DE VLIET LIJN

INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

Doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en Geothermie

BINCKHORST

Rijswijk

Den Haag

Leidschendam-Voorburg

INHOUDSOPGAVE

DEEL A
INLEIDING **15**
1 INLEIDING INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA **16**
1.1 BESCHRIJVING AMBITIE 16
1.2 WAAROM ÉÉN INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA 17
1.3 VARIANTEN IN UITWERKING 18
1.4 KORTE BESCHRIJVING DE VLIETLIJN (DEEL B) 20
1.5 KORTE BESCHRIJVING DOORONTWIKKELING BINCKHORST (DEEL C) 20
1.6 KORTE BESCHRIJVING MILIEUEFFECTEN EN VERVOLG (DEEL D) 20
1.7 LEESWIJZER 21

DEEL B
VLIETLIJN **23**
1 INLEIDING DE VLIETLIJN **24**
1.1 AMBITIE EN OPGAVEN CID-BINCKHORST 24
1.2 SAMENWERKING IN MIRT-PROJECT 26
1.3 HUIDIGE FASE MIRT-PROCES: PLANNING- EN STUDIEFASE 30
1.4 PARTICIPATIE 30
1.5 STAKEHOLDERS HTM/PRORAIL 32
1.6 VERVOLG 32

2 SO+ DE VLIETLIJN **33**
2.1 DOELSTELLINGEN SO+ 33
2.2 BEELDKWALITEIT VAN DE VLIETLIJN 35
2.3 KABELS EN LEIDINGEN 39

3 DE VLIETLIJN EN DE MOBILITEITSMAATREGELEN **40**
3.1 TRACÉ VAN DE VLIETLIJN 40
3.2 VARIANTEN IN HET TRACÉ VAN DE VLIETLIJN 42
3.3 BASISPAKKET MOBILITEIT 42
3.4 VARIANT MAATREGELEN INFRASTRUCTUUR 43
3.5 GEVOELIGHEIDSANALYSES SO+ 46
3.6 DEELGEBIEDEN DE VLIETLIJN 46

4 DE VLIETLIJN – GEMEENTE DEN HAAG **47**
4.1 INTEGRALE AANPAK LEKSTRAAT EN OMGEVING SPORENDRIEHOEK 47
4.2 TRACÉ DE VLIETLIJN DEN HAAG 50
4.2.1 Deelgebied Lekstraat 52
4.2.2 Deelgebied Sporendriehoek 53
4.2.3 Deelgebied Binckhorstlaan Noord 58
4.2.4 Deelgebied Binckhorst Zuid 59
4.2.5 Deelgebied Maanweg 61
4.2.6 Deelgebied Geestbrugweg ter plaatse van de Geestbrug 63
4.3 BASISPAKKET MOBILITEIT, DEN HAAG 64
4.3.1 Fietsroute Zonweg (brug) 64
4.3.2 Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan 64
4.3.3 Fietsvoorzieningen westzijde Den Haag Centraal 64
4.3.4 Doortrekken Haagse Loper CS Oost 64

4.3.5 Verbinding Binckhorst-Voorburg voor langzaam verkeer 64
4.3.6 Caballerobrug voor langzaam verkeer 65
4.3.7 Fietsparkeervoorzieningen bij HOV-haltes 65
4.4 RELATIE MET BESTAAND BELEID 65
4.5 MOTIES 66

5 LEIDSCHENDAM-VOORBURG 68
5.1 TRACÉ DE VLIETLIJN LEIDSCHENDAM – VOORBURG 68
5.1.1 Deelgebied Maanweg 69
5.1.2 Deelgebied Opa's veldje /station Voorburg 71
5.1.3 Deelgebied Binckhorstlaan Voorburg en Prinses Mariannelaan West 72
5.2 BASISPAKKET MOBILITEIT, LEIDSCHENDAM-VOORBURG 74
5.2.1 Prinses Mariannelaan Oost 74
5.2.2 Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg 75
5.2.3 Verbinding Binckhorst - Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat) 75
5.2.4 Fietsparkeervoorzieningen bij HOV-haltes 75
5.3 RELATIE MET BESTAAND BELEID 76
5.4 MOTIES 76

6 DE VLIETLIJN – GEMEENTE RIJSWIJK 78
6.1 TRACÉ DE VLIETLIJN RIJSWIJK 78
6.1.1 Deelgebied Geestbrugweg 79
6.1.2 Kruising Haagweg-Geestbrugweg 80
6.2 BASISPAKKET MOBILITEIT, RIJSWIJK 81
6.3 RELATIE MET BESTAAND BELEID 82
6.4 MOTIES EN AMENDEMENT 82

DEEL C
GEBIEDSPROGRAMMA DOORONTWIKKELING BINCKHORST EN GEOTHERMIE 85
1 INLEIDING 86
2 INTEGRALE GEBIEDSONTWIKKELING 87
2.1 BETEKENIS VOOR DEN HAAG 87
2.1.1 Den Haag Groeit 87
2.1.2 Ruimte voor stedelijke opgaven 87
2.1.3 De Binckhorst: centraal gelegen en bereikbaar 88
2.1.4 Van extensief naar hoogstedelijk leefgebied 88
2.2 OPGAVE VOOR DE BINCKHORST 88
2.2.1 De doorontwikkeling 88
2.2.2 Nieuwe betekenis voor de stad 89
2.2.3 Stapsgewijze ontwikkeling 90
2.2.4 Hoofdopgaven voor de Binckhorst 90
2.3 KADERS VOOR DE DOORONTWIKKELING 91
2.3.1 Organische gebiedsontwikkeling en huidig omgevingsplan 91
2.3.2 Naar een wijziging omgevingsplan 91
2.3.3 Het Gebiedsprogramma Binckhorst 92
2.3.4 Het ontwikkelkader 92

3 DE ESSENTIE VAN DE BINCKHORST 93
3.1 BINCK EN HORST: VERRASSENDE STADSWIJK 93
3.2 DE VIER PRINCIPES 93
3.3 SYMBIOSE VAN OUD EN NIEUW 94
3.3.1 Karakteristiek en innovatief 94
3.3.2 Benutten Binckplekken 94
3.3.3 Gezicht naar het water 95
3.3.4 Stadswijk van de toekomst 95
3.3.5 Versterken innovatief en creatief klimaat 95
3.4 VERANKERD IN DE STAD 96
3.4.1 Bereikbaar en verbonden 96
3.4.2 Beter verbonden en meer toegankelijk 96
3.4.3 Scheiden van stromen en de mens centraal 97
3.4.4 Hubs en deelmobiliteit 97
3.4.5 Bouwverkeer 97
3.5 GROEN OM DE HOEK 97
3.5.1 Groen en gezond 97
3.5.2 Naar een klimaatbestendige Binckhorst 98
3.5.3 Bovenal natuurlijk 98
3.5.4 Rust, ruis en reuring 98
3.5.5 Vitaal en gezond 98
3.6 COMPLETE STADSWIJK 99
3.6.1 Levendig en gemengd 99
3.6.2 Maximaal gemengd 99
3.6.3 Stedelijk werkgebied 100
3.6.4 Vier karakteristieke kwartieren 100
3.6.5 Afgeronde buurtjes 100

4 VISIE OP GEBIEDSNIVEAU 101
4.1 RUIMTELIJK CONCEPT 101
4.1.1 Europese stadswijk van de 21e eeuw 101
4.1.2 Het Europese stadsmodel voor een echte stadswijk 101
4.1.3 Een fijnmazig stedelijk weefsel 101
4.1.4 Een Gelaagde bebouwing van stadsblokken 102
4.2 EEN VERRASSEND ONDERDEEL VAN DEN HAAG 103
4.2.1 Verrassende kant van het Haagse centrum 104
4.2.2 Lange lijnen verbinden 104
4.2.3 Haags Stadspark aan de trekvliet 104
4.2.4 Haagse Stadskwartieren 105
4.3 RUIMTELIJKE VERBEELDING VAN DE VIER PRINCIPES 105
4.3.1 Een goed stuk stad 106
4.4 NETWERKEN 107
4.4.1 Verankerd in de stad 107
4.4.2 Adaptief, flexibel en duurzaam 107
4.4.3 Meer actieve mobiliteit 107
4.4.4 Ontvlechten doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer 108
4.4.5 Autoluwe buurten met veel ruimte voor groen 108

