



MIRT Verkenning Haaglanden
Infrastructuur en Ruimte 2020 - 2040

Notitie Openbaar Vervoer

Versie 5 juli 2010

Colofon

MIRT Verkenning Haaglanden
Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag
070 750 1578

juli 2010

mirtverkenning@haaglanden.nl
www.mirtverkenninghaaglanden.nl

Coördinatie: communicatiebureau Podium
Vormgeving: Piraña grafisch ontwerp



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

Notitie Openbaar Vervoer

Versie 5 juli 2010



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Haaglanden 2020-2040: bereikbaarheid als voorwaarde voor ambities	5
1.2	Stapsgewijze aanpak	5
1.3	Welke rol speelt deze notitie?	7
1.4	Leeswijzer	7
2	Onderzoek voor zorgvuldige besluitvorming	8
2.1	Wat vooraf ging	8
2.2	Uitwerking Ontsluiting TIC Delft en Goudse Lijn in ander traject	8
2.3	Nader onderzoek voor uitwerking OV-ontsluiting in de Centrale Zone	9
3	Beschrijving van de referentiesituaties	11
3.1	Ontwikkelingen in mobiliteit en technologie	11
3.2	Referentiesituatie 1: Haaglanden in 2020	12
3.3	Referentiesituatie 2: Haaglanden in 2030	14
4	Probleemanalyse OV-vraagstukken	17
4.1	Ruimtelijke economische uitgangspunten	17
4.2	Centrale Zone Den Haag	24
4.3	TIC Delft	27
4.4	Goudse lijnen	30
4.5	Conclusies probleemanalyse	30
5	Effectbeschrijving en beoordeling	32
6	Te onderzoeken oplossingen	34
7	Participatie- en consultatietraject	36
Bijlagen		
1	Details referentiesituatie 2020	38
2A	Beschrijving ontwikkelingen/plancapaciteit per deelgebied	40
2B	Beschrijving van deelgebieden in de Centrale Zone	41
2C	Status bestemmingsplannen in de Centrale Zone	43
2D	Besluitvorming deelgebieden in de Centrale Zone	44
3	Ruimtelijke plannen en lijst van bedrijven TIC Delft	46
4	Participatie tot nu toe	49

1. Inleiding

1.1 Haaglanden 2020-2040: bereikbaarheid als voorwaarde voor ambities

Rijk en regio hebben aangegeven samen te bekijken op welke manier het openbaar vervoer (OV) in Haaglanden in de toekomst verder verbeterd kan worden. Daarbij staan in eerste instantie drie vraagstukken voorop: (1) de ontsluiting van de Centrale Zone van Den Haag, (2) de ontsluiting van het TIC Delft¹ in combinatie met Rotterdam - The Hague Airport, en (3) de capaciteit van de Goudse Lijn.

Voor Haaglanden is het van groot belang dat het OV in deze gebieden goed functioneert; niet alleen in de komende jaren maar ook in de periode 2020-2040. Dit is randvoorwaardelijk voor de gemeenschappelijke ambities voor de ontwikkeling van Haaglanden.

Gemeenschappelijke ambities

De Structuurvisie Randstad 2040 noemt als één van de leidende principes: "Wat internationaal sterk is, sterker maken". Vanuit dit principe en vanuit het beleid van betrokken overheden zijn onderstaande vier ambities voor Haaglanden onderkend.

1) Den Haag: World Legal Capital / Stad van Vrede, Recht en Veiligheid

De eerste ambitie is dat Den Haag zich verder gaat profileren als World Legal Capital. De functie als nationaal bestuurscentrum blijft van onverminderd gewicht. Door tegelijk ook de positie als World Legal Capital verder uit te bouwen, wordt de internationale concurrentiepositie van de Randstad versterkt.

(2) Greenport Westland-Oostland

Greenport Westland-Oostland is het grootste glastuinbouwgebied in Nederland en een internationale marktleider. Doel is dat de Greenport ook in 2040 een internationale marktleider is op het gebied van productie, verwerking en logistiek van tuinbouw en sierteelt. Daartoe dient in 2040 de productiewaarde in de Greenport minimaal verdubbeld te zijn.

(3) Kennisontwikkeling

De derde ambitie is de verdere uitbouw van de kennisfunctie. Binnen Haaglanden is, naast Rijswijk en Zoetermeer, Delft sinds jaar en dag de plek waar kennis is gebundeld. In de afgelopen periode zijn er tal van initiatieven tot stand gekomen om de kennisfunctie verder uit te bouwen en daarbij - op het niveau van de Zuidvleugel - de samenwerking te intensiveren met Rotterdam en Leiden.

(4) Stedelijke Verdichting

In Zuidvleugelverband is de principiële keuze gemaakt om in de komende periode 80% van de te bouwen woningen in bestaand stedelijk gebied te realiseren en 20% daarbuiten. Gezien de opgave waarvoor Haaglanden gesteld staat, betekent dit dat er een aanzienlijke stedelijke verdichting gaat plaatsvinden.

Voorwaarden

Om deze vier ambities optimaal te ondersteunen (beleidsmatig) moeten verschillende voorwaarden worden vervuld. Als basisvoorwaarden zijn benoemd: (a) een kwalitatief hoogwaardig woon- en leefklimaat en (b) robuuste netwerken. Een goede bereikbaarheid - over de weg én via het OV - is mede bepalend voor deze basisvoorwaarden en daarmee ook voor de kans dat Haaglanden er inderdaad in slaagt de vier ambities gestalte te blijven geven.

1.2 Stapsgewijze aanpak

De problematiek van de ontsluiting van de Centrale Zone van Den Haag, de ontsluiting van het TIC Delft in combinatie met Rotterdam - The Hague Airport en de capaciteit van de Goudse Lijn is binnen de *MIRT Verkenning Haaglanden* opgepakt. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In een eerder stadium van deze MIRT-verkenning is gekeken naar het complete palet van mobiliteitsvraagstukken waarvoor Haaglanden in de periode 2020-2040 gesteld wordt. Naast de drie genoemde OV-vraagstukken, zijn daaruit voor de weginfrastructuur de A4-Passage en de Poorten & Inprikkers bij Den Haag als prioriteiten naar voren gekomen.

¹ Technologisch Innovatief Complex Delft: het gebied aan de zuidoostzijde van Delft dat zich zal gaan ontwikkelen tot kennis-campus.

Van elk van de geprioriteerde vraagstukken wordt in de vervolgfase bekeken hoe groot het probleem precies is, en welke vervolgstappen daarbij passen. Indien de verdere uitwerking van een vraagstuk in deze verkenning gelegen is, worden de verschillende alternatieve oplossingen in kaart gebracht en op hun effecten beoordeeld. Daarna wordt vastgesteld welk alternatief de voorkeur verdient op basis van verschillende onderzoeken (milieueffecten, verkeersstudies, kosten-batenanalyse). De resultaten van al deze onderzoeken worden samengebracht in een integraal Masterplan. Dit is de basis voor een besluit over een bestuurlijke voorkeur aangaande zowel de OV- als de Wegvraagstukken. In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van het najaar 2010 (of eventueel in een extra Bestuurlijk Overleg begin 2011) zal deze bestuurlijke voorkeur bepaald worden.

Vervolgens wordt op basis van deze bestuurlijke voorkeur een formele voorkeursbeslissing voorbereid. Nadat de voorkeursbeslissing is genomen kan de planuitwerkingsfase van start gaan. Hierin wordt de beslissing voorbereid waarmee de realisatie van voorgenomen (deel)projecten wettelijk mogelijk wordt. Daartoe wordt de voorkeursbeslissing verder uitgewerkt met nadere effectenonderzoeken.

Bij het nemen van de voorkeursbeslissing moet onder meer worden bepaald:

- welke (deel)projecten worden onderscheiden;
- welke procedure per project moet worden doorlopen;
- wie daarvoor bevoegd gezag is.

In een *bestuursvereenkomst* kunnen hierover afspraken worden gemaakt, samen met afspraken over het tijdpad en de financiering.

Wegvraagstukken binnen de MIRT Verkenning Haaglanden

Tegelijk met de onderhavige notitie over de OV-vraagstukken verschijnt een vergelijkbare notitie over de wegvraagstukken. Hierbij staan de vraagstukken van de A4 Passage en de Poorten & Inprikkers bij Den Haag centraal. Voor de wegvraagstukken wordt inhoudelijk gezien een vergelijkbare aanpak gevolgd als bij de OV-vraagstukken. Vanuit procedureel oogpunt is er wel een verschil. Zo zal de voorkeursbeslissing over de wegvraagstukken ter zijner tijd in een Rijksstructuurvisie vastgelegd worden. Hiervoor dient ook een formele Plan-m.e.r. procedure opgestart te worden. Voor de OV-vraagstukken is dit voornamelijk niet aan de orde.

Voor een besluit over een bestuurlijke voorkeur en de formele voorkeursbeslissing is voor de OV-vraagstukken hetzelfde informatieniveau noodzakelijk als voor de wegvraagstukken. Voor de beoordeling worden voor wat betreft natuur- en milieuaspecten dezelfde beoordelingscriteria gebruikt. Bij de OV-vraagstukken wordt hierbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande milieueffectrapportages.

Zowel in de tijd als in de besluitvorming wordt ervoor gezorgd dat weg en OV integraal kunnen worden afgewogen. Deze integrale afweging vindt onder andere plaats tijdens de besluitvorming op basis van het Masterplan.

1.3 Welke rol speelt deze notitie?

Met deze notitie willen de betrokken partijen geïnteresseerde en belanghebbende burgers, bedrijven en overheden aangeven in welke context de OV-vraagstukken verder worden verkend en uitgewerkt. Daarbij wordt aangegeven:

- wat voor elk van de drie OV-vraagstukken het meest geëigende traject is voor de verdere uitwerking;
- en op welke manier de vraagstukken verder uitgewerkt zullen worden teneinde een zorgvuldig besluit te kunnen nemen.

In voorbereiding op het verschijnen van deze notitie heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Daarin hebben overheden, bedrijven, belangenorganisaties en burgers hun visie op het verkenningproces gegeven. In hoofdstuk 7 wordt hierop ingegaan en op de mogelijkheden om te reageren op deze notitie.

In dit stadium gaat het er niet om of men voor of tegen een bepaalde oplossing is, het gaat erom dat er in een later stadium zorgvuldige besluiten genomen kunnen worden. Het onderzoek dat voor deze besluiten noodzakelijk is, staat centraal in deze notitie. Het verzoek is dan ook om in eventuele reacties aan te geven in welke mate het onderzoeksvoorstel uit deze notitie zal bijdragen aan zorgvuldige besluitvorming.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de te ondernemen stappen om zorgvuldige besluitvorming mogelijk te maken. Hierbij wordt de scope van de notitie nader afgebakend.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de uitgangspunten die gehanteerd worden. Deze uitgangspunten worden vastgelegd in zogenoemde referentiesituaties. Dit is noodzakelijk om de toekomstige omgeving te kunnen schetsen waarin de vraagstukken bekeken dienen te worden.

In Hoofdstuk 4 wordt de probleemstelling toegelicht; dit is een verslag van wat in de afgelopen periode is uitgediept. Wat is de status van de plannen die ervoor gezorgd hebben dat deze vraagstukken prioritair bekeken worden? Wat is precies het probleem waarvoor een oplossing wordt gezocht? Aan het eind van

hoofdstuk 4 wordt beargumenteerd bij welk(e) vraagstuk(ken) een nadere uitwerking binnen deze MIRT-verkenning past.

Vanaf hoofdstuk 5 wordt het uit te voeren vervolgonderzoek voor die vraagstuk(ken) gedefinieerd en afgebakend. Eerst wordt het beoordelingskader, zoals dat binnen de verkenning gebruikt wordt, gepresenteerd. In hoofdstuk 6 komen de te onderzoeken oplossingsrichtingen aan de orde. Hoofdstuk 7 gaat in op de raadpleging en participatie in de verkenning.

