecten uit en stellen gezamenlijk een uitvoeringsorganisatie/ projectbureau in, welke belast is om namens alle partijen de projecten te realiseren. Daarnaast verzorgen de gemeenten hun eigen bijdrage aan de projecten en stellen dit beschikbaar aan de uitvoeringsorganisatie. Het Rijk, de MRDH en de Provincie Zuid-Holland treden op als subsidieverstrekters richting de gemeenten voor wat betreft het resterende dekkingbedrag van ruim € 98 miljoen. Dit is vormgegeven in twee stromen. Eén stroom verloopt via de Provincie Zuid-Holland en de ander via de MRDH. Het Rijk levert hun bijdrage door een subsidie aan de MRDH, waar hun bijdrage wordt gestald. Het bovenstaande is geïllustreerd in Figuur 6.



Figuur 6: Overzicht organisatie van bekostiging en uitvoering

De afspraken en aandachtspunten rond de governance van de bekostiging van het No-Regret pakket, zijn:

1. Partijen committeren zich aan het totale programma van het No-Regret pakket. Bijdragen van alle partijen zijn dus ook gekoppeld aan het programma in zijn geheel. Samen bepalen de partijen de inhoud van het programma.
2. De gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg voeren de projecten uit. Den Haag levert aan Leidschendam-Voorburg kennis en capaciteit voor de voorbereiding van de projecten.
3. De gemeenten dekken de kosten van een deel van de projecten zelf voor wat betreft de eigen bijdragen van € 36 mln. (Den Haag) en € 3 mln. (Leidschendam-Voorburg).
4. De provincie Zuid-Holland levert haar bijdrage van € 17 mln. in de vorm van projectsubsidies richting gemeenten. Vooralsnog wordt gedacht aan subsidies voor de Verlengde Velostrada, € 7 mln. (totaalkosten € 7,2 mln.) en de fietsverbinding Trekvljettracé, € 10 mln. (totaalkosten € 24,9 mln.)
5. De MRDH treedt op als subsidieverstrekker richting de gemeenten en als centrale beheerder van de middelen voor wat betreft het resterende dekkingsbedrag (MRDH en het Rijk) van € 81,8 mln. Het Rijk levert haar bijdrage door een subsidie aan de MRDH.
6. De gemeenten vragen per project een subsidie aan bij de MRDH of de provincie Zuid-Holland.
7. Bij het verstrekken van de subsidie en de verantwoording rond de subsidies wordt aangesloten bij bestaande subsidieverordeningen van de provincie Zuid-Holland en de MRDH.
8. De verantwoording rond de geleverde bijdrage vindt jaarlijks plaats in de vorm van een voortgangsrapportage, ten behoeve van BO MIRT of Programmaraad.
9. Nader onderzoek vindt plaats naar het aandeel niet-compensabele of -verrekenbare BTW. De verwachting is dat in september hier meer duidelijkheid over is, nadat hier afspraken over zijn gemaakt met de Belastingdienst.
10. Bijdragen van partijen en het totale beschikbare budget zijn hard. Tegenvallers zullen ten laste komen van het budget zelf. Risico's die kunnen leiden tot tegenvallers zijn o.a. een hogere post niet-compensabele of -verrekenbare BTW en hogere bouwkosten, door inflatie of tegenvallende aanbestedingsresultaten. In de praktijk betekent dit dan dat projecten moeten worden geschrapt, aan de hand van de prioriteit van de projecten. Een andere mogelijkheid is dat er afspraken worden gemaakt over aanvullende bijdragen.
11. Het is ook mogelijk dat het onderzoek naar de BTW consequenties heeft voor de governance. Zo zou het mogelijk financieel voordelig kunnen zijn om de Rijksbijdrage rechtstreeks richting ProRail te verstrekken en/of ProRail te vragen de werkzaamheden aan de eigen infrastructuur uit te voeren. Hierover is ook in de herfst van 2019 meer duidelijk.
12. Nadere afspraken over de verantwoordelijkheden rond uitvoering en doorlooptijden, een afweegkader voor het aanspreken van het adaptieve deel van het pakket en financiële afspraken over onder andere de voorbereidings- en uitvoeringskosten en BTW-afdracht volgen (eind 2019) in een aparte overeenkomst over werkafspraken.

5. Aanbeveling vervolgonderzoek en -afspraken

In dit hoofdstuk is een lijst aan aandachtspunten en/of aanbevelingen voor vervolgonderzoek of nadere uitwerking opgenomen.

- I. Afspraken over voorbereidingskosten om maatregelen te realiseren
 - Er dienen afspraken gemaakt te worden met alle partijen over de organisatie en financiering van de aanloopkosten voor de realisatie van de maatregelen.
- II. Nader definiëren afweegkader en criteria
 - Voor de ontwikkeling van het No-Regret pakket is uitgegaan van de bijdragen van de maatregelen aan de drie hoofdoelen. Deze zijn afkomstig vanuit de Preverkenning waarin een eerste aanzet is gedaan voor het maken van een afweegkader.
 - Dit afweegkader dient verder uitgewerkt met de aspecten die bij een MIRT-verkenning horen. Daarnaast dient dit kader voorzien te worden van bijbehorende SMART criteria, waardoor een kwalitatieve of kwantitatieve beoordeling mogelijk wordt gemaakt.
- III. Onderbouwing van de koppeling tussen maatregelen en verstedelijking
 - Binnen het No-Regret pakket is het slechts deels mogelijk geweest een onderbouwing te geven voor de relatie tussen de mobiliteitstransitie ondersteunende maatregelen en de mate van verstedelijking die het mogelijk maakt.
 - Voor de verkenning is behoefte aan een meer gefundeerde en kwantitatieve onderbouwing van de bijdrage van maatregelen aan de verstedelijkingsopgave. Dit moet het mogelijk maken om aantallen woningen en/of arbeidsplaatsen te koppelen aan (een pakket van) maatregelen.
- IV. Onderbouwing (regionale) effecten van maatregelen
 - Voor het No-Regret pakket is het niet mogelijk geweest om (regionale) effecten inzichtelijk te maken, vanwege de beperkte tijd en diepgang van de onderzoeken.
 - Aanbevolen wordt om het afweegkader verder uit te werken om de (regionale) effecten inzichtelijk te maken in termen van o.a. bereikbaarheid, leefbaarheid, economie, duurzaamheid en innovatie. Logischerwijs is dit mogelijk door het meetbaar maken van de effecten door koppeling aan de bijbehorende criteria.
- V. Nader inzicht in alternatieve investeringsmiddelen
 - Binnen het No-Regret is binnen de mogelijkheden gekeken naar huidige lopende programma's in Den Haag en de regio, die mogelijk gekoppeld zijn/raakvlakken hebben met de No-Regret maatregelen.
 - Aanbevolen wordt om nader onderzoek te doen naar lopende en aankomende programma en een mogelijke bijdrage aan de maatregelen in het No-Regret of de Verkenning.