4.5 VOETGANGERS 109
4.5.1 Een samenhangend netwerk 109
4.5.2 Aantrekkelijke routes en verblijfsplekken 109
4.6 FIETSERS 110
4.6.1 Netwerk van doorgaande fietsroutes 110
4.6.2 Goede parkeervoorziening voor fietsers en scooters 110
4.7 OPENBAAR VERVOER 110
4.7.1 Goed openbaar vervoer cruciaal 110
4.7.2 De Vlietlijn 111
4.8 AUTOVERKEER 111
4.8.1 Mobiliteitstransitie 111
4.8.2 Scheiden van lokaal en doorgaand verkeer 112
4.9 PARKEREN 112
4.9.1 Parkeerbehoefte die past bij hoogstedelijk gebied 112
4.9.2 Centrale mobiliteitshubs 113
4.9.3 Efficiënt gebruik van mobiliteitshubs door diverse doelgroepen 113
4.10 BINCKHORSTLAAN 114
4.10.1 Een laan met eenheid in verscheidenheid 114
4.10.2 Binckhorstlaan Noord (Deel Lekstraat-Mercuriusweg) 115
4.10.3 Binckhorstlaan Midden (Mercuriusweg-Zonweg) 115
4.10.4 Binckhorstlaan Zuid (Zonweg-Maanweg) 115
4.11 LOKALE HERNIEUWBARE ENERGIEBRONNEN 115
4.11.1 Ambities en uitgangspunten 115
4.11.2 Mix aan warmtebronnen in de Binckhorst 116
4.11.3 Warmtevoorziening per deelgebied 119
4.11.4 Energie 120
4.12 NETWERKEN IN DE ONDERGROND 120
4.12.1 Ondergrond in relatie tot openbare ruimte 120
4.12.2 Maatwerk per fase 120
4.13 BINCKHORST CIRCULAIR 121
4.14 LANDSCHAP 123
4.14.1 Groenvisie 123
4.14.2 Klimaatadaptatie, biodiversiteit en gezondheid op elk schaalniveau 124
4.14.3 Een robuuste structuur 126
4.14.4 Waterfrontpark 130
4.14.5 Levendige groene plekken 131
4.14.6 Maximaal groene profielen 132
4.14.7 Verrassende waterkant 133
4.14.8 Daken, hoven en tuinen 133
4.14.9 Sport en spel 134
4.14.10 Beheer en onderhoud 134
4.15 PROGRAMMA 140
4.15.1 Wonen, werken en voorzieningen maximaal gemengd 140
4.15.2 Een nieuwe mix voor de Binckhorst 141
4.15.3 Een Adaptief programma 141

4.16 WONEN **142**
4.16.1 Een wijk voor iedereen 142
4.16.2 Onderscheidende woonsferen 142
4.16.3 Een divers woningbouwprogramma 142
4.16.4 Zorgzame buurten 143
4.16.5 Bijzondere woonproducten 143
4.16.6 Een levendige en sociale wijk 144
4.17 WERKEN **144**
4.17.1 Stedelijk werkgebied 144
4.17.2 Een brede mix aan bedrijven 145
4.17.3 Prestatie-eisen 145
4.17.4 Intensief en Slim ruimtegebruik 145
4.17.5 Interactie en levendige mix van functies 145
4.18 VOORZIENINGEN **146**
4.18.1 Stedelijke voorzieningen op loopafstand 146
4.18.2 Het bruisend hart van de wijk 147
4.18.3 Het activeren van bijzondere (Binck)plekken 147
4.18.4 Een gebalanceerd voorzieningenaanbod 147
4.19 MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN **147**
4.20 PLAN-MER EN OMGANG BESTAANDE BEDRIJVEN **150**
4.20.1 Plan-MER 150
4.20.2 Niet alle bedrijven kunnen blijven in de Binckhorst 150
4.21 RUIMTELIJKE KWALITEIT EN RUIMTELIJKE SPELREGELS **152**
4.21.1 Spelregelkaart 152
4.22 BEGRENZINGEN EN VERBINDINGEN **153**
4.22.1 Contour Binckhorst 153
4.22.2 Verbindingen 153
4.22.3 Rooilijnen en doorsteken 153
4.23 ONTWIKKELING EN PROGRAMMA **154**
4.23.1 Ontwikkeling 154
4.23.2 Programma 154
4.24 BEBOUWING EN BOUWHOOGTE **155**
4.24.1 Bestaande Bebouwing 155
4.24.2 Nieuwbouw 156
4.24.3 Bouwhoogte 156
4.25 RUIMTELIJKE KWALITEIT **157**

5 VIER KWARTIEREN **158**
5.1 KARAKTERISTIEKE KWARTIEREN **158**
5.1.1 Vier Onderscheidende gebieden 158
5.2 BINCKHAVENKWARTIER **160**
5.2.1 Levendig en gemengd 160
5.2.2 Programma 161
5.2.3 Sfeer en identiteit 161
5.3 TREKVLIETKWARTIER **162**
5.3.1 Groen en Stedelijk 162
5.3.2 Programma 163
5.3.3 Sfeer en identiteit 163

5.4 PARKKWARTIER 164
5.4.1 Gezond leven aan het park 164
5.4.2 Programma 165
5.4.3 Sfeer en identiteit 165
5.5 MERCURIUSKWARTIER 166
5.5.1 Stedelijk werkmilieu 166
5.5.2 Programma 167
5.5.3 Sfeer en identiteit 167
5.5.4 Sporendriehoek 168

6 SAMEN BINCKHORST MAKEN 170
6.1 STRATEGIE 170
6.1.1 Ontwikkelfilosofie 170
6.1.2 Getrapt ruimtelijk kader 170
6.1.3 Financieel kader 171
6.1.4 Actief sturen op ontwikkeling en samenwerking 171
6.2 MOGELIJKE FASERING 172
6.2.1 Een stapsgewijze ontwikkeling met streefbeeld 172
6.2.2 Aaneengesloten gebieden realiseren 172
6.2.3 Voorbeelduitwerking 173
6.3 TIJDELIJKHEID 173
6.3.1 De waarde van tijdelijkheid 174
6.3.2 Tijdelijke invullingen: Vijf categorieën 174
6.3.3 Financiële Strategie 175
6.3.4 Organisatie 176
6.4 PARTICIPATIE 176
6.4.1 Samen Binckhorst maken 176

7 ONTWIKKELKADER 178
7.1 BEHOEFTE AAN EEN TOEKOMSTBESTENDIGE ONTWIKKELSTRATEGIE 178
7.2 HET ONTWIKKELKADER 178
7.3 LEESWIJZER 179

8 ONTWIKKELFILOSOFIE 180
8.1 TRANSFORMATIE IN VOLLE GANG 180
8.2 BEHOEFTE AAN MEER REGIE 180
8.3 NAAR EEN NIEUW STURINGSEVENWICHT 180
8.4 ADAPTIEF PLAN MET VOLDOENDE FLEXIBILITEIT EN BANDBREEDTE 181
8.5 DIFFERENTIATIE NAAR DEELGEBIED 182
8.6 WERKEN MET EXPLICIET EN NORMATIEF PROGRAMMA 182

9 GETRAPT RUIMTELIJK KADER 183
9.1 WERKING GETRAPT RUIMTELIJK KADER 183
9.1.1 Wijziging Omgevingsplan 183
9.1.2 Ontwikkelveld 184
9.1.3 Gebiedspaspoort/Bouwenveloppe 184
9.1.4 Werking gebiedspaspoort/bouwenveloppe i.r.t. Omgevingsvergunning 185

9.2 ALGEMENE PLANREGELS EN BELEIDSREGELS 185
9.3 FASERING EN KOSTENVERHAAL VASTLEGGEN IN OMGEVINGSPLAN 186
9.3.1 Voorbeeld open norm en beleidsregel huidig Omgevingsplan 186

10 FINANCIEEL KADER 187
10.1 EEN INTEGRALE GEBIEDSEXPLOITATIE 187
10.2 TOEWERKEN NAAR FINANCIEEL HAALBARE GEBIEDSONTWIKKELING 187
10.3 VERANKEREN FINANCIËLE HAALBAARHEID IN ONTWIKKELPROCES 188
10.4 UITRUILEN ALS APARTE REGELING 189
10.5 KOSTENVERHAAL 190
10.5.1 Kostenverhaal met tijdvak 190
10.5.2 Kostenverhaal zonder tijdvak 191
10.6 FINANCIËLE HAALBAARHEID 191
10.7 DE RELATIE TUSSEN ERFPACHT, KOSTENVERHAAL EN DE BUSINESS CASE 191
10.8 PUBLIEK VERANKERDE FINANCIËLE BIJDRAGE 192

11 ACTIEF STUREN OP ONTWIKKELING EN SAMENWERKING 194
11.1 ONTWIKKELING AFSTEMMEN OP 'ENERGIE' IN HET GEBIED 194
11.2 ACTIEF HET ROBUUST RAAMWERK VORMGEVEN 195
11.3 PUBLIEK-PRIVAAT SAMENWERKEN 195
11.4 AANZET VOOR SAMENWERKING PER KWARTIER 196
11.5 STRATEGIE VOOR COLLECTIEVE VRAAGSTUKKEN 197
11.6 STUREN OP DUURZAME BETAALBAARHEID 199

12 OMGANG BESTAANDE BEDRIJVEN 201
12.1 BEDRIJVIGHEID EN HUIDIGE OMGEVINGSPLAN BINCKHORST 201
12.2 BELANGRIJKSTE BESTAANDE HINDERCONTOUREN 201
12.3 COMPENSATIE BEDRIJVENTERREIN 202
12.4 AANPAK BEDRIJVEN MET HINDERCONTOUREN 203

13 OVERGANG NAAR NIEUW OMGEVINGSPLAN 205
13.1 LOPENDE ONTWIKKELINGEN 205
13.2 GEVOLGEN VOOR REEDS INGENOMEN GRONDPOSITIES 205
13.3 OMGANG VERWACHTINGEN MARKTPARTIJEN 206
13.4 OMGANG MET DELEN DIE – VOORUITLOPEND OP HET NIEUWE OMGEVINGSPLAN – KUNNEN WORDEN OPGEPAKT 206
13.5 TOE TE PASSEN JURIDISCH-PLANOLOGISCHE PROCEDURES 207
13.6 (INDICATIEVE) FASERING 'VOORLOPERS' 208