2. Onderzoek voor zorgvuldige besluitvorming

2.1 Wat voorafging

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

Dit is als volgt gedaan:

- a. Eerst is de referentiesituatie 2020 beschreven (als startbeeld voor de analyse), waarin de dan aanwezige weginfrastructuur, openbaar vervoer-verbindingen en woon- en werkplekken verondersteld worden.
- b. Vervolgens zijn op basis van bestaande studies en een functionele analyse problemen geïnventariseerd.
- c. Deze problemen zijn onderworpen aan toekomstscenario's (richting 2040) voor Haaglanden.
- d. Daarnaast is gekeken wat de belangrijkste ambities voor Haaglanden, op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, betekenen voor de problemen en andersom.
- e. Op basis van de bovenstaande informatie zijn de vraagstukken gefaseerd.
- f. Elk van de bovenstaande stappen is gecheckt op herkenbaarheid bij inwoners, belangenor-ganisaties en ondernemers uit Haaglanden.

Het resultaat hiervan is de constatering dat de vraagstukken van de ontsluiting van de Centrale Zone van Den Haag, de ontsluiting van het TIC Delft in combinatie met Rotterdam - The Hague Airport en de capaciteit van de Goudse Lijn op korte termijn nader bekeken dienen te worden.

2.2 Uitwerking Ontsluiting TIC Delft en Goudse Lijn in ander traject

Na bovengenoemde constatering is in Fase B nader op de problemen ingezoomd. Een uitgebreide verantwoording, per vraagstuk, is opgenomen in hoofdstuk 4. Op basis daarvan zijn door de betrokken bestuurders (in mei 2010) de volgende conclusies getrokken:

1. Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen, dienen voor het OV- vraagstuk "verbetering ontsluiting Centrale Zone Den Haag" de knelpunten nader geanalyseerd te worden in de MIRT-verkenning. Tevens dienen de kansrijke oplossingsrichtingen in kaart gebracht te worden en uitgewerkt in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen.
2. Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dient het OV-vraagstuk "ontsluiting TIC in combinatie met Rotterdam - The Hague Airport" verder gezet te worden als gebiedsgerichte regionale verkenning onder regie van het Stadsgewest Haaglanden en niet verder uitgewerkt te worden in de MIRT Verkenning Haaglanden. Momenteel wordt hiervoor een plan van aanpak uitgewerkt. Randvoorwaardelijk bij dit besluit is dat vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor wordt geïnvesteerd in de spoorcapaciteit die nodig is voor uitbreiding van de treindienst op de verbinding Den Haag - Rotterdam/ Dordrecht met in ieder geval 2 Sprinters per uur (spoorboekloos rijden).
3. Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dient het OV-vraagstuk "kwaliteit op de Goudse lijn" niet verder onderzocht te worden in de MIRT Verkenning Haaglanden, maar opgepakt te worden in de uitwerking van het Zuidvleugelnet.

2.3 Nader onderzoek voor uitwerking OV-ontsluiting in de Centrale Zone

Binnen de verkenning zal dus nader onderzoek plaatsvinden voor het vraagstuk van de OV-ontsluiting in de Centrale Zone. Verderop in deze notitie (hoofdstuk 6) komen de kansrijke alternatieven aan de orde. Deze kansrijke

alternatieven worden in de vervolgfase beoordeeld en onderling vergeleken aan de hand van een beoordelingskader (hoofdstuk 5). Doel hiervan is om de verantwoordelijke bestuurders beslisinformatie aan te leveren waarop zij hun keuzes kunnen baseren.

Verskillende soorten studies

Om een gedegen besluit te kunnen nemen worden verschillende studies uitgevoerd:

- verkeersstudies (waarbij naar de verkeerskundige effecten van de alternatieven gekeken wordt);
- inventarisatie van de natuur- en milieueffecten (zodat deze effecten volwaardig kunnen worden meegewogen bij de keuze van het voorkeursalternatief);
- kosten-batenanalyse (waarbij de directe en indirecte effecten gemonetariseerd worden).

Voorts wordt in verschillende expertsessies gekeken naar de effecten op het gebied van ruimte, veiligheid, ontwerp, kosten, risico's en faseerbaarheid. Bovendien zal het mogelijke draagvlak voor de alternatieven onderzocht worden.

Studiegebied

De analyse in de MIRT Verkenning Haaglanden is gericht op de ruimtelijke ontwikkelingen en de daarmee samenhangende bereikbaarheidsknelpunten binnen de regio Haaglanden. Hierin vallen de negen gemeenten van het Stadsgewest. Behalve naar de bereikbaarheid van de inliggende gemeenten, is ook gekeken naar doorstroming van het doorgaande verkeer en de relaties met de omliggende gebieden die samen met Haaglanden de Zuidvleugel van de Randstad vormen.

Het invloedsgebied voor de verkeerseffecten betreft het gebied van de provincie Zuid-Holland. Voor de effecten op het milieu en de leefomgeving kan het invloedsgebied verschillen van de directe omgeving (bijvoorbeeld voor geluidshinder) tot een gebied op grotere afstand (bijvoorbeeld in het geval van effecten op natuurgebieden).



Afstemming met lopende studies

In de referentiesituatie (zie H3) zijn projecten opgenomen die een substantiële invloed op het netwerk hebben. Het zijn projecten waarvan de uitwerking (inclusief financiële dekking) in een zodanig stadium is, dat het meer realistisch is om de verwezenlijking aan te nemen, dan niet. Hierbij gaat het onder meer om de A4 Delft-Schiedam, de A13-16, de Rotterdamse Baan (voorheen Trekvliettracé), Binnenstedelijke verdichting (realisatie woningbouwopgaven), Actieprogramma Regionaal OV, Tramlijn 19.

Specifieke aandachtspunten op OV-gebied zijn de Oude Lijn tussen Den Haag en Rotterdam en de bediening van de twee stations van Den Haag (HS+CS). In het kader van de planstudie Den Haag - Rotterdam (onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor) zijn voor deze corridor nog verscheidene zaken in onderzoek. In de MIRT Verkenning Haaglanden wordt uitgegaan van realisatie van een oplossing die in 2020 een intensieve dienstregeling met per uur 6 Sprinters en 6 intercity's (6/6) mogelijk maakt. Het Kabinetsvoorstel PHS ligt nu bij de Tweede Kamer en wordt na het zomerreces besproken. Mocht het besluit van de Kamer niet leiden tot het kunnen realiseren van 6/6 dan zal dit project opnieuw vanuit de MIRT-verkenning worden opgevoerd.

Er is nauwe afstemming met de MIRT-verkenning Rotterdam Voor uit maar ook met MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam en de Integrale Benadering Holland Rijnland. Alternatieven die daarin onderzocht worden, zijn nog niet opgenomen in de referentiesituatie (zie H3), omdat er nog geen definitieve besluiten over zijn genomen en ook de financiële dekking nog niet is geregeld. Voor alternatieven met een groot netwerkeffect in het studiegebied wordt wel een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Verder voeren inliggende gemeenten diverse verkennende studies uit, bijvoorbeeld het programma Netwerk RandstadRail van Haaglanden, de haalbaarheidsstudie Beatrixlaan van de gemeente Rijswijk en de Verkenning Internationale Ring-West van de gemeente Den Haag. De resultaten hiervan worden nauw gevolgd en over uitgangspunten vindt afstemming plaats. Waar mogelijk worden de resultaten gebruikt in de MIRT Verkenning Haaglanden.

Studiegebied en invloedsgebied

-  Gemeentegrenzen binnen Haaglanden
-  Gemeentegrenzen buiten Haaglanden



3. Beschrijving van de referentiesituaties

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

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

1. Het dan bestaande weginfrastructuur netwerk;
2. Het dan bestaande openbaar vervoer netwerk, inclusief de bediening ervan;
3. De verwachtingen ten aanzien van belasting (gebruiksintensiteiten) van de netwerken.

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

3.1 Ontwikkelingen in mobiliteit en technologie

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

1. Groei mobiliteit neemt toe, maar vlakt af

In de periode 2010-2040 zal de mobiliteit per persoon toenemen doordat mensen bij het verwerven van een hoger inkomen meer

gebruikmaken van snellere vervoerwijzen. Dat zal vooral de auto zijn, en in mindere mate de trein. Bovendien nemen de verplaatsingen in afstanden toe; dit geldt voor alle typen verplaatsingen en is bijna onafhankelijk van de economische groei. Dat gedrag sluit aan bij trends als individualisering en intensivering. Toch blijft de groei van de mobiliteit per persoon gematigd (10 à 15 procent).

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

2. Aantal auto's neemt toe

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

3. Gebruik OV groeit

In Netwerk RandstadRail wordt geconstateerd dat een forse autonome groei van het OV in de periode tot 2020 te verwachten is. Dit komt ondermeer door voor- en na transport van de groei op het spoor, door mensen die het OV als alternatief kiezen na invoering van beprijzing en de autonome groei van mobiliteit. De verwachting is dat deze groei in de periode 2020-2040 zal doorzetten, o.a. omdat wordt ingezet op verdere verdichting van het stedelijk gebied, waar het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt.

4. Verkeer en vervoer wordt minder vervuilend

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

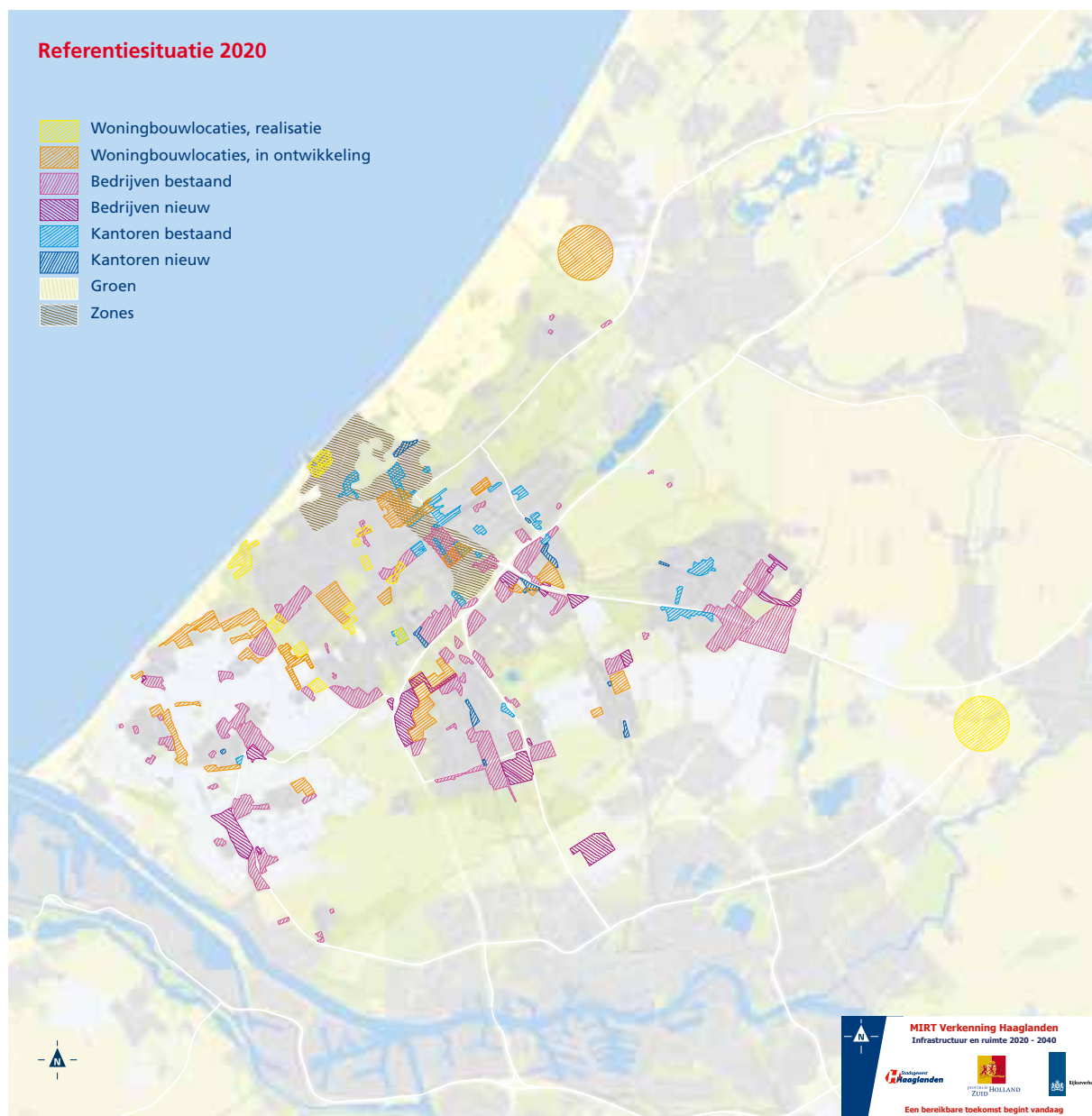
NB Voorbehoud bij het voorspellen van de toekomst