- VI. Nadere uitwerking 3e fase Verlengde Velostrada & het Trekfietstracé richting Pijnacker – Nootdorp (met MRDH en PZH - buiten scope pakket)
- Binnen het No-Regret is voor het Trekfietstracé en de Verlengde Velostrada 3^e fase (ontbrekende schakels richting de regio) niet beschouwd.
 - Aanbevolen wordt om in het vervolgonderzoek deze schakels mee te nemen
- VII. Nadere uitwerking “Ombouw viaducten”
- Binnen het No-Regret is binnen de mogelijkheden gekeken naar oplossingen voor een gefaseerde ombouw van de viaducten.
 - Wegens veel raakvlakprojecten (o.a. HOV-tracé, Schenkviaduct, Verlengde Velostrada en de gebiedsontwikkeling) en een grote onzekerheid dient er echter nader onderzoek verricht te worden naar (de haalbaarheid van) een voorkeursalternatief, inclusief de daar bijhorende faseringsmogelijkheden.
- VIII. Nadere uitwerking/ invulling Smart Mobility
- Binnen het No-Regret is een eerste aanzet gedaan voor het opzetten van een Smart Mobility aanbod in het CID en de Binckhorst.
 - Er dient een nadere uitwerking verricht te worden naar hoe marktpartijen op een juiste manier aan te haken, afspraken te maken over hun financiële bijdrage aan de maatregelen en de juiste aanbestedingsvorm te gaan uitwerken.
- IX. Niet-compensabele of -verrekenbare BTW
- Er is pas zekerheid over de mogelijkheden nadat er goede afspraken zijn gemaakt met de Belastingdienst. Deze afspraken zijn er nog niet. De verwachting is dat deze pas in de herfst van 2019 kunnen worden gemaakt.
 - Op dit moment houden we rekening met een post niet-compensabele of -verrekenbare BTW van € 4,3 mln. Mogelijk blijkt in de herfst dat deze post hoger uitvalt. Daarover worden dan nadere afspraken gemaakt, bijvoorbeeld door het laten vervallen van maatregelen conform de prioriteitenlijst of door het maken van afspraken over aanvullende bijdragen

Bijlage I: Uitgangspunten kostenindicaties.
[SEPARAAT BIJGEVOEGD]

Bijlage II: No-Regret proces

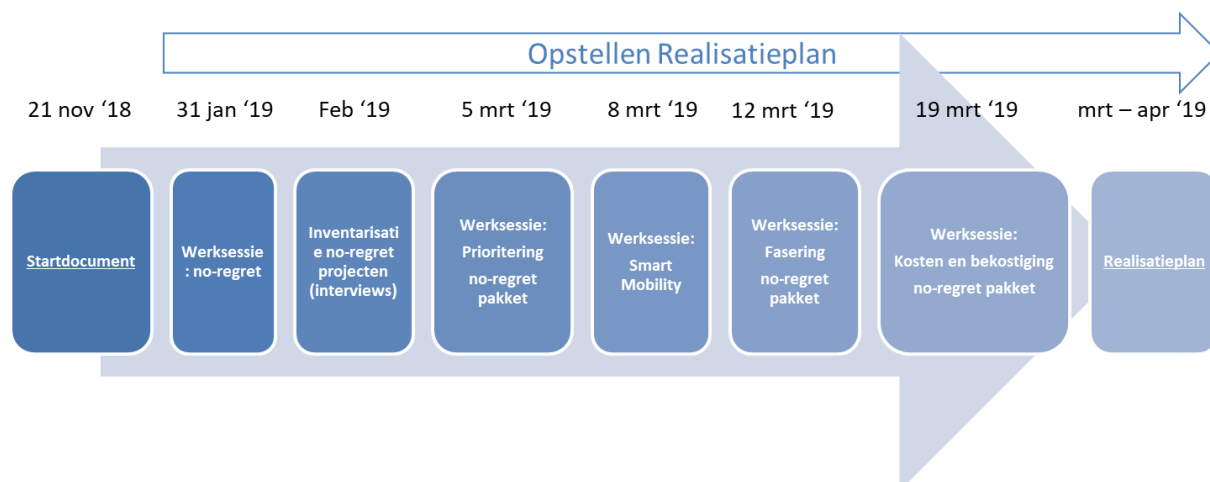
Het doel van het proces is om tot een gezamenlijk gedragen realisatieplan voor het No-Regret pakket te komen inclusief afspraken over de bekostiging en de organisatie. Daarmee is het doel tevens om tot een gedragen lijst aan maatregelen (projecten) te komen, welke onderdeel worden van het No-Regret maatregelen pakket. Dit betreft maatregelen welke deels of volledig gerealiseerd kunnen worden in de periode 2019 tot en met 2023. De definitie van een *maatregel* binnen het No-Regret pakket en dit realisatiedocument is:

“Een maatregel is een op zichzelf staand (deel)project, of een verzameling van meerdere (deel)projecten. Projecten binnen het No-Regret hebben betrekking op infrastructurele, beleidsmatige en/of organisatorische aanpassingen”.

Binnen het No-Regret pakket worden zes thema's onderscheiden, welke nader toegelicht worden in hoofdstuk 3. Iedere maatregel is toegewezen aan één van de zes thema's.

In Figuur 7 is het proces geïllustreerd voor het vaststellen van het No-Regret pakket voor CID – Binckhorst en het opstellen van het bijbehorende realisatieplan tot en met 24 april 2019.

Het realisatieplan brengt alle onderdelen van het No-Regret pakket bijeen. Behandeling van het realisatieplan vindt achtereenvolgens plaats in het kernteam, in de ambtelijke stuurgroep en gedurende het Directeuren Overleg (DO). De besluitvorming over het No-Regret pakket vindt aansluitend plaats in de Programmaraad.



Figuur 7: Overzicht proces om te komen tot een realisatieplan voor het No-Regret pakket

Werk sessie No-Regret op 31 januari 2019

Doel

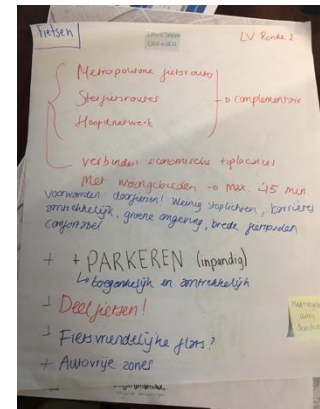
Op 31 januari 2019 vond de eerste uitwerkingssessie van het No-Regret pakket plaats. Tijdens deze sessie zijn de basismaatregelen uit de eerdere preverkenning verder uitgewerkt.

Wie en hoe?

Voor deze sessie was een breed scala aan stakeholders uitgenodigd. Hierbij werd de groep ingedeeld in 5 thema's, per tafel werd een thema behandeld. Hierbij is besproken hoe de mobiliteitstransitie kan worden gefaciliteerd, gerelateerd aan de verstedelijking. Daarnaast zijn de maatregelen verder verkend en aangescherpt.

Resultaat

Deze sessie leverde een groslijst aan maatregelen met projecten en studies op.