14 BIJLAGEN 209

DEEL D

MILIEUEFFECTEN EN VERVOLG 212

1 INLEIDING MILIEUEFFECTEN EN VERVOLG NAAR REALISATIE 213

2 MILIEUEFFECTEN 213
2.1 WAAROM EEN PLANMER 213
2.2 NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU 214
2.3 VERTREKPUNTEN PLAN-MER INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA 215
2.4 BEOORDELINGSKADER PLAN-MER 215
2.4.1 Effectbeoordeling 215
2.4.2 Scoringsmethodiek 216
2.4.3 Te beschouwen situaties 216
2.4.4 Advies commissie MER 217
2.4.5 Aanpassingen in definitief planMER 217
2.4.6 Aanpak effectenonderzoek 217
2.5 PLAN-MER UITKOMSTEN 220
2.5.1 Uitkomsten Doorontwikkeling Binckhorst 220
2.5.2 Uitkomsten De Vlietlijn 239
2.5.3 Aanbevelingen 251

3 VERVOLG NAAR REALISATIE 259
3.1 PROCES TOT VASTSTELLING INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA 259
3.2 VERVOLG MIRT-PROCES 259
3.3 JURIDISCH PLANOLOGISCHE VERANKERING 260

Managementsamenvatting

De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk hebben samen dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma opgesteld. Het is de basis voor de gezamenlijke plannen van deze gemeenten voor De Vlietlijn; een nieuwe hoogwaardig openbaar vervoerverbinding die Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg met elkaar verbindt inclusief maatregelen ten behoeve van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Ook vormt het de basis voor de doorontwikkeling van de Binckhorst voor de gemeente Den Haag. Deze managementsamenvatting beschrijft de inhoud van dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma.

Het bestaat uit 4 delen:
- deel A geeft de inleiding en gaat in op het waarom van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma
- deel B beschrijft de ontwikkeling en aanleg van De Vlietlijn in elk van de drie gemeenten
- deel C gaat over de doorontwikkeling van de Binckhorst in Den Haag
- deel D heeft betrekking op de milieueffecten, de besluitvorming en het vervolg van De Vlietlijn en de doorontwikkeling Binckhorst.

DE VLIETLIJN ALS OPLOSSING VOOR GROEIENDE MOBILITEITSVRAAG

De regio Haaglanden heeft een groeiend aantal inwoners en daarom is er behoefte aan woningen, werkplekken en voorzieningen in een prettige leefomgeving. De gemeente Den Haag richt zich daarom sinds 2016 op drie grote ontwikkelgebieden: Zuidwest, het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst. De Binckhorst is strategisch gelegen door de nabijheid van centrumvoorzieningen, ov-knooppunten en uitvalswegen richting de regio. Daarnaast geven de cultuurhistorische kenmerken kansen voor een aantrekkelijk woon- en werkgebied.

Tot 2050 ondergaat het CID-Binckhorst een van de grootste binnenstedelijke transformaties van Nederland, met 25.000 extra woningen en 30.000 extra banen. In de Binckhorst komen circa 7.000 tot maximaal 8.050 extra woningen, bovenop de al geplande 5.000, samen met voorzieningen zoals een bibliotheek, basisscholen en horeca- en sportvoorzieningen.

Deze groei vraagt om slimme mobiliteitsoplossingen in een al druk gebied. Daarnaast is de doorontwikkeling van de Binckhorst niet alleen van invloed op de mobiliteitsdruk in het gebied zelf, maar ook op de omliggende gemeenten. Het stimuleren van fiets, ov en lopen, en het scheiden van doorgaand en bestemmingsverkeer, vormen een noodzakelijke basis voor het bereikbaar en leefbaar houden van dit gebied. Voor bereikbaarheid met het openbaar vervoer is een tramlijn essentieel om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen die ontstaat door de ontwikkeling van de Binckhorst. In het BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is daarom besloten tot De Vlietlijn. Dit betekent dat naast de drie gemeenten ook de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van I&W en VRO (voorheen BZK) mee besluiten over het tracé, de maatregelen, financiering en aanleg ervan.

De Vlietlijn verbindt Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg met elkaar én met het stedelijk gebied in de regio en verbetert tegelijkertijd de bereikbaarheid van de Binckhorst en het CID. Vanwege de samenhang tussen De Vlietlijn en de doorontwikkeling van de Binckhorst is gekozen voor een Intergemeentelijk Gebiedsprogramma. Het onderdeel dat de ontwikkeling van de Binckhorst beschrijft zal echter alleen door de gemeente Den Haag worden vastgesteld. De andere gemeenten besluiten ook alleen over De Vlietlijn voor hun eigen grondgebied.

WAAROM EEN INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

De mobiliteitsuitdagingen en het tracé van De Vlietlijn raakt meerdere gemeenten en daarom is besloten om samen te werken in één Intergemeentelijk Gebiedsprogramma. Zo worden versnipperingen in het proces

tussen de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg voorkomen, worden plannen beter op elkaar afgestemd en kunnen de gemeenten en andere overheden efficiënter investeren in de aanleg van De Vlietlijn. Dit gezamenlijke programma biedt duidelijke kaders voor besluitvorming en door deze samenwerking kunnen de gemeenten hun groeiambities beter verwezenlijken en een duurzame, goed bereikbare stedelijke omgeving creëren.

DE LIGGING VAN DE VLIETLIJN

De Vlietlijn verbindt Den Haag Centraal, station Voorburg en gaat bij de Haagweg verder in het bestaande tramtracé.



Afbeelding 1. Schematisch overzicht project De Vlietlijn met deelgebieden in de verschillende gemeenten

Voor De Vlietlijn zijn een aantal doelstellingen voor het ontwerp afgesproken:

1. Het verbeteren van de kwaliteit van het mobiliteitssysteem in het plangebied inclusief stimuleren van lopen, fietsen en gebruik ov (o.a. via STOMP).
2. De hoogwaardige inpassing in het plangebied met nadruk op het verbeteren van leefmilieu, leefomgeving en verkeersveiligheid.

PAKKET MAATREGELEN

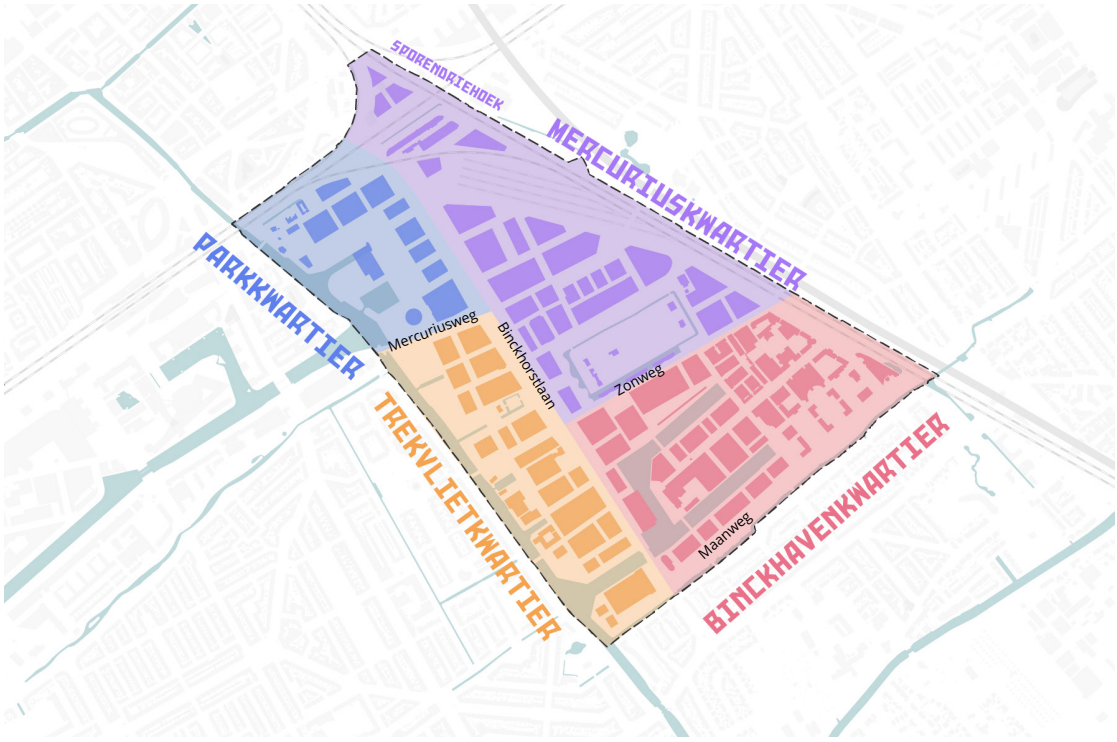
Naast De Vlietlijn worden ook aanvullende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de omliggende wijken te verbeteren. Denk aan fietsverbindingen en het herinrichten van straatprofielen. Ook zijn er maatregelen bedacht gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied voor andere modaliteiten dan openbaar vervoer en het verder stimuleren van de mobiliteitstransitie. Deze maatregelen dragen bij aan het zo goed mogelijk functioneren van De Vlietlijn.