Er is een bewuste keus gemaakt om geen al te harde aannames te doen over bijvoorbeeld de ontwikkeling van auto, het nieuwe werken en het daarbij behorende mobiliteitsgebruik en aan te sluiten bij de aannames op dat vlak, zoals die in de gangbare verkeersmodellen zitten. Uit "De geschiedenis van de toekomst" (KiM, 2010) blijkt - na analyse van

42 toekomstvoorspellingen voor verkeer en vervoer uit de periode 1970-2000 - dat het raadzaam is om voorzichtig te zijn met voorspellingen. Het eenvoudig doortrekken van trends brengt namelijk risico's met zich mee, maar tegelijkertijd blijkt het moeilijk om trendbreuken te voorspellen. Bovendien vervuult 'wensdenken' vaak de voorspellingen. Ook is het verstandig om met meer scenario's te rekenen met een grote bandbreedte.

3.2 Referentiesituatie 1: Haaglanden in 2020

De referentiesituatie 2020 geeft een onderbouwd beeld van projecten waarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt en waarvan de



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

Woningbouw en Arbeidsplaatsen

Uitgangspunt voor de woningbouw zijn de afspraken in het kader van de gebiedsagenda en de verstedelijkingsafspraken voor de Zuidvleugel tot 2020. De totale

woningbouwopgave voor de Zuidvleugel bedraagt in de periode 2010-2020 bruto 175.000 plus 5.000 overloop vanuit de Noordvleugel. Van die 175.000 is 115.000 netto en 60.000 herstructurering. Hoewel thans (door de crisis) vertraging optreedt, blijven dit volume en de verdeling vooralsnog ongewijzigd.

Voor Haaglanden betekent dit dat er in totaal tussen 2010 en 2020 netto ongeveer 40.000 woningen bij komen. Daarbij komen er ongeveer 30.000 arbeidsplaatsen op bedrijfsterreinen en kantoorlocaties. Een ruwe schatting is dat het aantal inwoners met ongeveer 40.000 toeneemt. De grootste woningbouwprojecten bevinden zich rondom Den Haag Centrum, Zoetermeer en Delft. In bijlage A vindt men de



ontwikkelingen voor de projecten met netto extra woningen en nieuwe arbeidsplaatsen tot 2020.

Wegen

In de referentiesituatie weginfrastructuur zijn projecten opgenomen die een substantiële invloed op het wegennetwerk hebben. Dat wil zeggen dat niet alle lokale projecten zijn opgenomen.

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

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

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

Openbaar Vervoer

In bijlage A vindt men een opsomming van ruim vijftientig projecten op het gebied van openbaar vervoer. Het gaat om een verzameling uiteenlopende maatregelen, waaronder doorstroomingsmaatregelen voor het stads- en streekvervoer, zoals voor de buslijnen 37, 121 en 128; en aanpassingen aan bestaande infrastructuur, zoals aan de tramlijnen 2 en 9. Maar ook om zaken als de aanleg van stations, spoortunnels en bruggen. Naast de weergegeven infrastructuurprojecten wordt er van uitgegaan dat tot 2020 nog wordt voorzien in de kwaliteitsverbetering van diensten op drukke doorgangsroutes, in de verbetering en vernieuwing van materieel, in verbetering van de toegankelijkheid, in reisinformatie en in ketenvoorzieningen. Voorbeelden van ketenvoorzieningen zijn P+R, transferia, de OV-fiets, deelautogebruik en

reis- en route-informatie bij overstappunten van openbaar vervoer. Stations en belangrijke OV-haltes hebben in 2020 voldoende ruimte om de fiets veilig te stallen. Bijna alle stations en veel belangrijke OV-haltes hebben parkeergelegenheden (P+R).

3.3 Referentiesituatie 2: Haaglanden in 2030

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

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

Uitgangspunten Verkeersmodel Haaglanden

Voor het vraagstuk van de OV-ontsluiting in de Centrale Zone, wordt gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Haaglanden. Daarin wordt een ruimtelijke vulling op basis van het SE scenario verondersteld.

SE-scenario

Uitgangspunt voor de effectbeschrijving is dat in Haaglanden 60.000 woningen worden gebouwd in de periode 2020-2040. Daarvan komen er 20.000 door herstructurering (sloop en nieuwbouw) tot stand. Dit betekent een netto uitbreiding van 40.000 woningen.

WLO-scenario's

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

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

Op nationaal niveau zijn bijbehorende voorspellingen voor 2040:

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

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

	GE	SE	TM	RC
<i>Woningvoorraad</i>	+75.000	+41.000	+40.000	-38.000
<i>Arbeidsplaatsen</i>	+38.000	+5.500	-16.500	-51.000

Detailering uitgangspunten woningbouw:

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

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

Detaillering uitgangspunten arbeidsplaatsen:

- **Uitbreiding vindt vooral plaats in:**
 - **De Internationale Stad: toevoeging 6.500 arbeidsplaatsen in Centrale Zone van Den Haag;**
 - **Het Technologisch Innovatief Complex Delft: toevoeging 8.000 arbeidsplaatsen aan TIC;**

De groei in de hierboven genoemde gebieden gaat mogelijk gepaard met afname (-9.000) in het aantal arbeidsplaatsen op de overige bedrijventerreinen als gevolg van voortzetting van de trend van transformatie naar woningbouw.

- hoge groei (o.b.v. GE), in combinatie met volledige bebouwing van de Zuidplaspolder;
- lichte krimp (o.b.v. RC);
- veranderingen in het netwerk (o.a. aanleg Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Rijnlandroute);
- beprijzing.

Netwerk

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

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

Gevoeligheidsanalyses

In de studie zullen verschillende andere ontwikkelingen bekeken worden, zodat hiervan de gevoeligheid bekend is. Zonder precies in te gaan op hoe de gevoeligheidsanalyses worden uitgevoerd, worden hieronder de zaken genoemd waarvan de gevoeligheid bekeken zal worden:

4. Probleemanalyse OV-vraagstukken

4.1 Ruimtelijke economische uitgangspunten

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

**Centrale Zone Den Haag:
Inzicht in de fasering van de uitvoering van plannen, het bijbehorende investeringsprogramma en de hardheid van plannen**

Den Haag, Internationale Stad van Vrede, Recht en Veiligheid

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

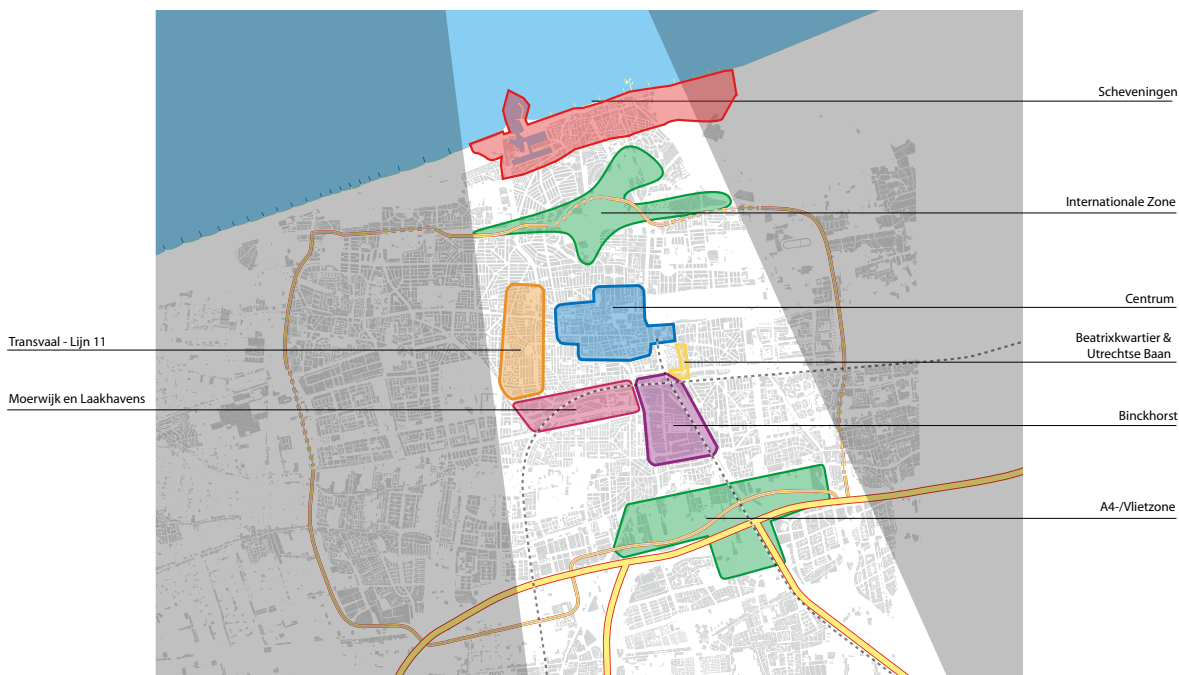
Om het internationale profiel van de stad nog sterker op de kaart te zetten, richt Den Haag zich op versterking van een aantal gebieden in de Centrale Zone van de stad. Deze zone strekt zich uit van Scheveningen - de Internationale Zone - Centrum - Binckhorst naar de A4-/Vlietzone. De ontwikkeling van de stad rolt zich af als een golf van de kust naar de regio.

In het investeringsprogramma voor de stedelijke ontwikkeling worden vier opeenvolgende ontwikkelingsperioden onderscheiden:

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

De ontwikkelingen in de eerste twee perioden dragen in grote mate bij aan het internationale profiel van de stad en zijn onmisbaar om de ambities uit de structuurvisie 'Den Haag Wêrldstad aan Zee' ook daadwerkelijk te realiseren. De laatste twee perioden zijn essentieel waar het gaat om de kwantitatieve bijdragen aan de woon- en werkambities uit de structuurvisie, namelijk omvangrijke binnenstedelijke woon- en werkgelegenheidsprogramma's.

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



Figuur: Ontwikkelingsgebieden Centrale Zone

Periode	Woningen			Bedrijfs-ruimte (m ²)	Kantoren			Overig (Leisure, Diensten, Horeca, Onderwijs) Bouw (m ²)
	Bouw #	Sloop #	Netto #		Bouw (m ²)	Ottrekking (m ²)	Netto (m ²)	
2010-2019	12.800	1.500	11.300	158.300	674.100	285.600	388.400	450.500
2020-2029	12.000	600	11.400	68.300	215.000	19.500	195.500	135.100
> 2030	700	0	700	0	0	0	0	0
Totaal	25.500	2.100	23.400	226.600	889.100	305.100	583.900	585.600

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

Ruimtelijke ontwikkelingen

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

De verwachte groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de Centrale Zone ligt voor beide in de orde van 20% in de periode tot 2020 en op 40% in de periode tot 2030. Onderstaande tabel laat zien hoe de groei zich

verdeelt over de verschillende gebieden. Hierbij moet worden opgemerkt dat de uitgangspunten voor de A4-/Vlietzone als ontwikkellocatie voor wonen en werken, regionaal beleid zijn.