Eerste opbrengst Langzaam Verkeer

Interviews & inventarisatie maatregelen (projecten) in februari – maart 2019.

Doel

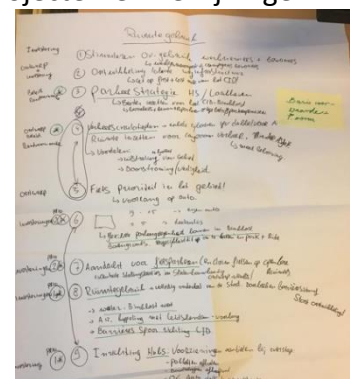
Tussen 31 januari 2019 en 5 maart 2019 zijn diverse interviews uitgevoerd met stakeholders. Het doel van de interviews is om de opgehaalde maatregelen verder te concretiseren.

Wie en hoe?

Gedurende de betreffende periode zijn er interviews gehouden met onder andere de gemeente Den Haag, Leidschendam – Voorburg, ProRail en de Verkeersonderneming. Ook is gekeken naar de bestaande gebiedsagenda's. Hierbij zijn raakvlak projecten en verfijningen binnen bestaande projecten geïnventariseerd.

Resultaat

Het resultaat is een aanscherping van de maatregelen.



Prioritering aangebracht bij het thema Ruimtegebruik

Werk sessie: prioritering No-Regret op 5 maart 2019.

Doel

Op 5 maart 2019 heeft een werksessie plaatsgevonden, welke als doel gehad heeft het prioriteren van de groslijst van maatregelen naar een top 5 per thema.

Wie en hoe?

Voor deze sessie is een breed scala aan stakeholders uitgenodigd. De groep is verdeeld in vijf subgroepen: één groep per thema. Hierin is de lijst met maatregelen doorgenomen en is per thema een prioritering aangebracht per groep. De prioritering per groep is plenair toegelicht met alle betrokkenen. Als afsluiting van de sessie is iedereen gevraagd zijn/haar top 5 van maatregelen te selecteren.

Resultaat

Het resultaat is een rangschikking van de maatregelen in de groslijst. Dit heeft geleid tot een prioritering van de maatregelen en daarmee tot een selectie van maatregelen die binnen het No-Regret pakket vallen.

Werk sessie: Smart Mobility op 8 maart 2019.

Doel

Op 8 maart 2019 vond de werksessie ten behoeve van het thema “Smart Mobility” plaats. Het primair doel van deze sessie betrof de concretisering van de maatregelen voor dit thema.

Wie en hoe?

Voor deze sessie is een breed scala aan stakeholders uitgenodigd met inbegrip van Bereikbaar Haaglanden, de Verkeersonderneming en de partijen uit het kernteam. De sessie is bewust plenair gehouden om enerzijds kennisuitwisseling mogelijk te maken, maar ook om de synergie te benutten om ideeën gezamenlijk verder uit te werken. Naast algemene maatregelen is ook specifiek ingegaan op het faciliteren van mogelijkheden in de gebiedsontwikkeling van CID en de Binckhorst. Hierbij is ruime aandacht geschonken aan mogelijkheden om de mobiliteitsaanbieders te ondersteunen in de ontwikkeling van het aanbod in de openbare ruimte, als ook voor de introductie van nieuwe mobiliteitsconcepten.

Resultaat

Het resultaat is niet alleen een geconcretiseerde lijst aan Smart Mobility maatregelen, maar daarbij meteen ook gekoppeld aan een prioritering.

Werk sessie: Fasering No-Regret maatregelen op 12 maart 2019.

Doel

Op 12 maart 2019 heeft een werksessie “fasering” plaatsgevonden. Het doel van de sessie was het vaststellen van de mogelijke fasering per maatregel in relatie tot de verstedelijking. Dit met het oog om in de vervolgfase van dit traject de bekostiging te kunnen verdelen over de jaarschijven (2019 – 2023) als onderdeel van het No-Regret pakket.

Wie en hoe?

Deze sessie heeft plaatsgevonden met betrekking van de kernteamleden, waarin alle maatregelen met bijbehorende projecten zijn toegelicht. Op basis van de uitleg is het voorstel voor de fasering met alle betrokkenen besproken en aangepast waar dat nodig was.

Resultaat

Het resultaat van deze sessie is een vastgestelde planning voor de maatregelen van het No-Regret pakket, inclusief voorbereidingstrajecten & realisatie in 2019 tot en met 2023.

Werk sessie: Kosten en bekostiging No-Regret pakket op 19 maart 2019.

Doel

Op 19 maart 2019 vond de werksessie “kosten en bekostiging” plaats. Het doel van de sessie was het vaststellen van de bekostigingswijze en -vorm voor het No-Regret pakket.

Wie en hoe?

Deze sessie heeft plaatsgevonden met de kernteamleden, waarbij ook de financiële deskundigen van de partijen aanwezig waren. Tijdens de sessie zijn de kostenindicaties voor de maatregelen gepresenteerd, als ook de verdeling van de kosten over de jaarschijven 2019, 2020 en het pakket als geheel. Op basis hiervan zijn voorstellen besproken met betrekking tot de verdeling van de kosten per partij als ook de bekostigingswijze.

Resultaat

Het resultaat van deze sessie is een vastgestelde verdeling van kosten over de jaarschijven (2019 en 2020 met een doorkijk naar 2023), als ook de verdeling van kosten over de partijen. Ook is gedurende de sessie een basis gelegd voor de afspraken over de bekostigingswijze en -vorm, welke in het traject naar eind april 2019 verder is ingevuld en geconcretiseerd.

Bijlage III: Prioritering No-Regret maatregelen

De volledige lijst aan maatregelen is terug te vinden in bijlage II. Dit hoofdstuk gaat in op de prioritering van alle geïnventariseerde maatregelen. Dit betreft een volgorde van rangschikking van maatregelen op basis van hun relevantie voor het No-Regret pakket.

Hoofdstuk 3.1 beschrijft de gehanteerde methode om te komen tot een geprioriteerde lijst aan maatregelen. In hoofdstuk 3.2 is ingegaan op de uitwerking van de prioritering methodes. Dit zijn de resultaten van de prioritering op basis van de twee gehanteerde methoden.

Voor elke maatregel is een effectinschatting gemaakt op basis van de verwachte bijdrage voor het kunnen realiseren van een mobiliteitstransitie in het CID en de Binckhorst. De effectinschattingen zijn kwalitatief (gecategoriseerd van 0 = minimale bijdrage tot en met ++ = maximale bijdrage) beoordeeld op basis van expert judgement. Voor een aantal maatregelen zijn er ook kwantitatieve effectinschattingen mogelijk geweest (deze zijn opgenomen in hoofdstuk 4), welke vertaald zijn naar een kwalitatieve beoordeling. De lijst van alle maatregelen en hun effectinschattingen is ten slotte visueel geplot in een matrix. Dit geeft inzicht in welke maatregelen binnen het No-Regret vallen: de prioritering van maatregelen.