BINCKHORST

De Binckhorst wordt getransformeerd naar een gemengd stedelijk gebied. Op dit moment zijn er diverse bedrijven met hindercontourgerelateerde richtafstanden. Tussen de gemeente Den Haag en de provincie Zuid-Holland zijn afspraken gemaakt over behoud danwel planologische compensatie van deze bedrijvigheid. Daarnaast is de vraag wat de doorontwikkeling ruimtelijk betekent voor het gebied. Op dit moment wordt gekeken naar circa 7.000 tot maximaal 8.050 extra woningen, ca 240.000 m2 bvo werkprogramma, ca. 100.000 m2 bvo aan nieuwe maatschappelijke en commerciële voorzieningen en ruimte voor geothermie. Binnen die kaders is de doorontwikkeling ook een uitgelezen kans om meer regie te nemen op de ontwikkeling en te sturen op identiteit, de (ruimtelijke) kwaliteit en de samenhang in het gebied met bijsturing op onder meer voorzieningen, economie en groen.

In de visie voor de doorontwikkeling worden vier deelgebieden bedacht, welke onderling verschillen in type programma, dichtheden en functionele invullingen. De vier deelgebieden betreffen het Trekvlietkwartier, het Binckhavenkwartier, het Mercuriuskwartier en het Parkkwartier.

Bij de ontwikkeling van het gebied worden vier dragende principes onderscheiden:
1. Karakteristiek en innovatief: behouden van de beeldbepalende en monumentale gebouwen, het maken van een gezicht naar het water.
2. Verankerd in de stad: een fijnmazig stedelijk weefsel met aantrekkelijke routes naar omliggende wijken, het Centraal Station Den Haag, Voorburg en Rijswijk.
3. Groen om de hoek: openbare ruimte wordt op elk schaalniveau maximaal groen ontworpen.
4. Complete stadswijk: karakteristieke kwartieren, waarbij dichtheden en bouwhoogten worden gekoppeld aan de HOV-haltes.



Afbeelding 2. Schematisch overzicht doorontwikkeling Binckhorst met deelgebieden

De ruimtelijk programmatische en beleidsmatige uitgangspunten uit het intergemeentelijk gebiedsprogramma worden juridisch planologisch geborgd in een wijziging van het omgevingsplan. De regels van de wijziging van het omgevingsplan vormen vervolgens weer het kader voor een nadere uitwerking in gebiedspaspoorten/bouwenveloppen voor deelgebieden en tevens het toetsingskader voor aanvragen omgevingsvergunning.

TOELICHTING OP VARIANTEN EN NOG TE MAKEN KEUZES

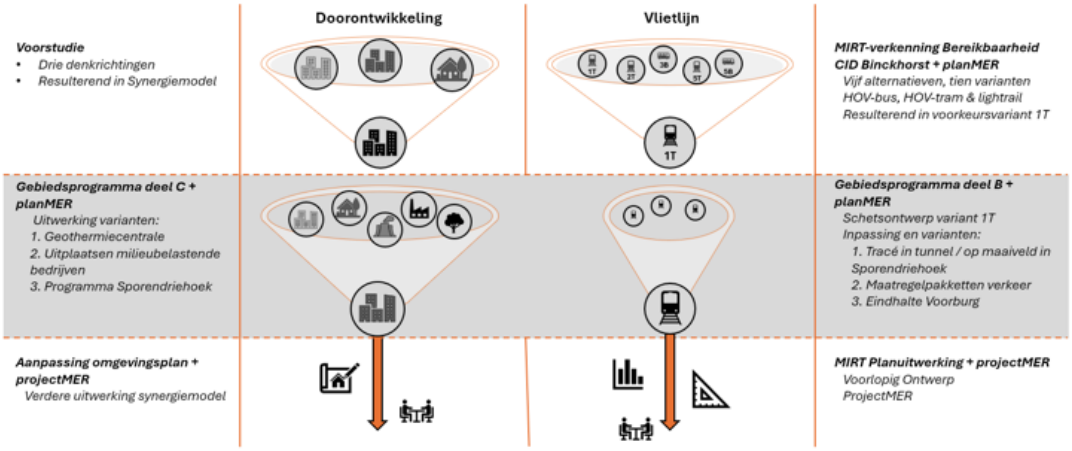
Het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is grotendeels een uitwerking van eerder vastgestelde opgaven en ambities. Echter waren er ten tijden van de terinzagelegging van het ontwerp intergemeentelijk gebiedsprogramma nog enkele onderdelen waarbij nog keuzemogelijkheden open waren. Het ging hierbij onder andere om de exacte inpassing van het tracé van De Vlietlijn, de locatie en vormgeving van bepaalde mobiliteitsmaatregelen, het al dan niet uitplaatsen van milieuhinderlijke activiteiten in de Binckhorst en de locatie van de geothermiecentrale.

Om deze keuzes zorgvuldig te kunnen maken, zijn in het planMER verschillende varianten onderzocht. Voor de meeste varianten heeft dat geleid tot een keuze voor één van de onderzochte varianten en is de tekst in deel B en deel C van het gebiedsprogramma daarop aangepast. In een enkel geval zal de keuze na vaststelling van het IGP in een latere fase plaatsvinden. Als dat het geval is, is dat ook toegelicht in deel B en C.

PLANMER

Het planMER is een milieueffectrapport dat als bijlage bij het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is toegevoegd. Het planMER beoordeelt de gezamenlijke milieueffecten van de doorontwikkeling van de Binckhorst en De Vlietlijn, vergeleken met de verwachte situatie in 2040. Dit rapport geeft inzicht in de mogelijke gevolgen voor het milieu en de leefomgeving en helpt zo om milieubelangen mee te wegen bij de uiteindelijke besluitvorming.

Het planMER is een ontwerpend MER, wat betekent dat het in dezelfde periode als het programma en het ontwerp van De Vlietlijn is ontwikkeld. Hierdoor zijn tussentijdse onderzoeksresultaten gebruikt om het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma waar nodig aan te scherpen.



Afbeelding 3. Schematisch overzicht proces planMER en vervolg

De voorgeschiedenis, de uitwerking van dit planMER en het vervolg is in onderstaande afbeelding opgenomen.

VERVOLG NAAR REALISATIE

Voor De Vlietlijn zullen de verplichte stappen van het BO-MIRT worden gevolgd. De gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk beslissen uiteindelijk over het Voorlopig Ontwerp van het project. Na goedkeuring hiervan volgt een planologisch besluit waarmee het project kan worden uitgevoerd. Dat is het moment dat de aanlegfase wordt gestart, waarin het plan verder wordt uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. De verwachting is dat de aanleg na 2030 zal starten en ingebruikname halverwege de jaren ’30 zal zijn. Ondertussen zal ook het planologisch besluit van de Binckhorst worden voorbereid. Dat besluit is aan de gemeenteraad van Den Haag. Dit wijzigingsbesluit omgevingsplan vormt vervolgens het kader voor de verdere uitwerking.



DEEL

A

INLEIDING

INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

Doorontwikkeling
Binckhorst, De Vlietlijn en Geothermie

Rijswijk

Den Haag

Leidschendam-Voorburg

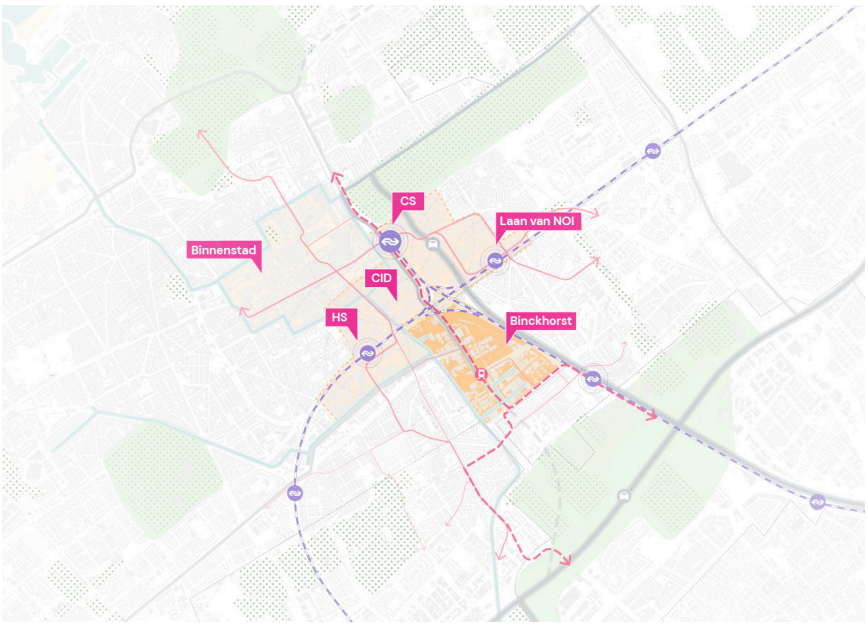
1 Inleiding

In dit onderdeel (deel A) lichten we toe wat de aanleiding is van dit 'Intergemeentelijk Gebiedsprogramma Doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en Geothermie', waarom er is gekozen voor een intergemeentelijk programma en hoe dit is opgebouwd.

In de eerste paragraaf beschrijven we de ontwikkelingen in Den Haag die de aanleiding zijn voor samenwerking tussen de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg en de reden voor het opstellen van dit intergemeentelijk programma. Daarna lichten we toe hoe we in dit intergemeentelijk programma, door te werken met varianten en gevoeligheidsanalyses, is omgegaan met de punten waar ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-IGP en planMER nog geen bestuurlijke keuze op had plaatsgevonden. Tot slot volgt een korte omschrijving van de verschillende delen van dit document (B – De Vlietlijn, C – Doorontwikkeling Binckhorst en D – Milieueffecten en vervolg).