Bezoekersaantallen

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

Voor Scheveningen Bad ligt het bezoekersaantal op ongeveer 14 miljoen per jaar en voor Scheveningen Haven is dit ongeveer

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

Tabel: Ontwikkeling inwonertal Centrale Zone in verhouding tot bestaand aantal

Ontwikkeling/plancapaciteit			toename		toename
Aantal inwoners	2010	2020	t.o.v. 2010	2030	t.o.v. 2010
A4-/Vlietzone	2.285	2.285	0%	2.285	0%
Beatrixkwartier & Utrechtse Baan	19.772	25.530	29%	27.032	37%
Binckhorst	10.918	14.274	31%	19.645	80%
Centrum	29.079	35.246	21%	38.331	32%
Internationale Zone	19.856	23.944	21%	24.011	21%
Moerwijk en Laakhavens	13.988	16.007	14%	16.216	16%
Transvaal - Lijn 11	12.888	12.365	-4%	12.665	-2%
Scheveningen	6.958	9.749	40%	10.049	44%
Totaal Centrale Zone	115.744	139.401	20%	150.234	30%

Tabel: Ontwikkeling aantal arbeidsplaatsen Centrale Zone in verhouding tot bestaand aantal

3,8 miljoen. De verwachting is dat het aantal bezoekers van Scheveningen Bad in de periode tot 2020 met 5% groeit en in Scheveningen haven met ruim 40%.

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

Hardheid van de plannen

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

is er gekeken naar de bekostiging van projecten, de status van projecten zoals vastgelegd in documenten als masterplannen en bestemmingsplannen.

In de tabel op de volgende pagina wordt voor de belangrijkste ontwikkelingen aangegeven hoe de onderbouwing en de bekostiging op dit moment vastgelegd zijn. In bijlage 2C en 2D is informatie opgenomen over de status van de plannen en de status van bestemmingsplannen in de Centrale Zone.

TIC Delft - Science Port Holland - Rotterdam The Hague Airport: inzicht in de fasering van de uitvoering van plannen, het bijbehorende investeringsprogramma en de hardheid van plannen

Het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 zet in op de ontwikkeling van het Technologisch Innovatief Complex Delft

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

Tabel: Ramingen en budgetten, Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling 2009

* voor het Spuiplein wordt rekeninghoudend met een investeringsbedrag van € 11,5 mln (en een afschrijvingstermijn van gemiddeld 10 jaar), voor het jaarschijf 2010 € 1,15 mln centraal geraamd bij de CTR.

** in het Meerjaren investeringsplan is € 30 mln investeringsbedrag voor het Trekvliettracé opgenomen.

*** in 2010 komt een nadere invulling van de € 7,2 mln aan drie bestaande grote projecten en één nieuw grote project, nl het cluster Hoger onderwijs.

**** voor Den Haag Internationale Stad was er € 18 mln beschikbaar gesteld, waarvan € 3 mln voor 2008 en 3 mln voor 2009. Deze bedragen zijn inmiddels overgeheveld naar de bestemmingsreserve Den Haag Internationale Stad.

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

De aanpak is onder meer² gericht op het tijdig en in voldoende mate voorzien van de ruimte-vraag van techno- en kennisgerelateerde bedrijven en instellingen (kwalitatief en kwantitatief) die bijdragen aan het versterken van de 'kennis-corridor' en het waarborgen van een positief ondernemersklimaat. Met als resultaat een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven en instellingen van buiten Delft en voor de spin-offs die voortkomen uit de kennisinstellingen. Intensivering van de samenwerking tussen particuliere bedrijven en instellingen staat daarbij centraal.

De ontwikkeling van TIC Delft is geen nieuwe ontwikkeling, maar het doortrekken en versterken van een ingezette lijn. In en rond het gebied vinden al diverse investeringen in de gebiedsontwikkelingen plaats, en vele instellingen

² Hier spelen meer aspecten: people, business, technology, marketing & communication etc.

Locatie TIC-Delft

Het zwaartepunt van het Technologisch Innovatief Complex Delft betreft de zuidoostkwadrant van de stad met de TU-wijk, het sciencepark Technopolis en het te transformeren bedrijventerrein Schieoevers, met relaties naar het DSM-complex in Delft Noord, het Reinier de Graaf Gasthuis in Delft West en het Institute for water education.



Figuur: TIC Delft

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

Tabel: Ontwikkelingen TIC Delft

en instituten die wezenlijk zijn voor het functioneren van het TIC als kennis intensief gebied vestigen zich al in het gebied. De kaart laat het TIC en de onderscheiden deelgebieden zien. Voor het TIC Delft zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de deelgebieden TU Noord en Midden, Technopolis, Schieoevers Noord en Schieoevers Zuid concreet uitgewerkt. In het gehele TIC leidt dit cumulatief tot de volgende ontwikkeling.

Momenteel heeft Rotterdam The Hague (RTH) Airport 2.500 directe arbeidsplaatsen; de komende jaren neemt het aantal arbeidsplaatsen rond de luchthaven verder toe. Onder de verantwoordelijkheid van Schiphol Real Estate wordt op het terrein van RTH Airport een bedrijven- en kantorenprogramma ontwikkeld. Op RTH Airport wordt ca. 80.000 m² kantoren ontwikkeld naast het al bestaande aanbod van bedrijfsruimte. Op het Airportplein is ook een hotel met 400 kamers gepland. Daarnaast is er

op de terreinen van RTH Airport voorzien in ontwikkeling van ca. 120.000 m² bedrijfshuisvesting. De ontwikkelingen rond de luchthaven vinden plaats in de periode 2006 - 2020. In totaal omvat deze ontwikkeling 4.000 - 5.000 arbeidsplaatsen. Vanaf 2015 wordt ook het bestaande bedrijventerrein Hoog 16hoven en omgeving (gaat namelijk ook om het gebied rondom RandstadRail-halte Meijersplein) uitgebreid met 5,5 hectare bedrijvenpark in een hoogwaardige uitstraling. Deze ontwikkellocatie ligt tussen RTH Airport en de wijk Schiebroek. Hier is een ontwikkeling voorzien van ca. 200-250.000 m² kantorenprogramma en een divers commercieel programma. Schieoevers als science-businesspark zal gezien de marktvraag en beoogde invulling naar verwachting na 2030 tot ontwikkeling komen. Als het park volledig is uitgegeven zal het ongeveer 8.000 arbeidsplaatsen omvatten.



Figuur: TIC Delft: relaties kennisclusters

Hardheid planvorming

De ontwikkeling van TIC Delft is geen nieuwe ontwikkeling, maar het doortrekken en versterken van een ingezette lijn. Bijlage 3A geeft de staat van de planvorming en enkele voorbeelden van ingezette ontwikkelingen weer.

Goudse lijnen: inzicht in de fasering van de uitvoering van plannen

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

De vraag over toevoeging van één of meer extra stations is direct te koppelen aan mogelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Gedacht

kan worden aan nieuwe stations Gouweknoop, Doelwijk en afhankelijk van de ontwikkelingen in de Vlietzone aanpassing van de stations in Voorburg/Den Haag. De effecten van deze mogelijke nieuwe ontwikkelingen worden als optie in de berekeningen van de spoorcapaciteit voor de NMCA meegenomen.

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

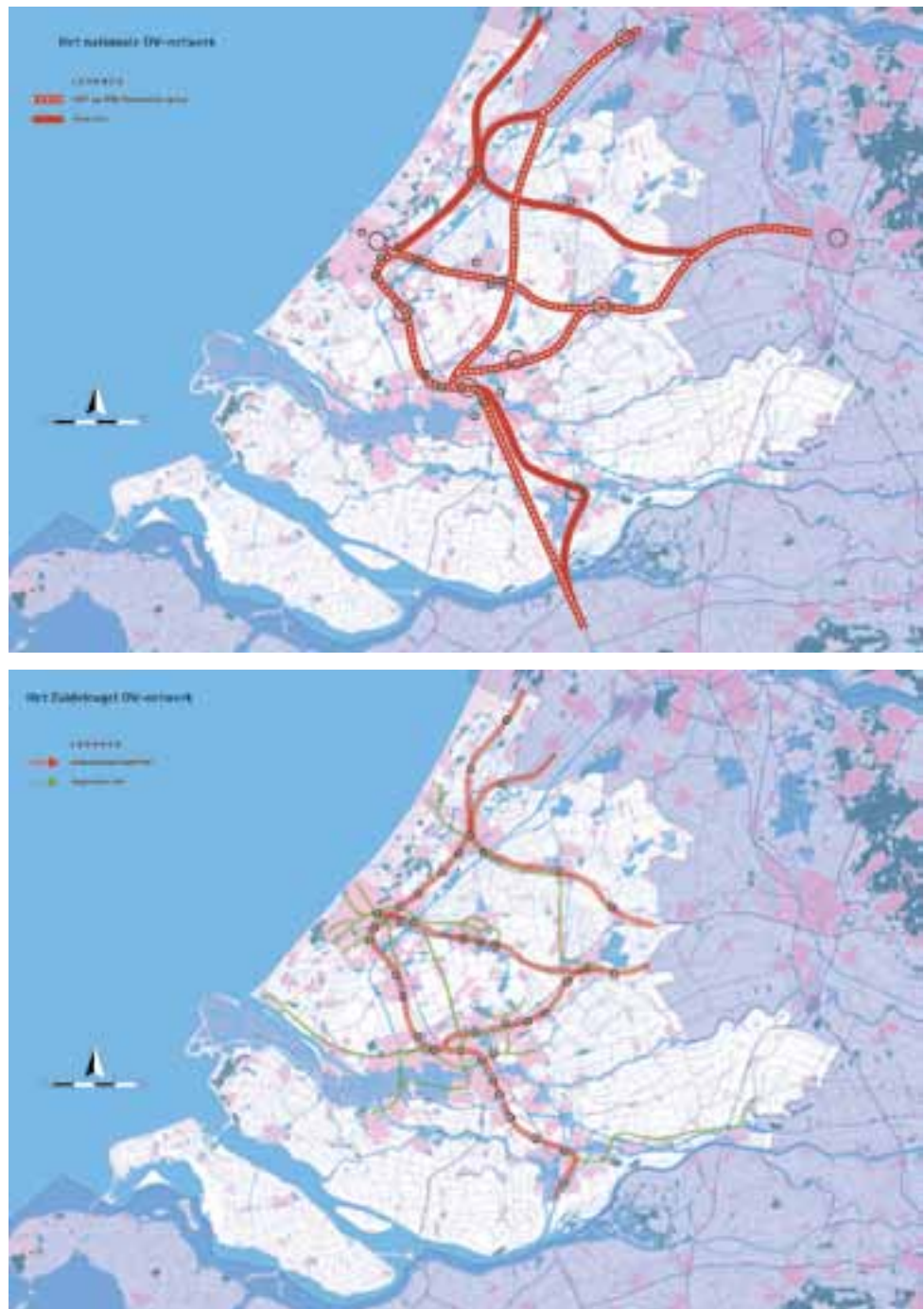
Ten opzichte van de huidige situatie is er op de lijn Gouda - Den Haag één grote verandering voorzien: het gaat om het bouwen en in gebruik nemen van het station Bleizo, aan de oostzijde van Zoetermeer. Dit station zal in 2020 in gebruik zijn. Deze toevoeging is mogelijk zonder problemen voor de additioneel benodigde capaciteit van de voertuigen, en daarmee voor de capaciteit van het spoor. De toevoeging van Bleizo is onderdeel van de referentiesituatie voor 2020 (zie H3).

Er zijn op dit moment twee toekomstige ontwikkelingen van belang. Deze mogelijk additionele ontwikkelingen kunnen zorgen voor een vraag naar extra (stoptrein)stations in de directe nabijheid, te weten de Zuidplaspolder en de Vlietzone/Binckhorst.