In hoofdstuk 3.3 zijn de geprioriteerde maatregelen ook geografisch uitgezet op de kaart. Hoewel de visualisaties niet alle maatregelen omvatten (alle niet fysieke maatregelen zijn hier namelijk niet in opgenomen) geven de visualisaties wel een goed beeld van de locatie en verspreiding van maatregelen over het betreffende gebied.

Methode prioritering maatregelen

De geïnventariseerde maatregelen zijn ingedeeld in één van de zes thema's, namelijk:

- Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
- Langzaam verkeer
- Ruimtegebruik/ ruimtelijke ontwikkeling
- Smart Mobility
- Stations
- Logistiek

De prioritering van de lijst aan geïnventariseerde maatregelen is gebaseerd op:

1. Draagvlak voor de maatregelen vanuit de stakeholders

Het draagvlak vanuit de stakeholders voor de selectie van maatregelen is opgehaald in de werksessie van 5 maart 2019. Gedurende deze sessie zijn alle maatregelen plenair besproken en is er ook plenair toegelicht welke maatregelen de voorkeur hebben om te landen binnen het No-Regret pakket. Vervolgens heeft iedere stakeholder ook een top 5 aan maatregelen per thema aangewezen. Op basis hiervan is een eerste selectie op globaal niveau gemaakt in de groslijst van maatregelen.

2. Analyse van effectinschatting van de maatregelen

Om te borgen dat de juiste afwegingen gemaakt worden met betrekking tot de selectie van maatregelen is een tweede methode gebruikt. Dit betreft effectinschattingen op basis van hun verwachte bijdrage voor het realiseren van een mobiliteitstransitie in het CID en de Binckhorst. Dit is uitgedrukt als (mate van) bijdrage van de maatregelen aan de drie doelstellingen van de preverkenning:

- A. Mogelijk maken van de verstedelijking, faciliteren van de gebiedsontwikkeling en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst.
- B. Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA in het (regionaal) OV en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID/Binckhorst;
- C. Het bijdragen aan het realiseren van regionale ambities rond OV en fiets.

Resultaten prioritering methoden

Voor beide methoden is een exercitie gedaan met de prioritering van maatregelen. Hieronder is een overzicht opgenomen van de resultaten van beide methoden.

1. Draagvlak voor de maatregelen vanuit de stakeholders

Op basis van de werksessie van 5 maart zijn globaal gezien de volgende conclusies te trekken:

- Het gebied dient goed bereikbaar te zijn door het OV en het OV moet aantrekkelijk zijn. Om dit mogelijk te maken is de aanpassing van de viaducten nodig, gaat de voorkeur uit naar een gescheiden HOV-baan op de Binckhorstlaan en dient het OV prioriteit te krijgen op kruisingen. Ook dient ingezet te worden op verbetering van de kwaliteit van het OV en de reizigersbeleving van het OV. Hiertoe dienen bijvoorbeeld aantrekkelijke wacht- en zitvoorzieningen aanwezig te zijn en moet een makkelijke overstap tussen de fiets en het OV aangeboden worden nabij OV-haltes.
- Het gebied dient goed bereikbaar te zijn voor langzaam verkeer en vooral voor de fiets, zowel vanuit de regio als ook binnen Den Haag. De voorkeur gaat uit naar het realiseren van de ontbrekende schakels binnen het regionale fietsnetwerk, waaronder de Verlengde Velostrada en het Trekfietstracé. Daarnaast dienen ook de mogelijkheden beschouwd te worden voor het doorbreken van de barrières in het gebied van CID en de Binckhorst. Ten slotte dient ingezet te worden op voldoende stallingsmogelijkheden voor fiets- en deelconcepten in het gebied, nabij OV-haltes, andere faciliteiten en rondom de stations.
- Het ruimtegebruik en het aantal verkeersbewegingen (voor zowel personen- als vrachtvervoer) in het gebied moet zo efficiënt en slim mogelijk ingeregeld worden, waarbij de focus ligt op alternatieve, gedeelde en/of nieuwe vervoersconcepten in plaats van de auto of vrachtauto. Dit type maatregelen heeft bijvoorbeeld betrekking op de eisen aan parkeernormen, het aanbieden van alternatieven smart mobility oplossingen/ vervoersconcepten (deel- en MaaS concepten), efficiënte logistieke oplossingen in combinatie met gecombineerd en/of inpandig ruimtegebruik.

2. Analyse effectinschatting van alle maatregelen

Naar aanleiding van de werksessie op 5 maart en bijbehorende conclusies is een eerste schifting in type maatregelen gedaan. Naast deze schifting is echter ook additionele informatie opgehaald over de maatregelen, in het bijzonder voor Smart Mobility en ruimtegebruik. Op basis van deze informatie zijn deze maatregelen verder geconcretiseerd. Het is daarom nodig geweest om de lijst aan maatregelen opnieuw te beoordelen. Dit is gedaan op basis van expert judgement, waarin de bijdrage van de maatregelen aan de drie doelstellingen van de preverkenning is beoordeeld.

Prioritering maatregelen No-Regret

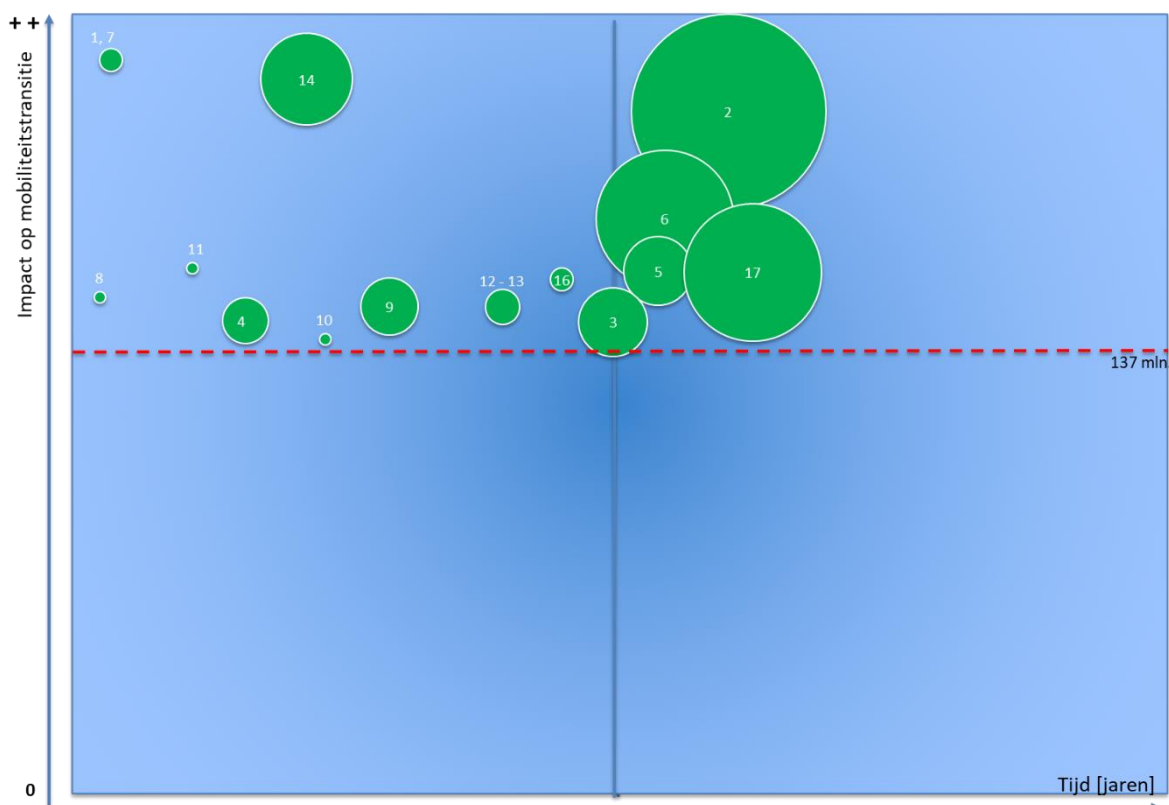
De voorgaande analyses samen hebben geleid tot een definitieve lijst aan geprioriteerde maatregelen: de No-Regret maatregelen lijst. Deze lijst is in volgorde van belang gepresenteerd in Tabel 4.