1.1 BESCHRIJVING AMBITIE

De behoefte aan woningen, werkplekken, voorzieningen en een prettige leefomgeving voor het groeiend aantal inwoners in de regio Haaglanden is groot. Reeds in 2016 koos de gemeente Den Haag met de Agenda Ruimte Voor De Stad[1] voor een drietal prioritaire en grootschalige opgaven om deze stedelijke vraagstukken op gebiedsniveau vorm te geven. Dit betreft de gebieden Zuidwest, het Central Innovation District (hierna: CID) en de Binckhorst. De Binckhorst kent een strategische ligging door de nabijheid van centrumvoorzieningen, ov-knooppunten en uitvalswegen richting de regio. Daarnaast kent het voormalige bedrijventerrein Binckhorst een aantal specifieke (cultuurhistorische) elementen (Trekvliet met insteekhaventjes, de Binckhorsthavens, Binckhorstlaan, ecologische Broekslootzone en beeldbepalende en monumentale objecten) welke een basis vormen voor het vormgeven aan een uniek en aantrekkelijk woon-



Afbeelding 1 Strategische ligging

werk- en leefgebied.
Tot 2050 gaat in het CID-Binckhorst één van de grootste binnenstedelijke gebiedstransformaties van Nederland plaatsvinden. Tot 2050 gaat het om het faciliteren van circa 25.000 extra woningen en een groei van de werkgelegenheid met 30.000 banen. Specifiek voor de Binckhorst hebben we het over circa 7.000 tot maximaal 8.050 extra woningen bovenop de 5.000 die al gepland (en deels gebouwd) zijn, over bovenwijkse

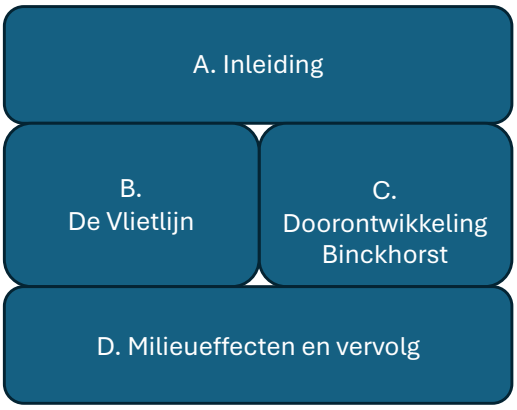
[1] Agenda Ruimte voor de Stad (Gemeente Den Haag, sept 2016, RIS295016)

voorzieningen (geothermie, bibliotheek, school voor 0-18 jaar, zwembad en sporthal), over een commercieel voorzieningencluster en aan prettig woon- en werkomgeving gelieerde voorzieningen als basisscholen, horecagelegenheden en (on)bebouwde sportvoorzieningen.

De extra woningen, werkplekken en voorzieningen vergroot de druk op de bereikbaarheid van het gebied. Extra autoverkeer is daarom erg onwenselijk waar de lokale en regionale bereikbaarheid al onder toenemende druk staat en de beschikbaarheid van ruimte voor mobiliteit beperkt is. Om onder andere het gebruik van De Vlietlijn en het fietsen en lopen te stimuleren is het ontrafelen van doorgaand- en bestemmingsverkeer en het uitwerken en realiseren van een breed palet aan mobiliteitsmaatregelen dan ook onontbeerlijk en randvoorwaardelijk voor de ontwikkelingen in het CID en de Binckhorst.

1.2 WAAROM ÉÉN INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

Het document dat hier voor u ligt is het 'Intergemeentelijk Gebiedsprogramma Doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en Geothermie' (hierna: 'Intergemeentelijk Gebiedsprogramma'). Hierin hebben de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk gezamenlijk De Vlietlijn uitgewerkt (deel B), en beschrijft de gemeente Den Haag alleen het Gebiedsprogramma 'Doorontwikkeling Binckhorst' (deel C)[2].



Afbeelding 2 Opbouw in delen van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma

In deel B ligt de nadruk op de ontwikkeling en aanleg van een nieuwe hoogwaardig openbaar vervoer-tramverbinding (HOV): De Vlietlijn. Ook worden de diverse andere mobiliteitsmaatregelen toegelicht, zoals voorzieningen voor lopen en fietsen en herinrichting van straten. In deel C ligt de nadruk op de doorontwikkeling van de Binckhorst. In deel D worden de milieueffecten en het vervolg beschreven. De milieueffecten hebben betrekking op alle drie de onderdelen: doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en de geothermiecentrale.

De opgave is intergemeentelijk, omdat het tracé van De Vlietlijn gelegen is in alle drie de gemeenten en de mobiliteitsmaatregelen zijn dan ook voor alle drie de gemeenten relevant. Daarnaast is de doorontwikkeling van de Binckhorst niet alleen van invloed op de mobiliteitsdruk in het gebied zelf, maar ook op de omliggende gemeenten. Vanwege deze samenhang is gekozen voor een Intergemeentelijk Gebiedsprogramma. Door samen te werken kunnen Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg zorgen voor een goed afgestemde en efficiënte inpassing van De Vlietlijn. Het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voorkomt versnippering in het proces en biedt duidelijke kaders voor besluitvorming, terwijl elke gemeente verantwoordelijk blijft voor de vaststelling op haar eigen grondgebied[3].

[2] De realisatie van de woningen, voorzieningen en de geothermiecentrale in de Binckhorst zijn enkel in de gemeente Den Haag gelegen. De gemeente Den Haag stelt deel C van dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma dan ook alleen vast.
[3] De eigendomsgrenzen ter plaatse van de Geestbrug leiden tot een bijzondere situatie, zie verder paragraaf 4.2 en 6.1



Afbeelding 3 Schematisch overzicht project De Vlietlijn met deelgebieden in de verschillende gemeenten

Het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma draagt bij aan duurzame mobiliteit door ruimte te faciliteren voor fietsen en lopen, door het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren, autoverkeer te verminderen en de bereikbaarheid van de Binckhorst en het CID te verbeteren. Ook de gemeenten Rijswijk en Leidschendam-Voorburg worden door De Vlietlijn beter verbonden met de regio en de treinstations gelegen in het CID. Bovendien maakt een gezamenlijke aanpak efficiëntere investeringen en financiering mogelijk, wat de realisatie van De Vlietlijn ondersteunt. Door deze samenwerking kunnen de gemeenten hun groeiambities beter verwezenlijken en een duurzame, goed bereikbare stedelijke omgeving creëren.

Voor De Vlietlijn is een aantal doelstellingen voor het ontwerp afgesproken:
1. Het verbeteren van de kwaliteit van het mobiliteitssysteem in het plangebied inclusief stimuleren van lopen, fietsen en gebruik ov (o.a. via STOMP).
2. De hoogwaardige inpassing in het plangebied met nadruk op het verbeteren van leefmilieu, leefomgeving en verkeersveiligheid.

Deze doelstellingen worden in hoofdstuk 2 van deel B verder toegelicht.

1.3 VARIANTEN IN UITWERKING

Het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is het resultaat van een langdurig planproces. Het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is de concrete uitwerking van opgaven en ambities waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden voor De Vlietlijn en de doorontwikkeling van de Binckhorst en geothermie.

Een aantal punten moet nog verder worden uitgewerkt, daarom beschrijft het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma hier verschillende opties. Voordat een bestuurlijk besluit hierover genomen kan worden, zijn de uitkomsten van onderzoeken of reacties uit de participatie of inspraak nodig. Voor deze onderdelen zijn daarom in het planMER verschillende varianten onderzocht of gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Inmiddels heeft op een aantal punten bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden en zijn de teksten in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma hierop aangepast.

De verschillende varianten (zie paragraaf 3.2, deel B) voor De Vlietlijn betreffen:
- het tracé van De Vlietlijn in de Sporendriehoek (maaiveld of tunnel)
- de eindhalte in Voorburg (Station Voorburg of naast Opa's Veldje)(aan de taludkant van het spoor)
- het aanvullend maatregelpakket infrastructuur (pakket 1, 2, 3 of 4)

Voor het tracé van De Vlietlijn wordt in het definitief IGP uitgegaan van de tunnelvariant. Voor de overige twee varianten is nog geen definitieve keuze gemaakt.

De gevoeligheidsanalyses (zie paragraaf 3.5, deel B) die zijn uitgevoerd voor De Vlietlijn betreffen:
- een hogere verkeersintensiteit Geestbrugweg
- de verkeersinrichting van de Lekstraat
- de aanleg van een tailtrack in de Lekstraat
- inrichting Maanweg

Ook voor de doorontwikkeling Binckhorst is een aantal varianten (zie 2.5.1.3, deel D) onderzocht:
- het programma Lekstraat/Spoorboogzone
- wel of niet uitplaatsen milieuhinderlijke activiteiten
- een viertal locaties voor Geothermie
- bedrijvigheid Mercuriuskwartier

In de Lekstraat/Spoorboogzone wordt in het IGP geen woonprogramma opgenomen. Jachtwerf de Haas en Dyckerhoff Basal zullen worden ingepast in het gebied. Voor het uitplaatsen van het Afvalcluster is besloten dat op aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Verder wordt nog onderzocht of uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg mogelijk is om een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS te kunnen herhuisvesten. Voor de geothermiecentrale is de locatie Vestaweg gekozen. Tot slot worden in een deel van het Mercuriuskwartier (Noord) bedrijven vergelijkbaar met milieucategorie 3.1 en, mits de richtafstanden dat toestaan, eventueel milieucategorie 3.2 toegestaan.