Zuidplaspolder

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

Als gevoeligheidsanalyse wordt een volledige bebouwing van de Zuidplaspolder (aanvullende 23.000 woningen) bekeken. Hiermee zal het absolute aantal binnenstedelijke woningen niet afnemen, maar wel het relatieve percentage. Een maximale bebouwing met 30.000



Figuur: kaartbeelden Netwerkanalyse Zuidvleugel

woningen levert een aaneengesloten gebied op met meer dan 70.000 inwoners, gelegen aan het spoor (vooral de lijn Gouda-Den Haag) maar zonder station. Toevoegen van een station Doelwijk aan de Haagse lijn of eventueel een station Gouweknoop (op de splitsing richting Den Haag en Rotterdam) zijn dan logische opties.

Vlietzone

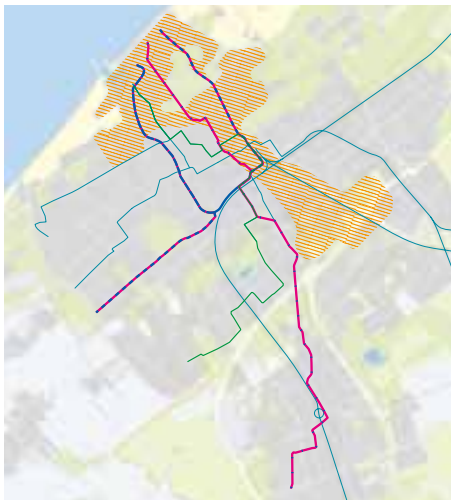
In de Binckhorst en de Vlietzone worden in de periode tot 2020 volgens de beoogde planning

3.600 woningen gebouwd en na 2020 nog eens 9.300. Het bestaande station Voorburg ligt tussen deze gebieden. In eerste instantie wordt gedacht aan aansluiting op het regionale openbaar vervoer van Netwerk RandstadRail. Echter, gezien de geïsoleerde ligging van de Vlietzone (tussen A4 en Vliet), speelt de vraag of dit gebied voldoende wordt aangesloten op het nationale netwerk van openbaar vervoer. Eventuele toevoeging van een extra station dan wel het verplaatsen aan de Goudse Lijn kan deze aansluiting sterk verbeteren.

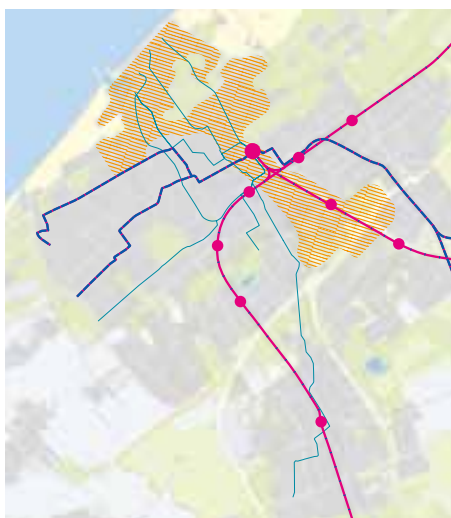
4.2 Centrale Zone Den Haag

Huidige inrichting netwerk

RandstadRaillijnen 3 en 4 bieden op dit moment de beste kwaliteit regionaal openbaar vervoer binnen het stedelijk gebied van Haaglanden. Deze lijnen lopen in Den Haag parallel aan de kust en hebben daardoor slechts een beperkte betekenis voor de Centrale Zone. Op dit moment wordt het openbaar vervoer richting internationale zone en Scheveningen vooral verzorgd door de zwaar bezette tramlijnen 1, 9 en 11. De beoogde ontwikkelingen in de Centrale Zone kunnen leiden tot flinke veranderingen (toename) in gebruik. Deze lijnen hebben een hoge prioriteit in het Zuidvleugelnet OV.



Figuur: Tramlijnen in Centrale Zone



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

Bereikbaarheidsopgave

In de MIRT-verkenning kunnen wat het OV betreft, enkele belangrijke opgaven worden onderscheiden.

- Op de eerste plaats zijn er in de huidige situatie knelpunten in de capaciteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoersysteem. Deze knelpunten worden verder versterkt met de groeiende vervoersvraag. Daarbij komt dat het intensiveren van het stedelijk gebied leidt tot meer verkeer van alle modaliteiten. Deze grotere verkeersstromen en de toename van onderlinge conflicten zijn een bedreiging voor de doorstroming van het OV, en de afwikkeling van het overige verkeer.
- Op de tweede plaats zijn er knelpunten in de kwaliteit van de OV-bereikbaarheid van locaties binnen de Centrale Zone. De huidige bediening van de Internationale toplocaties binnen de Centrale Zone biedt onvoldoende kwaliteit in reistijd en gemak. De ontsluiting van deze locaties op Zuidvleugel schaalniveau laat daarmee te wensen over. Daarnaast zijn er binnen de Centrale Zone een aantal ontwikkelingsgebieden die nu niet goed op het regionale OV netwerk zijn aangesloten. Aan de OV-ontsluiting van de Centrale Zone worden hoge eisen gesteld; omdat het gaat om ontsluiting van toplocaties die er internationaal toe doen en omdat een succesvolle ruimtelijke ontwikkeling mede afhankelijk is van een hoogwaardige OV-ontsluiting. Maar ook om het openbaar vervoer op relaties met de Centrale Zone een goede concurrentiepositie te geven ten opzichte van de auto, zodat het openbaar vervoer hier een reële en aantrekkelijke keuze is. Het onderscheid ligt daarmee voor wat betreft de aard van de knelpunten in capaciteitsknelpunten en knelpunten in kwaliteit van de OV-bereikbaarheid. Beide soorten knelpunten spelen in de periode tot 2020 en in de periode erna.

Capaciteitsknelpunten

Ten aanzien van de capaciteit gelden de volgende algemene constatering. De groeiende vervoersvraag op het netwerk leidt binnen de Centrale Zone tot een overschrijding van de beschikbare capaciteit. Dit kan niet zo simpel worden opgelost omdat al hoge frequenties greden

worden en het verkeerssysteem zodanig vol is, dat hogere frequenties de doorstroming van de overige vervoerssoorten (auto, fiets, voetgangers) verder onder druk zetten.

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

Knelpunten kwaliteit OV-bereikbaarheid

Daarnaast gelden ten aanzien van de kwaliteit de volgende knelpunten:

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

Problematiek tot 2020

Capaciteitsknelpunten

In de periode tot 2020 is de verwachte verdere groei van het OV-gebruik minimaal 40%.

Deze groei wordt veroorzaakt door:

- autonome groei van de mobiliteit;
- groei van het treingebruik (onder andere door een verbeterd aanbod bijvoorbeeld in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor); meer reizigers van en naar stations;
- groei door ruimtelijke verdichting van de stad;
- toenemende congestie op het (snel-)wegenetwerk in combinatie met “anders betalen voor mobiliteit”³;
- Inrichting van grootschalige P+R voorzieningen aan regiolijnen.

De volgende tabel presenteert de verwachte toenames tot 2020.

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

Tabel: groeiende behoefte aan vervoer op tramlijnen tot 2020 uit: Visie Netwerk RandstadRail

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

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

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

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

Omdat de bouwopgave (nieuwbouw en herstructureren) voor Haaglanden voor 80% binnestedelijk wordt ingevuld, zal het bestaande stedelijk gebied en ook de bestaande verkeersruimte intensiever gebruikt gaan worden. Dat betekent ook dat de grotere verkeersstromen elkaar meer zullen gaan hinderen. Als er geen maatregelen genomen worden leidt dat juist tot een afname van de doorstroming en de betrouwbaarheid van het OV (en ook auto en fiets). Op de belangrijke conflictpunten lijkt ontvlechting van de verkeersstromen daarom ook onontkoombaar. Ontvlechting leidt dan ook tot een situatie waarvan alle modaliteiten profiteren⁴.

Knelpunten kwaliteit OV-bereikbaarheid (tot 2020)

De bestaande bestemmingen en de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vragen om een openbaar vervoer systeem dat zorgt voor een uitstekende bereikbaarheid. Een bereikbaarheid die past bij het (inter-)nationale schaalniveau

waarop dit gebied functioneert (nationale ambitie), met snelle verbindingen op zowel regionaal als (inter-)nationaal niveau. De bestemmingen zijn nu vanuit de regio alleen bereikbaar via een overstap op één van de IC-stations. De reistijden met het openbaar vervoer, inclusief overstap op de tram zijn naar verhouding lang en ook comfort en betrouwbaarheid van de verbindingen laat te wensen over.

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

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

* alleen in spits snelle verbinding met lijn10; daarbuiten veel trager

Tabel: rijtijden vergeleken met bereikbaarheidsnormen, HNM

⁴ In de rapportages voor NRR komt overigens ook de “Franse” aanpak aan de orde, waarbij verbetering van het openbaar vervoer in de binnenstad juist wel ten koste mag gaan van m.n. de auto, op plaatsen waar autoverkeer minder gewenst is.

Bereikbaarheid ontwikkelgebieden

Een aantal ontwikkelingsgebieden van Den Haag is nu nog slecht aangesloten op het OV-netwerk. Het gaat dan vooral om de Binckhorst, de Vlietzone en Scheveningen Haven. De Vlietzone en Scheveningen Haven worden momenteel niet door het OV ontsloten. Een goede OV-ontsluiting van deze gebieden is een belangrijke basis om de transformatie naar een hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied mogelijk te maken.

De Binckhorst omvat een zwaar programma van woningen en arbeidsplaatsen. Daarbij is het wenselijk om de parkeerdruk in deze gebieden niet te hoog te laten oplopen. Om dat mogelijk te maken is een hoge kwaliteit OV een voorwaarde. Dat vraagt niet alleen om een goede aansluiting op het OV-netwerk van Den Haag, maar ook om goede verbindingen met de regio. In de huidige situatie wordt de Binckhorst door een bus bediend die met een frequentie van 2 keer per uur naar Den Haag CS rijdt; daarnaast rijdt bus 26 naar HS. Omdat een vrije baan ontbreekt, is deze verbinding onbetrouwbaar. Ook de capaciteit is beperkt; in de spits zit deze bus nu al overvol. De vervoersvraag in dit gebied zal met de transformatie groeien.

Reeds zeker gestelde verbeteringen

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

Maatregelen NRR fase 1:

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

Problematiek vanaf 2020

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

Capaciteitsknelpunten

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

4.3 TIC-Delft

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

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

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

Mogelijke oplossingsrichtingen

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

Capaciteitsbehoefte	Knelpunten 2020	Additionele knelpunten 2030	Knelpunten agv kwaliteit
Aansluiten hoofdas & feeders ⁵	Verbeteren ketenmobiliteit binnen Delft door betere aansluiting van het TIC op de stations Delft Centraal en Delft Zuid met de fiets.	Ketenvoorzieningen fiets en P+R bij stations. Een nieuwe openbaar vervoerverbinding van Technopolis naar station Delft Zuid. Opwaarderen capaciteit tram 19 naar RandstadRailniveau (hoogwaardig, grotere voertuigen, snel en frequent).	Uitbreiding spoorcapaciteit en mogelijk als gevolg van groei in/uitstappers verbetering ketenvoorzieningen fiets en P+R en op trein aansluitend regionaal OV (naar station Delft Centraal en/of Delft Zuid)
Auto bereikbaarheid TIC	-	-	Realisatie van een HOV-verbinding van Delft naar Zoetermeer met een overstap op de Erasmuslijn bij de halte Pijnacker of Pijnacker Zuid. Een nieuwe OV-verbinding van Delft via Rotterdam - The Hague Airport naar Rotterdam (bus of rail). Herrouteren van bus 40 zodat deze Delft en Rotterdam verbindt via de luchthaven.

⁵ In de MIRT-verkenning wordt verondersteld (zie ook fase A rapport) dat tussen Den Haag en Rotterdam vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor voldoende spoorcapaciteit wordt gerealiseerd om 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur te laten rijden.