Tabel 4: Overzicht van de prioritering van maatregelen: de lijst aan No-Regret maatregelen

#	Maatregel
1	Smart Mobility & ruimtelijke ontwikkeling inzichtenkaarten en het organiseren, coördineren en uitvoeren van een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak CID – Binckhorst
2	Ombouw viaducten CID - Binckhorst
3	HOV-baan Binckhorst
4	Verbetering doorstroming HOV en langzaam verkeer (iVRI's)
5	Verlengde Velostrada Delft - Leiden
6	Trekfietstracé Den Haag – Voorburg/Rijswijk - Pijnacker
7	Parkeernormen: efficiënt/ dubbel ruimtegebruik CID - Binckhorst
8	Uitbreiding stallingsvoorzieningen langzaam verkeer nabij OV (haltes)
9	Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen station NOI
10	Pilots, proeftuin en gedragsexperimenten Smart Mobility concepten
11	Opwaarderen OV-haltes CID - Binckhorst
12	Efficiënte, schone en duurzame bouwlogistiek
13	Efficiënte, schone en duurzame stadsdistributie
14	Mobility hubs & platform CID - Binckhorst
15	Smart city handleiding (ontwerpeisen infra en data)
16	Inrichten boulevard Waldorpstraat t.b.v. langzaam verkeer
17	Fietsvoorziening westzijde van Den Haag Centraal

Een “special” binnen deze lijst aan geprioriteerde maatregelen is maatregel 10. Deze maatregel heeft betrekking op de inrichting en uitvoering van een gebiedsgerichte aanpak, als ook op diverse bijbehorende onderzoeken, zoals beschreven is in hoofdstuk 4 onder het thema Smart Mobility. Dit betreft geen fysieke ingrepen in de buitenruimte, maar is wel essentieel (zo niet rand voorwaardelijk) voor het welslagen van de mobiliteitstransitie in CID – Binckhorst. In dat opzicht zijn deze ‘kaders’, samen met een goede parkeerstrategie de basis onder het No-Regret pakket. Daarom is het ook een zeer belangrijk onderdeel van het No-Regret pakket.

In Figuur 8 is deze selectie van maatregelen ook visueel geïllustreerd. Dit geeft duidelijk weer waar de budgetgrens van €137 miljoen ligt en welke maatregelen buiten het No-Regret pakket vallen. De grootte van de cirkels weergeeft de omvang van het investeringsbedrag.



Legenda



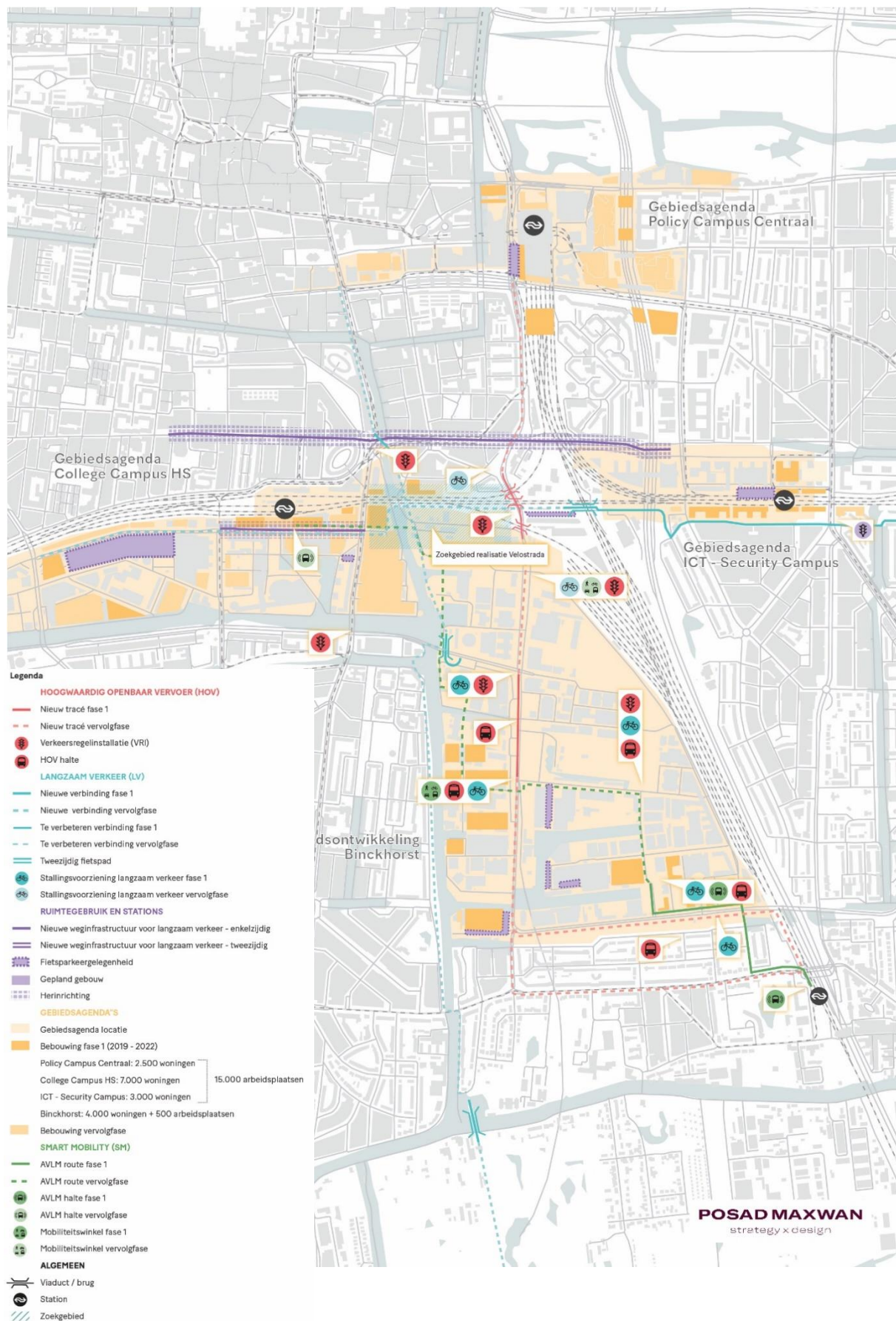
Maatregelen binnen het "no-regret" pakket

Cirkelomvang illustreert de investeringsomvang (hoogte van het bedrag) van een maatregel
De rood gestippelde horizontale lijn illustreert het beschikbare No-Regret budget.