Daarnaast zijn voor de doorontwikkeling Binckhorst de volgende gevoeligheidsanalyses (zie 2.5.1.4, deel D) uitgevoerd:
- maximumsnelheid verlagen Binckhorstlaan
- woningdichtheid Binckhorst
- optimalisatie Rotterdamsebaan
- aanleg afsluiting autoverkeer Rijswijkseweg
- langgerekte gebouwen langs drukke wegen

1.4 KORTE BESCHRIJVING DE VLIETLIJN (DEEL B)

In het onderdeel De Vlietlijn (deel B) van dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma beschrijven we de inpassing van de nieuwe HOV-tramverbinding in de drie gemeenten. Het project De Vlietlijn is een zogeheten MIRT-project. MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen waarbij het Rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland (zie deel B, vanaf paragraaf 1.2).

De Vlietlijn is een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding die Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg met elkaar en met het stedelijk gebied in de regio verbindt. Deze HOV-tramverbinding is essentieel om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen als gevolg van de stedelijke ontwikkeling.

1.5 KORTE BESCHRIJVING DOORONTWIKKELING BINCKHORST (DEEL C)

In het onderdeel 'Doorontwikkeling Binckhorst' (deel C) van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma beschrijven we de verdere transformatie van de Binckhorst en de aanleg van de Geothermiecentrale. De Binckhorst ondergaat momenteel een transformatie naar een gemengd stedelijk gebied. Het was oorspronkelijk een traditioneel bedrijventerrein, en nu ontwikkelt de Binckhorst zich tot een hoog-stedelijke woon-werkomgeving. Dankzij de transformatie wordt het gebied duurzamer en leefbaarder, met ruimte voor woningen, bedrijven en voorzieningen. Met de Doorontwikkeling Binckhorst is een verdichting met het aantal woningen met de daarbij behorende voorzieningen voorzien en worden locaties overwogen voor een geothermiecentrale zodat qua energievoorziening de Binckhorst en omgeving ook klaar is voor een duurzame toekomst.

1.6 KORTE BESCHRIJVING MILIEUEFFECTEN EN VERVOLG (DEEL D)

In onderdeel 'Milieueffecten en vervolg' (deel D) schetsen we op hoofdlijnen de uitkomsten van het plan-milieueffectrapport (planMER). Ook beschrijven we het vervolgproces van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en de verschillende stappen die daarna nodig zijn tot realisatie.

PlanMER

Voor het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is een planMER opgesteld. Het planMER is een bijlage bij dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en wordt tegelijkertijd in procedure gebracht. Het planMER beoordeelt de milieueffecten van de doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en de geothermiecentrale gezamenlijk ten opzichte van het referentiejaar 2040. Het planMER helpt daardoor inzicht te krijgen in de milieueffecten en op die manier milieueffecten te wegen bij de uiteindelijke besluitvorming. De referentiesituatie is de huidige situatie, aangevuld met de autonome ontwikkelingen. Naast de ontwikkelingen zoals beschreven in dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma kunnen ook andere ontwikkelingen en projecten in en in de nabijheid van het gebied van invloed zijn op het milieu en de leefomgeving in 2040. Dat noemen we autonome ontwikkelingen. Het planMER is een zogenaamd ontwerpend MER, dat is opgesteld in een gelijk oplopend proces met de ontwikkeling van dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en het ontwerp van De Vlietlijn. Het planMER is hierbij gebruikt om op de milieu-thema's alle hoeken van het speelveld in beeld te brengen. Voor het planMER zijn de uitgangspunten van de eerste concepten van 2024 gehanteerd. Tussentijdse uitkomsten van onderzoeken zijn gebruikt om het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en het ontwerp van De Vlietlijn steeds verder aan te scherpen. Het kan daarom voorkomen dat er verschil zit tussen uitgangspunten in het planMER en het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma. Hierbij is hetgeen opgenomen in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma de meest recente stand van zaken en past dit binnen de kaders (de hoeken van het speelveld) die zijn onderzocht in het planMER.

[5] Nota van Beantwoording NRD

Notitie reikwijdte en detailniveau
Onderdeel van het opstellen van het planMER is een 'Nota Reikwijdte en detailniveau' (NRD). De NRD vormt de start van de mer-procedure. De NRD beschrijft wat er in het planMER aan alternatieven, omgevingsaspecten en effecten onderzocht gaat worden ('reikwijdte'). Daarnaast geeft de NRD informatie over de manier waarop de effecten onderzocht gaan worden en met welke diepgang ('detailniveau'). De NRD is ter inzage gelegd van 27 september tot en met 15 november 2024 en hier zijn zienswijzen op ingediend. In de Nota van Antwoord[5] zijn deze zienswijzen van een antwoord voorzien. De zienswijzen en de beantwoording daarvan, zijn betrokken in de uitwerking van het planMER (zie paragraaf 2.2, deel D).

Vervolg
In het laatste hoofdstuk van deel D is het vervolgproces beschreven. Dit gaat om de vaststelling van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en de stappen die daarna gezet moeten worden voor verdere uitwerking en uiteindelijke realisatie.

1.7 LEESWIJZER

Kortom, dit **Deel A** bevat de inleiding en een duiding van de verschillende onderdelen.
Deel B is één van de onderdelen van het 'Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en beschrijft de inpassing van De Vlietlijn in drie gemeenten. De opzet van dit onderdeel is daarop ingericht. Hoofdstuk 2 gaat meer in detail in op de ambities en het beeldkwaliteitsplan, hoofdstuk 3 beschrijft de ligging van De Vlietlijn en de mobiliteitsmaatregelen. Hoofdstuk 4, 5 en 6 gaan specifiek in op het grondgebied van respectievelijk de gemeente Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. In **Deel C** leest u over de Doorontwikkeling Binckhorst en in **Deel D** de samenhang van dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma met het planMER en het vervolg.

De teksten in dit document zijn gebaseerd op vele verschillende bronnen. Voor delen van het document hebben we teksten uit bestaande (beleids)stukken overgenomen. Ten behoeve van de leesbaarheid hebben we geen verwijzingen in de tekst opgenomen. Documentatie met achtergrond over het onderdeel De Vlietlijn (deel B) vindt u via deze link.[6]

[6] Achtergrondinformatie over De Vlietlijn



DEEL B

INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

DE VLIET LIJN

Rijswijk

Den Haag

Leidschendam-Voorburg

1 Inleiding

Dit onderdeel (deel B) van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma, behandelt de ontwikkeling van De Vlietlijn en alle daarmee samenhangende maatregelen voor mobiliteit en infrastructuur. Onderdeel B bestaat uit drie algemene hoofdstukken en drie hoofdstukken elk gericht op De Vlietlijn binnen het grondgebied van elke gemeente afzonderlijk.

In het eerste hoofdstuk van deel B beschrijven we het totstandkomingsproces van De Vlietlijn tot nu toe en geven we inzicht in de besluitvorming over De Vlietlijn. In de eerste paragraaf van dit hoofdstuk beschrijven we kort waarom een HOV-tramverbinding en een pakket aan mobiliteitsmaatregelen nodig zijn. Vervolgens beschrijven we welke partijen zijn betrokken bij de ontwikkeling van De Vlietlijn en schetsen we het proces tot het punt waar we ons nu bevinden. In hoofdstuk 2 gaan we dieper in op de doelstellingen van het zogenoemde Schets Ontwerp+ (SO+) van De Vlietlijn. In hoofdstuk 3 leest u meer over het tracé van De Vlietlijn en de overige mobiliteitsmaatregelen, en over de punten en onderwerpen waarover nog besluiten (moeten) worden genomen.

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 gaan we per gemeente in op de specifieke ligging van De Vlietlijn en de overige mobiliteitsmaatregelen. Aan het einde van het hoofdstuk heeft de lezer een goed beeld van de context en scope van de ontwikkeling van De Vlietlijn, en is duidelijk op welk punt in het hele proces we ons bevinden.

1.1 AMBITIE EN OPGAVEN CID-BINCKHORST

In de inleiding van deel A heeft u kunnen lezen dat de regio verandert. Jongeren zoeken woonruimte. Kinderen en kleinkinderen willen ook in de toekomst in deze regio kunnen wonen, werken en leven. Dat vraagt om ruimte voor nieuwe woningen, maar ook om een regio die bereikbaar, leefbaar en veilig blijft. De opgave waar wij voor staan gaat daarom niet alleen over de ontwikkeling van een nieuw gebied of een nieuwe openbaarvervoerverbinding, maar over de vraag hoe we de regio toekomstbestendig houden voor huidige én toekomstige generaties.

De Binckhorst verandert van een bedrijventerrein in een gebied waar het prettig is om te wonen, werken en ontspannen. In 2018 stelde de gemeente een 1e plan vast. Dit is het Omgevingsplan Binckhorst. In dit gebied en het omliggende CID worden de komende jaren duizenden woningen, werkplekken en voorzieningen extra gerealiseerd. Daarmee levert het gebied een belangrijke bijdrage aan de regionale én nationale woningbouwopgave. De Binckhorst moet dan ook een gezonde, schone wijk worden en klaar zijn voor de toekomst. De gemeente Den Haag stelt hoge eisen aan duurzaamheid, klimaatadaptatie en natuur-inclusiviteit.