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

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

Op basis van de ruimtelijke ontwikkelingen TIC Delft zijn de knelpunten in de OV-bereikbaarheid nader onderbouwd. Voor het TIC Delft wordt geconcludeerd dat voor de verdere ontwikkeling van het gebied niet alleen de OV-bereikbaarheid van belang is maar dat ook bereikbaarheid per auto aandacht verdient, naast andere voor de gebiedsontwikkeling belangrijke factoren (relatie kenniseconomie, onderwijsstructuur, studentenhuisvesting). De geprioriteerde OV-oplossingsrichtingen worden al onderzocht (in het Programma Hoogfrequent Spoor) of zijn onvoldoende omvangrijk om deze verder uit te werken in het kader van de MIRT-verkenning. Achtergrond hierbij is dat de opzet van de MIRT-verkenning is om tussen Rijk en regio afspraken te maken over grotere OV-projecten. Voor het TIC is vanuit de afgelopen fase nut en noodzaak van grotere OV-projecten (met uitzondering van PHS) nog niet gebleken. Daarnaast is in de afgelopen fase

gebleken dat ontwikkeling van het TIC vanuit de bovenlokale overheden een bredere inzet vergt dan alleen (OV-)bereikbaarheid. De uitwerking van deze bredere inzet sluit niet aan bij de systematiek van de MIRT-verkenning.

De bereikbaarheidsvraagstukken rond TIC Delft worden daarom verder uitgewerkt in een regionale verkenning die procesmatig losstaat van de MIRT-verkenning. In de regionale verkenning worden tevens de wenselijke bijdragen verkend vanuit in ieder geval het economisch beleid, het ruimtelijk beleid en het beleid op het gebied van kennis en wetenschap. Onder regie van het Stadsgewest en in samenhang met het Masterplan TIC dat de gemeente Delft voorbereidt, geven de partijen in een gebiedsgerichte regionale verkenning voor het BO MIRT in het voorjaar van 2011 nader uitwerking aan de geprioriteerde oplossingsrichtingen en de inzet van elk van de partijen voor de realisatie van de maatregelen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen quick wins waarover snel afspraken gemaakt kunnen worden in het BO MIRT in het najaar van 2010 en maatregelen die een langere voorbereidingstijd vergen:

- Korte termijn (voor 2015):
 - verbetering van fietsvoorzieningen van TIC naar de stations Delft Centraal en Delft Zuid en oplossen van de tekorten aan fietsparkeervoorzieningen bij de

stations.

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

4.4 Goudse lijnen


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

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

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

4.5 Conclusies probleemanalyse

- Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen, dienen voor het OV- vraagstuk "verbetering ontsluiting Centrale Zone Den Haag" de knelpunten nader geanalyseerd te worden in de MIRT-verkenning. Tevens dienen de kansrijke oplossingsrichtingen in kaart gebracht te worden en uitgewerkt te worden in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen.
- Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dient het OV-vraagstuk "ontsluiting TIC in combinatie met Rotterdam - The Hague Airport" verder gezet te worden als gebiedsgerichte regionale verkenning onder regie van het Stadsgewest Haaglanden en niet verder uitgewerkt te worden in de MIRT Verkenning Haaglanden. Momenteel wordt



een plan van aanpak hiervoor uitgewerkt. Randvoorwaardelijk bij dit besluit is dat vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor wordt geïnvesteerd in de spoorcapaciteit die nodig is voor uitbreiding van de treindienst op de verbinding Den Haag - Rotterdam/ Dordrecht met in ieder geval 2 Sprinters per uur (spoorboekloos rijden).

- Op basis van de bereikbaarheidsproblematiek en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen dient het OV-vraagstuk “kwaliteit op de Goudse lijn” niet verder onderzocht te worden in de MIRT Verkenning Haaglanden, maar opgepakt te worden in de uitwerking van het Zuidvleugelnet.

5. Effectbeschrijving en beoordeling

Zoals in het vorige hoofdstuk geconcludeerd wordt in fase B onderzoek uitgevoerd om de effecten van de verschillende mogelijke oplossingsrichtingen voor het verbeteren van het OV in de Centrale Zone weer te geven en de keuze voor één van de oplossingsrichtingen te onderbouwen.

In de volgende tabel is het beoordelingskader weergegeven. Met het beoordelingskader kan informatie voor de besluitvorming uit diverse analyses geordend worden. Dit beoordelingskader beschrijft de criteria waarop alternatieven

beoordeeld worden. De effecten op de criteria worden per alternatief in beeld gebracht en vervolgens vergeleken met het referentiealternatief. Het gaat daarbij om de volgende criteria:

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

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

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

- Effectiviteit van de oplossingen: in hoeverre worden bereikbaarheidsdoelstellingen bereikt;
- Bereikbaarheidsverbetering: in hoeverre worden gewenste reistijden gehaald en in hoeverre is het netwerk betrouwbaar en robuust;
- Mate waarin oplossingen een integraal pakket van maatregelen vormen;
- Mate waarin oplossingen ongewenste effecten hebben op het woon- en leefmilieu;
- Betaalbaarheid;
- Toekomstgerichtheid, toekomstvastheid.⁶

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

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

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

⁶ Dit aspect wordt niet als apart criterium meegenomen maar als gevoeligheidsanalyses / toekomstvastheidstoets voor de alternatieven

De onderliggende subcriteria zijn in de volgende tabel uitgewerkt.

	Hoofdcriteria	Beoordelingscriteria	Subcriteria	Methode
BEOOGD EFFECT	Bereikbaarheid	Bereikbaarheid OV	Deur tot deur reistijd Vervoersprestatie	Verkeersstudie OV
			Bezettingsgraad Ruimtelijke dekking Aandeel OV-gebruik (modal share) VF factor Robuustheid OV netwerk Betrouwbaarheid Capaciteit	
		Versterking OV	Comfort Aanbod netwerkversterking	Verkeersstudie OV
		Mogelijkheden mobiliteitsmanagement		
	Ruimtelijke ontwikkeling	Bijdrage aan RE ambities	Ontwikkelen Versterken	Ruimtelijke Analyse
		Inpassingsopgaven	Inpassing	
NEVENEFFECT	Veiligheid	Verkeersveiligheid		Expertonderzoek veiligheid
		Externe veiligheid		
	Milieu en Gezondheid	Klimaat en leefbaarheid	Geluid Lucht Gezondheid	Inventarisatie natuur- en milieueffecten
Natuur en Landschap		Landschap Natuur Recreatie Cultuurhistorie Archeologie		
	Bodem en Water	Bodem Water		
OVERIGE	Techniek	Uitvoeringsrisico's		Ontwerponderzoek
		Verkeershinder		
	Kosten en opbrengsten	Kosten	Investeringskosten Exploitatiekosten Onderhoudskosten	Kostenonderzoek OEI/KKBA
		Opbrengsten	Vermeden (maatschappelijke) kosten Reizigersinkomsten	
	Draagvlak	Showstopper?	Politiek/bestuurlijk Maatschappelijk (lokaal) Maatschappelijk (nationaal/ regionaal)	Participatie en communicatie
Realisatietermijn	Realisatietermijn Mogelijkheden tot fasering		Expertonderzoek	

6. Te onderzoeken oplossingen

In dit hoofdstuk worden mogelijke oplossingen onderscheiden voor de gesignaleerde problemen wat betreft de OV-ontsluiting in de Centrale Zone. Voor het opstellen van deze oplossingsrichtingen is gebruik gemaakt van reeds bestaande studies.

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

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

De aanpak van de problematiek valt uiteen in twee delen:

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

Ad 1: Afmaken plannen NRR voor 2020

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

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

Naast investeren in de “dragende lijnen” van de Centrale Zone (nu 1, 9, 11) is het ook van belang dat de capaciteit, frequentie en toegankelijkheid van de andere (delen van) tramlijnen op orde is. Het gaat dan om tramlijnen die de Centrale Zone verbinden met de grotere

woonkernen binnen de Haagse agglomeratie, zoals het deel van lijn 9 tussen CS en Vrederust en lijn 15 (CS - Nootdorp).

Ad 2: Netwerk uitbreiden en kwaliteit verbeteren

Er wordt nu gewerkt aan RandstadRail met agglorkwaliteit. Voor de langere termijn wordt in HNM en NRR ook de mogelijkheid van een systemsprong overwogen om de kwaliteit te verbeteren op die plaatsen waar dat nodig is. Als systemsprong wordt gezien dat lijnen uitgevoerd gaan worden met regiokwaliteit. *Agglorkwaliteit* is het best vergelijkbaar met de trajecten van lijn 3 en 4 richting Den Haag Zuidwest. Het gaat dan om frequente lijnen met een gemiddelde trajectnelheid van 25 km/uur die vooral zijn ingericht op het bedienen van verplaatsingen tot 12 kilometer. Op zware kruisingen zijn tram- en autoverkeer ontvlochten, de gemiddelde halte afstanden ligt rond de 500 tot 600 meter.

Regiokwaliteit is vergelijkbaar met het traject van Souterrain, Beatrixlaan en verder naar Zoetermeer. Het gaat om frequente lijnen met een gemiddelde trajectnelheid tussen de 30 en 40 km/uur. Door de hogere snelheid zijn deze lijnen ook geschikt voor het bedienen van langere regionale tot ca. 20 kilometer. De hogere snelheid op deze lijnen kan een ontvlechting met andere verkeerssoorten over grotere lengte noodzakelijk maken. Daarnaast kennen deze lijnen grotere halteafstanden van gemiddeld 800 tot 1.500 meter.

Door combinatie van deze concepten (agglorkwaliteit) ontstaan meer oplossingsrichtingen. Bij het uitwerken van varianten van deze maatregelen zullen ook ontvlechtigingsmaatregelen worden voorgesteld. Het gaat bij die oplossingen om het verminderen van hinder tussen de vervoersmodaliteiten. Oplossingen zullen daarom worden afgestemd met de studie naar de Poorten & Inprikkers van het wegennetwerk.

Twee deelgebieden

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

- 1.** het gebied tussen Centrum-CS/HS en de kust (nader onder te verdelen in twee richtingen:

WFG en Scheveningen), waar vooral capaciteit, snelheid en doorstroming van bestaande lijnen aan de orde zijn. Het gebied is onderdeel van het Haagse net, maar ligt buiten het directe bereik van de spoorlijnen. De bijdrage van het Telderstracé (Madurodam - World Forum) wordt hierbij onderzocht.

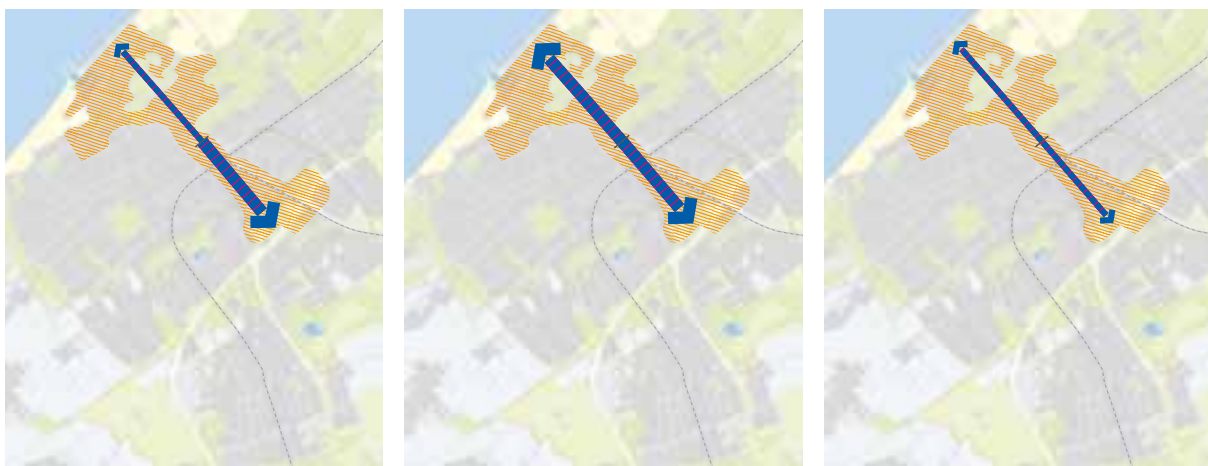
2. het gebied tussen Centrum - CS/HS en Binckhorst/Vlietzone, waar transformatie tot stedelijk gebied aan de orde is. Nieuwe lijnen om die gebieden te bedienen en de relatie met de regio spelen een belangrijke rol. Het ligt tussen de lijnen naar Gouda, Rotterdam en de Hofpleinlijn en is op dit moment niet rechtstreeks op het Haagse railnet aangesloten. Doordat dit gebied deels nieuw ingericht wordt, is de inpassing van OV minder aan beperkingen gebonden, zoals in de (binnen) stad het geval is.