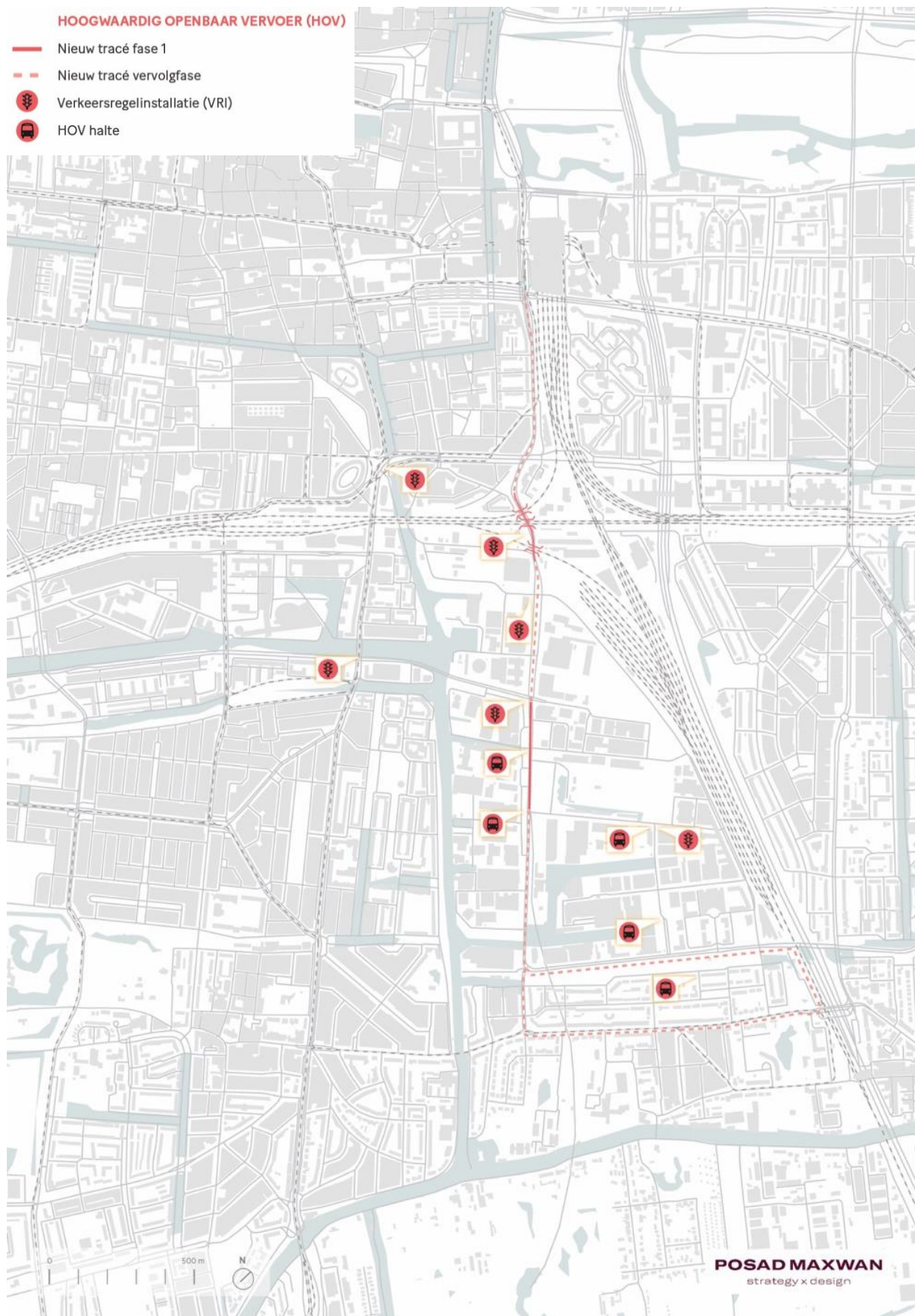
Figuur 8: Visualisatie maatregelen o.b.v. hun impact/ bijdrage aan de mobiliteitstransitie, uitgezet in tijd.