Deze ontwikkeling brengt ook een groeiende bereikbaarheidsopgave met zich mee. Om wonen, werken en voorzieningen goed bereikbaar te houden, zijn ook maatregelen noodzakelijk op het gebied van mobiliteit. Om de verdere transformatie van het CID-Binckhorst mogelijk te maken én de bereikbaarheid van het gebied en de direct eromheen gelegen gebieden te verbeteren, zijn mobiliteitsmaatregelen nodig die knelpunten helpen oplossen en invulling geven aan de ambities voor ov en fiets. Hiervoor zijn als maatregelen een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding en aanvullende maatregelen vastgesteld. Dit Basispakket Mobiliteit is de naam van het totaalpakket aan maatregelen wat wordt getroffen. De Vlietlijn, de HOV-verbinding, is een comfortabele en snelle zogenoemde hoogwaardig openbaar vervoer-tramverbinding grotendeels op een vrije baan, die bewoners, werkenden en bezoekers verbindt met Den Haag, Rijswijk, Delft en Leidschendam-Voorburg, en daarmee de bereikbaarheid van het gebied en omgeving verbetert (zie kader ‘Waarom een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding?’). Verder zal het ontwerp ook gericht zijn op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit, met ruimte voor fiets en voetganger en een verbeterde verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er een beter woon- en leefklimaat.

Waarom een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding?
Hoogwaardig openbaar vervoer, afgekort HOV, is een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijsnelheid) en frequentie en een daarmee samenhangende veiligheid en reizigerscomfort. De komst van HOV is een voorwaarde voor de groei naar meer woningen en arbeidsplaatsen.

Het veranderende en verbeterde mobiliteitsaanbod met HOV draagt bij aan de ontwikkeling van gemengd hoogstedelijke milieus. Tot op heden liggen de stedelijke regio's rond Rotterdam en Den Haag nabij, maar zijn ze niet sterk verbonden met de Binckhorst en omliggende wijken. De Vlietlijn zorgt door het realiseren van meer verbinding en ontsluiting voor samenhang en kan hiermee het potentieel van de nabijheid benutten. Daarnaast is De Vlietlijn onderdeel van de koningscorridor die het verdere achterland (Zoetermeer en Delft) verbindt met de Internationale Zone in Den Haag en de kust.

De huidige stations en Randstadraillijnen bieden een goede basis voor een optimale bereikbaarheid van het CID, de Binckhorst en omliggende wijken op alle schaalniveaus. Het gebied vormt een knooppunt van stedelijk, regionaal en (inter)nationaal niveau. Het openbaar vervoer is essentieel voor het bereikbaar maken voor grote reizigersstromen. Vooral het tram-, RandstadRail- en spoornetwerk zijn hiervoor onmisbaar. Het busnetwerk functioneert aanvullend hierop. Het openbaar vervoer moet samen met de fiets de groei van de externe verplaatsingen van en naar CID-Binckhorst opvangen. Het ov-netwerk kent nu al capaciteitsknelpunten, zowel bij de stations als in het netwerk. Centrale delen van het tram- en RandstadRail-netwerk zijn overbelast.

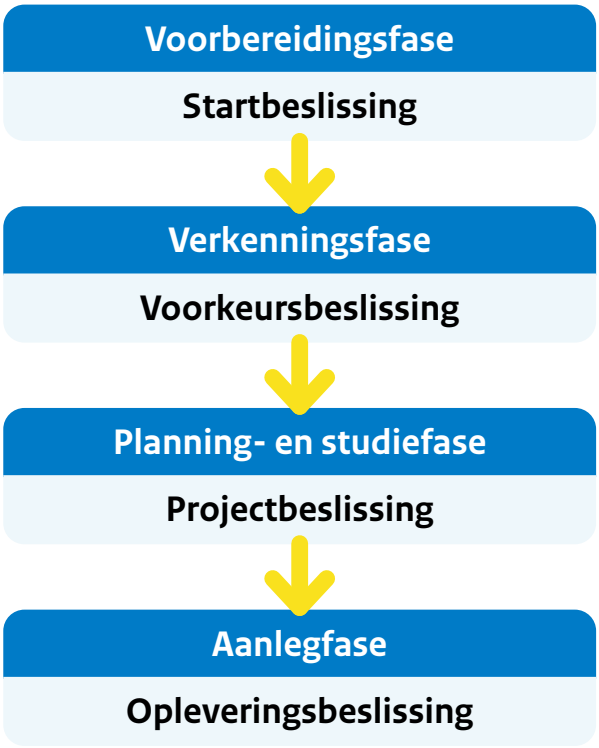
Het is een noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid, volgens het 'STOMP'-principe[7] en te investeren in de verbetering van de woon- en leefkwaliteit en de verkeersveiligheid in de bestaande woonwijken rondom de Binckhorst, in Rijswijk, in Voorburg-West en Den Haag. Juist op die plekken waar deze verbetering gerelateerd is aan de aanleg van De Vlietlijn.

[7] STOMP-principe, ofwel een volgorde in prioriteit voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service, Privé-auto, zie ook paragraaf 2.1

1.2 SAMENWERKING IN MIRT-PROJECT

Voor de totstandkoming en invulling van de benodigde mobiliteitsmaatregelen en de verbetering van woon- en leefklimaat en de verkeersveiligheid trekken zeven overheden samen op in het MIRT-project: de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van I&W[8] en VRO[9] (voorheen: BZK).

MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen waarbij het Rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. Een MIRT-project bestaat uit verschillende fasen, waarin wordt toegewerkt naar een steeds concretere invulling van ruimtelijke opgaven (afbeelding 1).



Afbeelding 1 Fasen in het MIRT-proces

In de 'MIRT-verkenning CID-Binckhorst (2023) is door het samenwerkingsverband van de zeven overheden toegewerkt naar een voorkeursbeslissing met daarin een integraal pakket met mobiliteitsmaatregelen voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst. Om zowel CID-Binckhorst als de omliggende gebieden ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden, wordt de doorontwikkeling van CID/Binckhorst gefaciliteerd met het anders invullen van stedelijke mobiliteit.

[8] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
[9] Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (voorheen Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties)

Deze opgave is vertaald naar drie projectdoelen:

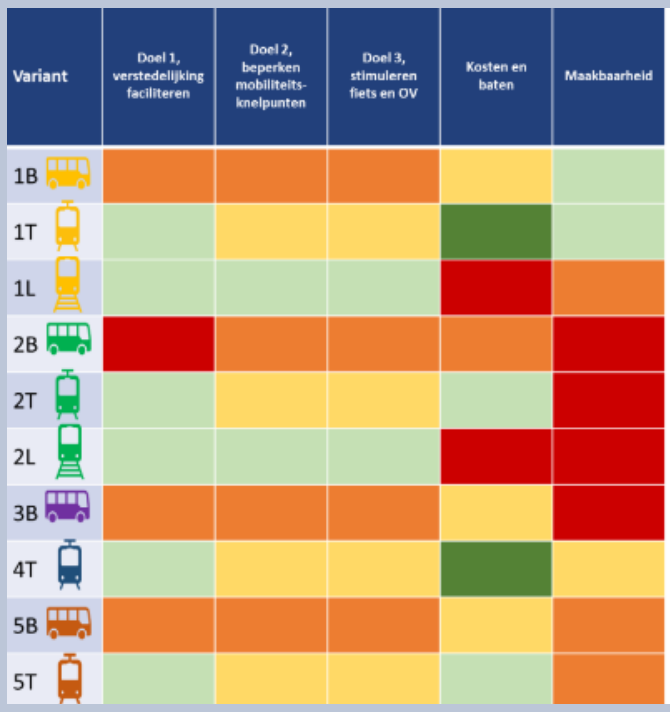
1. Mogelijk maken van verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden. Dat betekent dat het verkeer- en vervoersysteem blijft passen bij het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied.
2. Bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door aanpak van de NMCA[10] ov-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door verstedelijking van CID-Binckhorst. Dat betekent dat de knelpunten in het mobiliteitssysteem (met name voor het ov, maar ook voor de auto) worden aangepakt.
3. Bijdragen aan regionale ambities voor fiets en ov middels specifieke maatregelen gericht op fiets en ov die stimuleren dat meer mensen gebruik gaan maken van ov en de fiets in plaats van de auto.

In de Verkenningsfase (2019 – 2023) zijn route-alternatieven bekeken (door/langs welke straten De Vlietlijn het beste kan rijden) en is het meest geschikte type vervoermiddel onderzocht (bus, tram, lightrail). Tevens is een bijbehorend plan-MER (plan-milieueffectrapport) opgesteld. In deze periode is ook een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse gemaakt. De verkenningsfase heeft medio 2023 geleid tot een vastgesteld voorkeursalternatief en een reservering van geld voor de realisatie van het project. Dit voorkeursalternatief bestaat uit: het Basispakket Mobiliteit met De Vlietlijn en 15 overige maatregelen. Andere maatregelen focussen onder andere op de structuurverbetering voor fiets en voetganger.

Hoe het voorkeursalternatief tot stand is gekomen

In de Verkenningsfase zijn 17 denkbare route-opties tussen Den Haag Centraal – station Voorburg en richting Rijswijk/Delft geïnventariseerd en beoordeeld. Na deze beoordeling bleven vier kansrijke routes naar station Voorburg en twee naar Rijswijk/Delft over. Combinaties van de routes naar station Voorburg en richting Rijswijk/Delft leidden tot vijf tracé-alternatieven. Deze zijn daarna gekoppeld aan de drie mogelijke modaliteiten (HOV-bus, HOV-tramverbinding en lightrail), wat tien kansrijke varianten voor De Vlietlijn t.b.v. de bereikbaarheid CID-Binckhorst heeft opgeleverd. De beoordeling van de tien kansrijke varianten is gebeurd op basis van het beoordelingskader uit de Nota Reikwijdte en Detailniveau die voor het plan-MER is opgesteld. Bij de beoordeling is gekeken naar effecten zoals bereikbaarheid, financiële haalbaarheid en leefomgeving en milieu. De voorkeursvariant was de variant met de hoogste relatieve eindscore (1T in de afbeelding hieronder).