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

Oplossingsfilosofie

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

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



Figuur: oplossingsrichtingen, schematisch weergegeven

7. Participatie- en consultatietraject

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

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

Reageren op de Notitie Openbaar Vervoer

De notitie die voor u ligt vormt de basis voor de bestuurlijke en maatschappelijke raadpleging "Reageren op de Notitie Openbaar Vervoer gaat in verschillende stappen".

Stap 1: versie 17 mei

De betrokkenen bij de MIRT Verkenning Haaglanden hebben een constructieve bijdrage geleverd aan de projectresultaten tot nu toe. Het gaat om bestuurders, ambtelijke relaties, belangenorganisaties, experts en publieksgroepen (burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties).

Deze betrokkenen hebben de versie 17 mei digitaal toegestuurd gekregen. Tijdens bijeenkomsten (voor ambtelijke relaties en in het voortraject betrokken deelnemers aan het participatieproces) en bilateraal overleg (met verschillende bestuurders) is er gelegenheid geweest om op deze versie te reageren.

Stap 2: versie 5 juli

Alle ontvangen bijdragen zijn behandeld en hebben bijgedragen aan de versie 5 juli. Deze vormt de basis voor het begin van het effectenonderzoek. Een ieder heeft de mogelijkheid om een reactie naar het projectteam te sturen met suggesties hoe het onderzoek nog beter en zorgvuldiger uitgevoerd kan worden.

Stap 3: formele aankondiging van de Rijksstructuurvisie

Op een nader te bepalen moment zal het Rijk kennis geven van het voornemen om een Rijksstructuurvisie voor de twee wegvraagstukken (A4 Passage en Poorten & Inprikkers) op te stellen. Aan deze kennisgeving zit een formele consultatieprocedure gekoppeld. Om wille van de integraliteit van de weg- en OV-vraagstukken zal bij dit voornemen ook een geactualiseerde versie van deze notitie (Notitie OV) worden gevoegd. Een ieder kan dan nogmaals reacties indienen over hoe het onderzoek nog beter en zorgvuldiger kan worden uitgevoerd.

Stap 4: Participatie op weg naar de voorkeursbeslissing

In de tussentijd en ook na stap 3 wordt verder gewerkt aan het verzamelen van relevante beslisinformatie. Daarbij zal naast de inzet van gerichte kwalitatieve participatie met burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties (door middel van focusgroepen), ook gebruik gemaakt worden van kwantitatief onderzoek in de vorm van een peiling onder een representatieve selectie inwoners van Haaglanden. Centraal aan, zowel bij de inzet van focusgroepen als bij de peiling, verschillende kansrijke alternatieven en varianten voor de weg- en OV-vraagstukken, de voor- en nadelen van elk hiervan en eventuele combinaties die te maken zijn. De verschillende stappen in het gehele participatietraject dienen beslisinformatie op te leveren over het draagvlak voor de verschillende oplossingsrichtingen. Draagvlak is een van de criteria in het gehele afwegingskader op weg naar de voorkeursbeslissing.



Actuele informatie

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

Bijlage 1

Details referentiesituatie 2020

Uit: MIRT Verkenning Haaglanden Deel A

Extra netto woningen 2010-2020	
Scheveningen overig	200
Scheveningen Havens	1.300
Transvaal	150
Moerwijk	650
Erasmusveld / Wateringseveld	1.000
Internationale zone	400
Binckhorst	2.800
Kijkduin / Waldeck	1.230
Madestein Vroondaal (Uithof)	400
Wijhavenkwartier	615
Nieuw Centraal / Rivierenbuurt	450
Overig Stationsbuurt HS / Waldorpstraat	1.460
Mariahoeve	100
Bezuidenhout / Schenkstrook	300
Laak / Neherkade overig	700
Laak West / Petroleumhaven / Spoorwijk	1.950
Morgenstond	450
Bouwlust	100
Leyweg / Leyenburg Ziekenhuis	700
Ypenburg	1.100
Leidscheveen	800
Keizershof	2.300
Oosterheem	1.960
Rijswijk zuid	2.500
TNO + Pasgeld	850
Tuindershof Pijnacker	450
Ackerwoude Pijnacker	1.300
Look west	500
Harnaschpolder	1.300
De Lier	630
Naaldwijk Hoogeland	1.025
Westlandse Zoom	1.570
Poelpolder 's Gravenzande	1.350
Delft TU	2.675
Delft Voorhof	1.125
Delft Schieoevers	450
Delft Bomenwijk	420
Delft Buitenhof	370
Delft Spoorzone / Binnenstad	1.430
Naadwijk centrum	600
Totaal netto extra woningen	39.660

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

Wegprojecten gereed voor 2020	
1	A4 Delft-Schiedam /IODS
2	Trekvliettracé / Rotterdamsebaan, zonder aansluiting A4
3	3 in 1 project Westland: Verlengde Veilingroute; Zuidelijke Randweg Naaldwijk; 2e ontsluitingsweg Hoek van Holland; Reconstructie knooppunt Westerlee (gelijkvloers)
4	A12 vernieuwd op weg: Aansluiting Bleiswijk; Plusstroken A12 (Zoetermeer- Gouda); Nieuwe aansluiting Waddinxveen - Zevenhuizen (in aanleg)
5	Verlengde Australiëweg
6	Bypass Nootdorp
7	Verbreding N209 tussen A13 - Bergschenhoek (2 x 2)
8	Tuindersweg Pijnacker
9	Oostelijke randweg Pijnacker - Nootdorp / 1e fase
10	Verbeteren bereikbaarheid Plaspoelpolder
11	Aansluiting Prinses Beatrixlaan / A4
12	Verbreding A4 Burgerveen - Leiden
13	Vergroten capaciteit aansluiting A12 / N470 1e fase
14	Ontvlechten weefvak A4 / A13
15	Optimalisatie Kruithuisplein (korte termijn)
16	Verbreden Beatrixlaan-zuid
17	3e rijstrook Noordbaan A12 bij Zoetermeer
18	Verbetering aansluiting Kruithuisweg - Schoemakerstraat
19	Harnaschknoop / lange termijn
20	Bufferstrook Afrikaweg
21	Nieuwe overgangen Zoetermeer centrum over A12
22	A13/A16
23	Aansluiting A20 Maasland / Maassluis
24	Aansluiting A4/N223
25	Aansluiting A4/Leidschendam
26	Omleidingsweg Zevenhuizen / N219
27	Komkommerweg en Aansluiting N470
28	Hooipolderweg Den Hoorn - Delft
29	Reconstructie Haagweg Rijswijk
30	A15 MAVA
Gevoeligheidsanalyses wegprojecten	
1	Gevoeligheidsanalyse Oranjetunnel
2	Gevoeligheidsanalyse Blankenburgtunnel
3	Gevoeligheidsanalyse Rijnlandroute & Parallelstructuur knooppunt Gouwe + Moordrechtboog OVN

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

Bijlage 2a: Beschrijving ontwikkelingen/ plancapaciteit per deelgebied

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

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

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

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

Bijlage 2b: Beschrijving van deelgebieden in de Centrale Zone

Scheveningen Kust

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

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

Internationale Zone

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

Het Centrum

In het centrum en rond het station en het Beatrixkwartier wordt nu al volop gebouwd

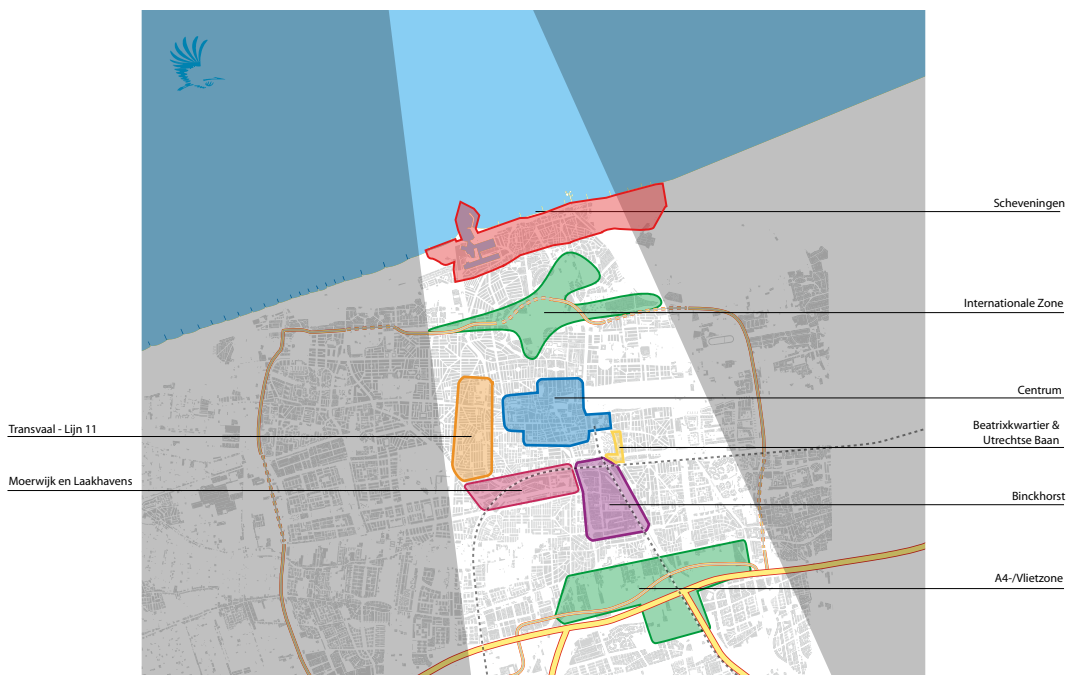
aan de vernieuwing van het centrum. Naast een grote herstructurering van het centraal station, de nieuwbouw van ministeries en kantoren wordt de woonfunctie van het centrum versterkt en zal verder geïnvesteerd worden in het cultuuraanbod rond het Spuiplein. Ook in de Stationsbuurt en Rivierenbuurt wordt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

Binckhorst

Wonen, werken, uitgaan, winkelen en cultuur. Dit zijn de functies die van Nieuw Binckhorst het gewenste ondernemende en stedelijk gebied met internationale allure gaan maken. Het programma in de diverse plangebieden van Nieuw Binckhorst is flexibel en biedt ruimte om in te spelen op marktontwikkelingen en maatschappelijke en economische veranderingen en kansen voor specifieke functies. Mix van programma is essentieel voor het ontwikkelen van stedelijkheid. Binckhorst heeft de ambitie om 'mixed-use' op alle schaalniveaus toe te passen. Binnen deelgebieden, maar ook binnen complexen en gebouwen. Waar mogelijk vindt menging met stadsgebonden bedrijvigheid plaats. De stedelijkheid wordt bevorderd door dubbel grondgebruik, wonen boven werken, verhoogd maaiveld en ondergrondse verbindingen.

Transvaal-Lijn 11

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



Figuur: Ontwikkelingsgebieden Centrale Zone

Knoop Moerwijk en Laakhavens

Het gebied rond het station Moerwijk, wordt een gunstige uitvalsbasis om in te wonen en te werken. Station Moerwijk wordt een halte aan de Stedenbaan waardoor het gebied erg goed ontsloten zal worden door OV, een uitgangspunt voor een duurzame ontwikkeling. Het aantal woningen en voorzieningen zal toenemen en het drukke auto- en fietsverkeer wordt ontward. Ecologische zones aan weerszijden van het spoor zullen met elkaar verbonden worden. In Laakhavens ontstaat de komende 10 jaar in Den Haag een totaal nieuwe, bijzondere stads-wijk aan het water. De historische binnenhavens Laakhaven West en Petroleumhaven worden een 'hotspot' voor avontuurlijke, creatieve en ondernemende mensen. Mensen die willen wonen en werken op een plek waar het gebeurt!