Visualisaties No-Regret maatregelen

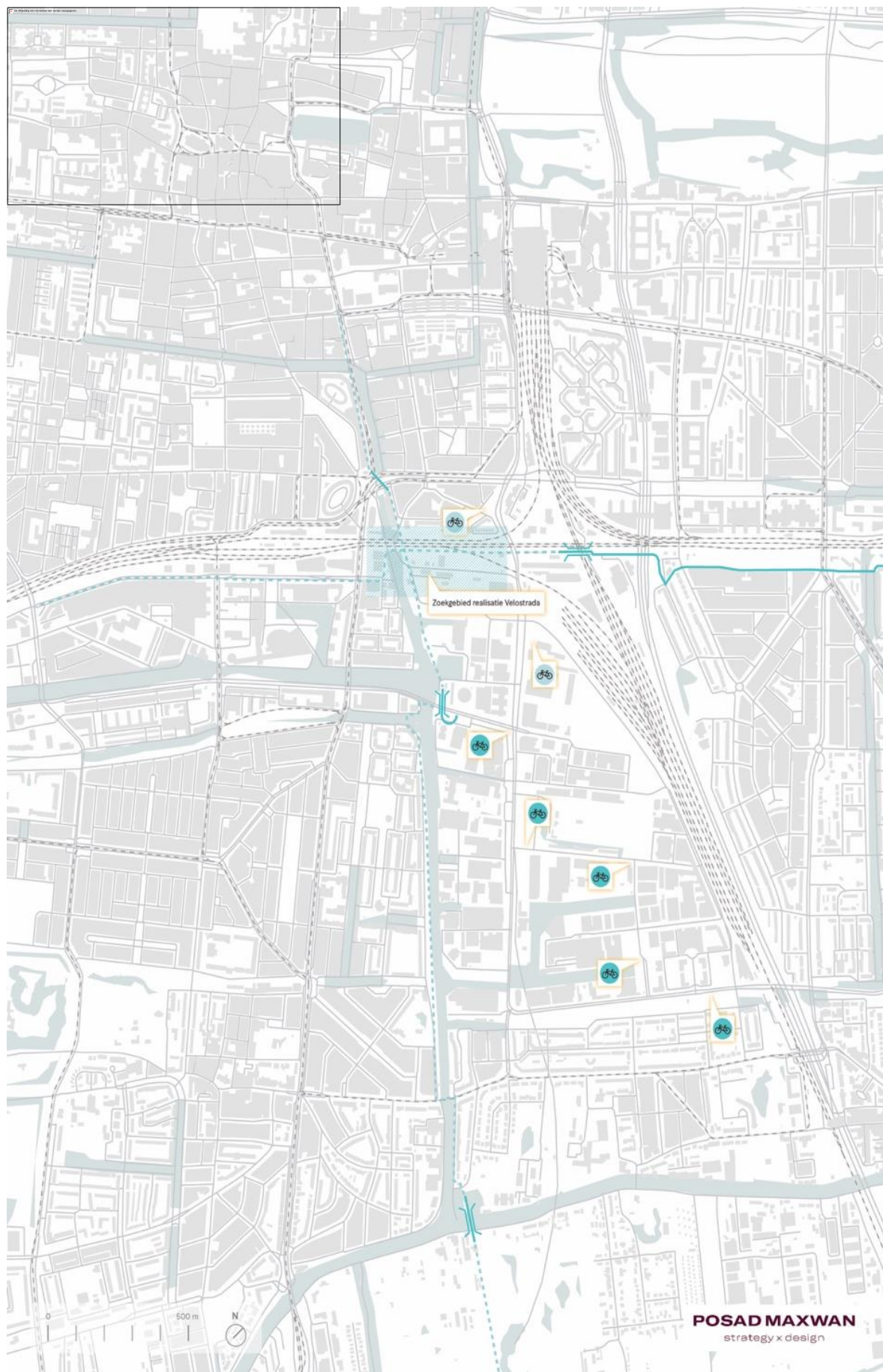
In onderstaand overzicht zijn de No-Regret maatregelen ook visueel op een geografische kaart gepresenteerd. In Figuur 9 is het gecombineerde overzicht weergegeven van alle No-Regret maatregelen in één kaart. Vervolgens zijn de maatregelen ook gepresenteerd per thema in Figuur 10, Figuur 21, Figuur 32 en Figuur 43 voor respectievelijk de thema's HOV, langzaam verkeer, ruimtegebruik & stations (gecombineerd) en smart mobility. Aangezien de maatregelen voor logistiek geen fysieke component hebben, is voor dit thema geen themakaart beschikbaar.



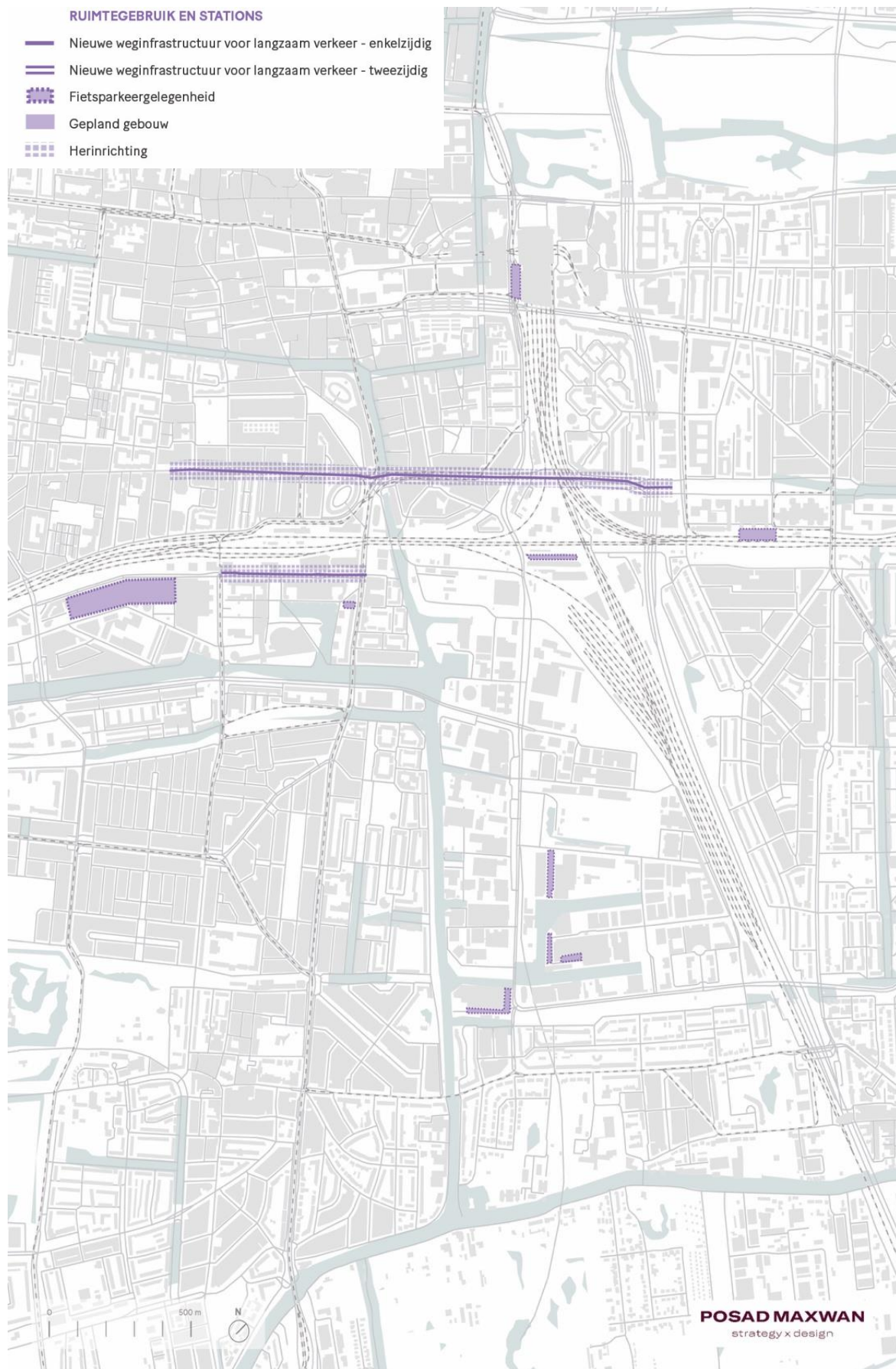
Figuur 9: Overzicht No-Regret maatregelen op de geografische kaart van het CID en de Binckhorst