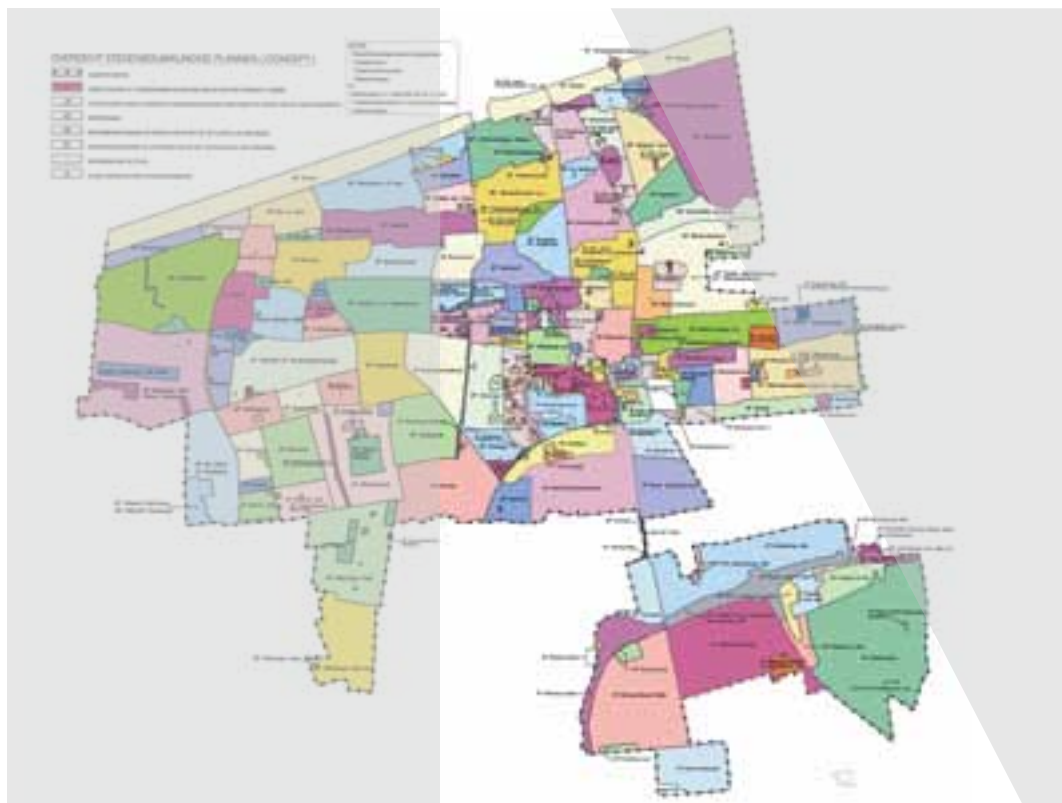
Een inspirerende omgeving op cultureel vlak, maar ook zeker een plek om te genieten aan het water en van de ruimtelijkheid.

A4/Vlietzone

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

Bijlage 2c: Status bestemmingsplannen in de Centrale Zone

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



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

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

Bijlage 2d: Besluitvorming deelgebieden in de Centrale zone

Plan of visiedocument	Jaar	Stand van zaken 3-2010
Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020	2008	Vastgesteld door Haaglanden
Structuurvisie Den Haag 2020	2005	Vastgesteld door de Raad
Scheveningen Kust		
Masterplan Scheveningen-kust	2010	Vastgesteld door de Raad
Vispact Scheveningen (noordelijk havenhoofd)	2009	Vastgesteld door het College
Uitgangspuntennota Planontwikkeling Scheveningen Havens	2007	Vastgesteld door de Raad
Samenwerkingsovereenkomst Scheveningen Havens (norfolkline)	2009	Vastgesteld door het College
Plan-MER Scheveningen Kust	2010	Vastgesteld met masterplan
Samenwerkingsovereenkomst Den Haag, Hoogheemraadschap van Delfland inzake verbetering zwakke schakel Scheveningen	2008	Vastgesteld door de Raad
Definitief Ontwerp Boulevard Scheveningen	2009	Vastgesteld door College
Projectdocument Dr. Lelykade Middenblokken/Rokerij	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Dr. Lelykade Leefbaarheidsplein, paviljoens en HOR	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument portieken Duindorp	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Duinstraat 4	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Dr. De Visserplein 103	2007	Vastgesteld door College
NvU dr. Lelykade rooilijnverlegging	2009	Vastgesteld door College
NvU dr. Lelykade Talud Schiereiland	2008	Vastgesteld door College
NvU dr. Lelykade Viermaster	2008	Vastgesteld door College
Internationale Zone		
Nota van Uitgangspunten Internationale Zone	2009	Vastgesteld door de Raad
Randstad Urgent Project	2009	VROM
Projectdocument Amerikaanse Ambassade Nieuwbouw	2008	Vastgesteld door College
NvU Willem Royaardsplein	2007	Vastgesteld door College
NvU Doorniksestraat	2007	Vastgesteld door College
NvU Verhulstplein	2008	Vastgesteld door College
NvU uitbreiding Bronovo	2009	Vastgesteld door College
NvU 1e Sweelinckstraat 22-26	2009	Vastgesteld door College
Lijn 11 zone		
Definitieve Masterplan Lijn 11 zone	2009	Vastgesteld door de Raad
Nota van Uitgangspunten Regentesse Zuid	2010	Vastgesteld door College
Plan-MER Lijn 11 zone Transvaal en Regentesse Zuid	2009	Vastgesteld door de Raad
NvU Regentesse-Zuid/GIT	2010	Vastgesteld door College
Projectdocument herinrichting Paul Krugerlaan	2010	Vastgesteld door College
Projectdocument Transvaal fase 4	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Scheepersstraat 48-54	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument Transvaal 3e fase particuliere voorraad	2008	Vastgesteld door College
Den Haag Centrum (Wijnhavenkwartier)		
Stedenbouwkundig plan Wijnhavenkwartier	2002	Vastgesteld door de Raad

Plan of visiedocument	Jaar	Stand van zaken 3-2010
Ontwikkelingsvisie Stationsbuurt -Het Oude Centrum	2010	Vastgesteld door College
Nota van uitgangspunten Spui Internationaal Cultuurforum	2009	Vastgesteld door de Raad
Projectdocument Nieuwe Schoolstraat e.o.	2007	Vastgesteld door College
Ontwikkelingskader WOM Stationsbuurt/Oude centrum	2007	Vastgesteld door de Raad
Binnenstadplan Den Haag 2010-2020	2010	Vastgesteld door de Raad
NvU Laan e.o.	2007	Vastgesteld door College
Projectdocument herinrichting Grote Marktstraat	2010	Vastgesteld door College
Beatrixkwartier		
Projectdocument Beatrixkwartier	2004	Vastgesteld door College
Overeenkomst herontwikkeling Siemens Nederland b.v.	2007	Vastgesteld door College
Herinrichting openbare ruimte Beatrixkwartier	2002	Vastgesteld door de Raad
Den Haag Nieuw Centraal		
Masterplan Den Haag Centraal	2003	Vastgesteld door de Raad
Voorlopig ontwerp Openbare Ruimte rond DH Nieuw Centraal	2006	Vastgesteld door College
Sleutelproject		
Knoop Moerwijk		
Masterplan Knoop Moerwijk	2009	Raad
Rapportage Milieutoets Masterplan Knoop Moerwijk	2009	
Laakhavens		
NvU Leeghwaterplein	2008	Vastgesteld door College
Projectdocument en Stedenbouwkundig plan Laakhaven-West/Petroleumhaven	2007	Vastgesteld door College
Projectdocument Lulofsstraat 55	2007	Vastgesteld door College
Bestemmingsplan Laakhaven-West	2008	Vastgesteld door de Raad
Binckhorst		
Integraal Ontwikkelingsplan Binckhorst	2010	Vastgesteld door het College
Plan-MER bestemmingsplan Binckhorst Verkeersanalyse	2009	Vastgesteld door de Raad
Plan-MER Binckhorst, planbeoordeling akoestische effecten	2009	Vastgesteld door de Raad
Plan-MER Nieuw Binckhorst, effectbeoordeling luchtkwaliteit	2009	Vastgesteld door de Raad
Plan-MER Nieuw Binckhorst, oriënterende studie, energievisie Binckhorst	2009	Vastgesteld door de Raad
Exploitatieplan Nieuw Binckhorst Zuid	2009	Vastgesteld door de Raad
Nota van Uitgangspunten Rotterdamse Baan	2010	Vastgesteld door de Raad
Intentieovereenkomst bedrijventerrein Heron t.b.v. uitplaatsing bedrijven Binckhorst	2010	Vastgesteld door de Raad
Beslisnotitie haalbaarheidsstudie Nieuw Binckhorst (Masterplan)	2008	Vastgesteld door de Raad
Projectdocument Renovatie Fokkerschool	2008	Vastgesteld door het College
Gebiedsvisie Binckhorst	2003	Vastgesteld door de Raad
Vliet-A4 zone		
Nota van Uitgangspunten verwacht in 2010		
Hollands Spoor e.o.		
Gebiedsvisie Hollands Spoor	2008	Vastgesteld door de Raad
Projectdocument Stationsweg/Oranjelaan fase 2	2007	Vastgesteld door het College
Rivierenbuurt		
Projectdocument Boomsluiterskade/Pletterijkade	2009	Vastgesteld door het College
Projectdocument Rivierenbuurt	2009	Vastgesteld door het College
Ontwikkelingsvisie Rivierenbuurt	2007	Vastgesteld door de Raad

Bijlage 3: Ruimtelijke plannen en lijst van bedrijven TIC Delft

Ruimtelijke planvorming:

Vastgesteld

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

Gepland

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

No.	Naam	Raad:	GS:/(Kr.)	Tekeningno.
17	Bp Technopolis	30-6-'05	11-10-'05	59-102-20
20	Bp TNO Zuidpolder	31-3-'05	7-7-'05	RO28 21 03
22	Up Oudelaan/ Molensloot	31-1-'62	23-5-'62	S84213
22a	Ph Up Oudein/ Msloot	31-1-'62	16-2-'77	S852301
23	Bp Wippolder	25-6-'98	18-2-'99 (1-2-'88)	S282102c
25	Bp Schieoevers noord en zuid	30-9-'98	18-2-'99	S272101c
25a	Bp Sch. Omg. Station-zuid	29-6-'06	27-2-'07	
28	Up Wipmolensloot	25-11-'53	23-3-'54	S842104
28a	Ph U.p. Wipmolensloot	30-5-'58	6-11-'58	S842302
32	Up Zuidpolder van Delfgauw	31-10-'57	6-1-'58	S862401A-B
34	Bp. Hooikade- Zuideinde 2000	29-3-'01	1-11-'01	S272103a
47	Best.plan Delftechpark I	26-1-'95	19-9-'95	S862108a
48	Best.plan Hammenpoort	23-2-'72	4-4-'74	S842102
67	Bp TU Delft	19-4-07	19-12'07	RO282107a



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

Het TIC is al in ontwikkeling

Vestiging van instellingen en bedrijven:

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

- OTB Research Institute for Housing, Urban and Mobility Studies
- Power Electronics and Electromagnetic Power
- Conversion Centre
- Stevin Laboratory for Civil and Mining Engineering
- Structures and Materials Laboratory
- TNO Bouw en Ondergrond
- TNO Defensie en Veiligheid
- TNO ICT
- TNO Industrie en Techniek
- Unesco-IHE
- Wind Turbines Research Facility

Bijlage 4: Participatie tot nu toe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