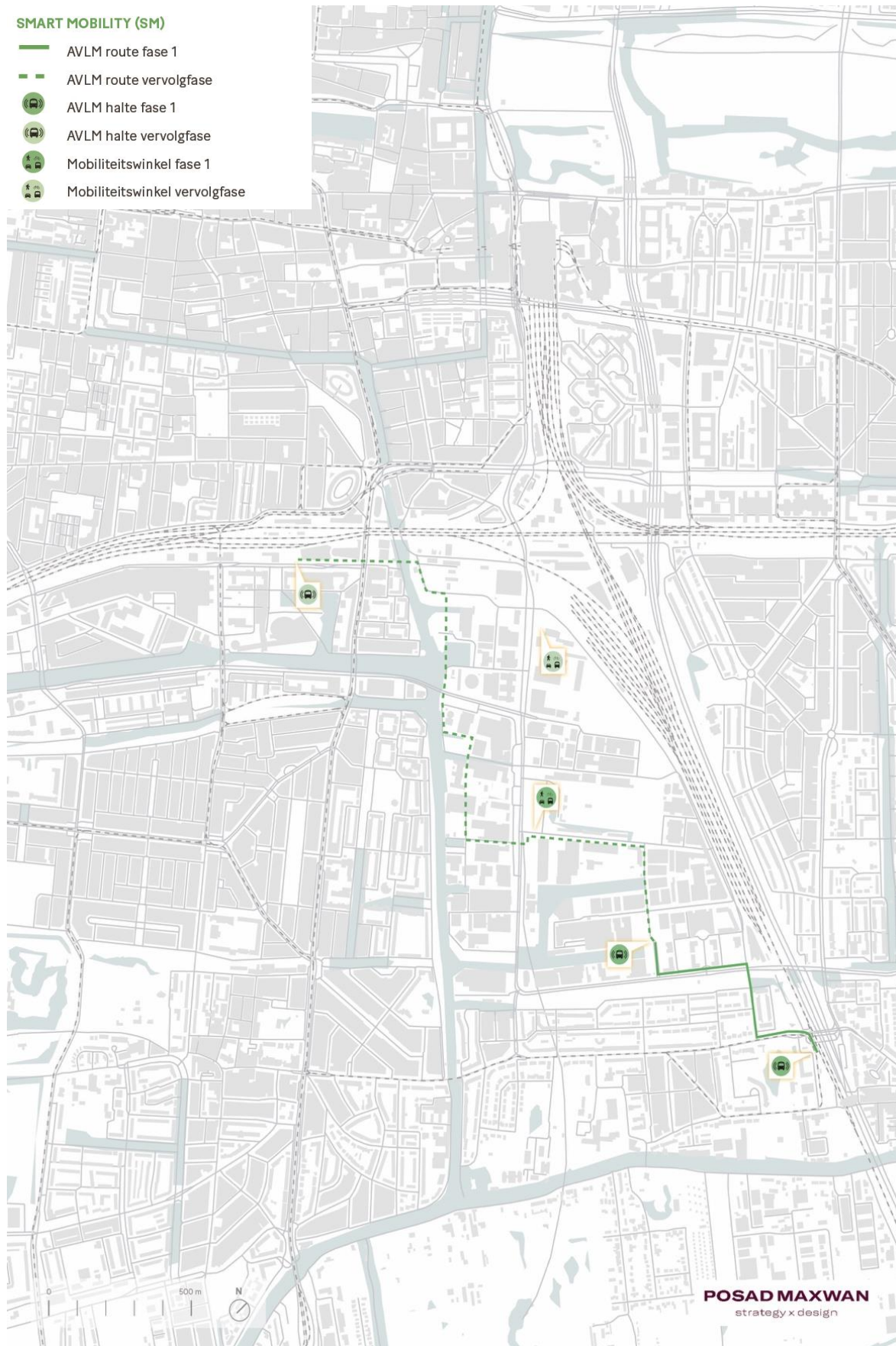
Figuur 10: Overzicht No-Regret maatregelen onder het thema: HOV



Figuur 21: Overzicht No-Regret maatregelen onder het thema: Langzaam verkeer



Figuur 32: Overzicht No-Regret maatregelen onder het thema: ruimtegebruik en stations



Figuur 43: Overzicht No-Regret maatregelen onder het thema: Smart Mobility

Bijlage IV: Besluit programmaraad MOVE 16 juli 2019

In de programmaraad MOVE van 16 juli 2019 is het realisatieplan No-Regret pakket CID Binckhorst vastgesteld. Hieronder het deel van het conceptverslag van dit overleg dat gaat over CID Binckhorst (agendapunt 3).



Concept Verslag

Betreft	Programma Raad MoVe
Vergaderdatum tijd	16 juli 2019 16.00 – 17.30 uur
Vergaderplaats	Min. IenW, Rijnstraat 8 in Den Haag, Zaal W.421
Deelnemers	Adri Bom-Lemstra (Vrz), Floor Vermeulen, Robert van Asten, Judith Bokhove, Ruth Clabbers, Vincent van der Werff, Rachel van Houwelingen, Ben Koopman, Marc Rosier, Lennert Onvlee, Peter Verbon en Bart Coster (verslag) Agendapunt 3: Harold Lek en Astrid van Eekelen
Afwezig: Simon Fortuyn, Gemma Smid en Gerard Snel	

3. CID Binckhorst

Op basis van de ingebrachte stukken en discussie besluit de PR het volgende:

De PR stelt het memo 'maatwerk spelregels MIRT-verkenning' vast.

De PR neemt kennis van het memo 'Uitgangspunten verstedelijking en mobiliteit'.

De PR stelt het realisatieplan no regret maatregelenpakket vast.

De PR stelt het persbericht realisatieplan no regret maatregelenpakket vast.

De PR neemt de volgende besluiten bij het realisatieplan no regret maatregelenpakket:

1. Opdrachtgevers stellen de inhoud van het Realisatieplan vast inclusief de voorgestelde bijdragen van partijen met inachtneming van de BO MIRT-afspraken ZuidWest-Nederland van november 2018, met uitzondering van de provincie ZH welke wel de inhoud van het Realisatieplan vaststelt, maar niet de voorgestelde provinciale bijdrage van € 17 mln excl. BTW.
2. De provincie ZH stelt nu beschikbaar een bijdrage van € 4,9 mln excl. BTW voor HOV-maatregelen CID Binckhorst.

3. De opdrachtgevers constateren dat er op dit moment een tekort op de dekking van het no regret pakket is van € 12,1 mln excl. BTW. De regiopartijen MRDH, DH en PZH gaan dit tekort dichten en presenteren hiervoor in de Programmaraad van september of oktober oplossingsrichtingen.
4. Het streven is dat de opdrachtgevers voor het BO MIRT van 20 november 2019 komen tot sluitende financiële afspraken voor de CID Binckhorst.
5. De opdrachtgevers leggen deze financiële afspraken, alsmede meer uitgewerkte werkafspraken, vast in een bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst wordt tijdens of voor het BO MIRT van 20 november 2019 vastgesteld.
6. De opdrachtgevers gaan akkoord met een directe start van de voorbereidende werkzaamheden voor de geprioriteerde maatregelen uit het No-Regret pakket door de gemeente Den Haag. De gemeente Den Haag doet dit voor eigen risico, waarbij de voorbereidingskosten later binnen het No-Regret pakket worden verrekend.



Mobiliteit &
Verstedelijking



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Den Haag



Gemeente
Leidschendam-
Voorburg