[10] Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse. Dit is een instrument gebruikt door Ministerie I&W om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen in mobiliteit, de knelpunten op het gebied van infrastructuur en capaciteit, en de maatschappelijke opgaven op het gebied van bereikbaarheid.



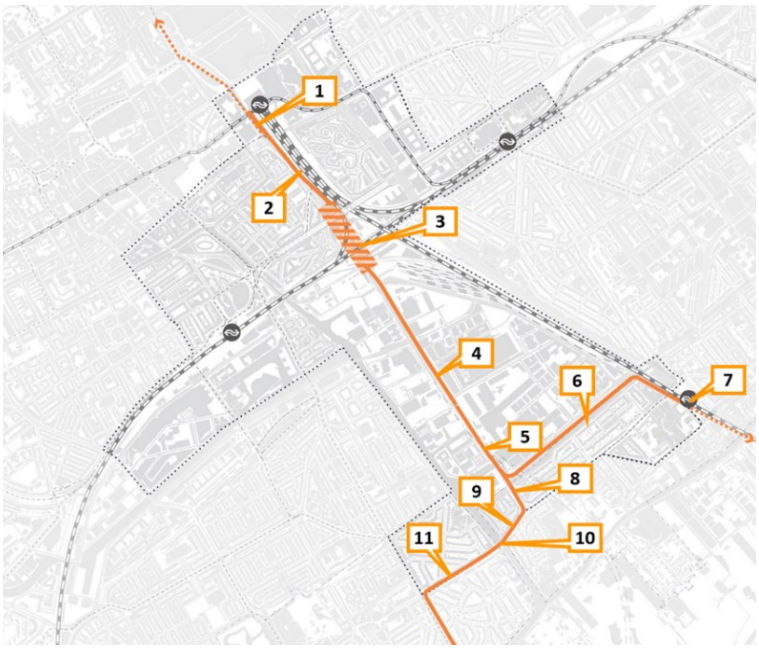
Variant	Relatieve eindscore
1T	1
4T	2
5T	3
2T	4
1L	5
2L	6
1B	7
5B	8
3B	9
2B	10

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

De lezer die meer wil weten over de totstandkoming verwijzen we naar het 'Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst' (Bibliotheek | De Vlietlijn). Hier kunt u ook terecht als u meer wil weten over de voorgeschiedenis en brede context van onderzoeken en beleidsvoornemens die hebben geleid tot de huidige keuze van het voorkeursalternatief.

DE VLIETLIJN

De variant met de beste relatieve eindscore is een combinatie van een specifiek vervoersmiddel (een tram) op een specifiek tracé (zie afbeelding 2). Het tracé is als volgt:



1. Aanlanding station Den Haag Centraal
2. Lekstraat
3. Omgeving Sporendriehoek
4. Binckhorstlaan Den Haag
5. Omgeving Binckhorstbrug en kruising Binckhorstlaan Maanweg
6. Maanweg Den Haag en van Maanweg naar station Voorburg
7. Aanlanding station Voorburg
8. Binckhorstlaan Voorburg
9. Prinses Mariannelaan
10. Geestbrug
11. Geestbrugweg

Afbeelding 2 Voorkeursalternatief De Vlietlijn: -Den Haag C. - Binckhorstlaan - Maanweg – station Voorburg & HOV-tram naar Rijswijk en Delft via Binckhorstlaan – Geestbrugweg

De Vlietlijn moet de toename in de vraag naar ov opvangen en de reistijd voor bewoners, werkenden en bezoekers verkorten.

BASISPAKKET MOBILITEIT

Naast De Vlietlijn bevat het voorkeursalternatief zoals beschreven in dit Intergemeentelijke Gebiedsprogramma 15 mobiliteitsmaatregelen die het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto moeten stimuleren. De maatregelen 7, 10 en 11 zijn in het proces richting uitwerking SO+ afgevallen.

Het Basispakket Mobiliteit richt zich op de thema's[11] langzaam verkeer, ruimtegebruik, smart mobility, logistiek en fietsparkeren bij stations. Deze maatregelen zijn erop gericht om de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming te vergroten in zowel de straten waar De Vlietlijn doorheen komt, als in het grotere gebied van CID-Binckhorst. In afbeelding 3 zijn de maatregelen die onderdeel uitmaken van het Basispakket Mobiliteit gegroepeerd per thema opgenomen.

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

Afbeelding 3 Maatregelen Basispakket Mobiliteit

De resultaten van de verkenningsfase zijn vastgelegd in het 'Masterplan CID-Binckhorst'. In de 'Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID-Binckhorst' is de keuze voor dit voorkeursalternatief bekrachtigd door de zeven overheden en in de drie gemeenteraden. De bovengenoemde zeven partijen hebben zich daarmee gecommitteerd aan, onder andere, het beschikbaar stellen van gronden in hun eigendom, uiterste inspanning om de benodigde planologische procedures en vergunningen tijdig te doorlopen c.q. te verlenen, en aan financiële afspraken (zie ook 1.3).

[11] De uitwerking van de thema's vindt u in hoofdstuk 3 van het 'Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst'.

1.3 HUIDIGE FASE MIRT-PROCES: PLANNING- EN STUDIEFASE

Het project De Vlietlijn bevindt zich momenteel in de Planning- en Studiefase. In deze fase wordt De Vlietlijn verder in detail uitgewerkt. Deze fase heeft als doel om De Vlietlijn zo getrouw mogelijk aan het voorkeurstracé in te passen in de omgeving met zo weinig mogelijk onwenselijke effecten op milieu en leefomgeving. Hiervoor is in deze fase een Schets Ontwerp+ (hierna: SO+) opgesteld waarin de precieze ligging van De Vlietlijn en het inpassen en inrichten van de openbare ruimte eromheen zijn uitgedacht. Het SO+ richt zich daarmee op de technische, functionele en ruimtelijke inpassing van De Vlietlijn. Hierbij is ook bekeken welke andere (verkeers)maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Voor het SO+ zijn de doelstellingen op projectniveau, zoals beschreven in paragraaf 1.2, verder uitgewerkt en geconcretiseerd. Dit past ook goed bij deze fase in het proces waarin toegewerkt is naar concrete inpassing. De doelstellingen voor het SO+ zijn:

1. het verbeteren van de kwaliteit van het mobiliteitssysteem in het plangebied inclusief stimuleren van lopen, fietsen en gebruik ov.
2. de hoogwaardige inpassing in het plangebied met nadruk op het verbeteren van leefmilieu, leefomgeving en verkeersveiligheid.

Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in negen generieke bouwstenen die leidend zijn voor de verdere uitwerking van het SO+. De bouwstenen zijn ontwerpprincipes die sturing geven aan de ruimtelijke kwaliteit en zijn concrete vertaling naar de fysieke ingrediënten. Zie verder paragraaf 2.2, Deel B. Het definitief budget volgt bij een definitief ontwerp na een goedgekeurd besluit in het kader van het MIRT. De verwachting is dat de aanleg na 2030 zal starten en ingebruikname halverwege de jaren ’30 zal zijn.

PLANMER

Ook voor deze fase van het MIRT-proces is een planMER uitgevoerd. Dit planMER geeft inzicht in de effecten op milieu en omgeving en beoordeelt in hoeverre het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma, bijdraagt aan het realiseren van de beoogde doelstellingen. In het planMER zijn ook varianten onderzocht en gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Met de uitkomsten van het planMER is het SO+ verder aangescherpt. Zie verder hoofdstuk 2, Deel D.

1.4 PARTICIPATIE

Het SO+ van De Vlietlijn is in samenwerking met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden uit de omgeving verder uitgewerkt en tot stand gekomen. Het participatieproces heeft in drie participatierondes plaatsgevonden. Tijdens deze rondes hebben informatiemarkten (inloopbijeenkomsten), online participatie en werkgroepsessies per deelgebied plaatsgevonden.

Voor de participatie zijn werkgroepen opgericht per deelgebied:

- Deelgebied 1: Lekstraat-Sporendriehoek (Den Haag)
- Deelgebied 2: Binckhorstlaan-Maanweg (Den Haag)
- Deelgebied 3: Leidschendam-Voorburg
- Deelgebied 4: Rijswijk

Elke werkgroep bestond uit verschillende deelnemers, waaronder vertegenwoordigers van organisaties en individuele belanghebbenden, zoals bewoners en ondernemers. Ook hebben 1-op-1 gesprekken met diverse ondernemers plaatsgevonden. Ook waren experts op het gebied van techniek, planning, verkeer, groen en openbare ruimte betrokken. Belanghebbenden hebben zo op verschillende manier en momenten -online en fysiek- kunnen meedenken over de plannen. De verzamelde input en samenvattingen van de werkgroepen zijn terug te vinden op de website van De Vlietlijn.

Parallel aan de participatie voor het opstellen van het schetsontwerp voor de inpassing van De Vlietlijn heeft ook participatie plaatsgevonden voor de verkeersonderzoeken. Hiervoor zijn twee bijeenkomsten georganiseerd. De uitkomsten van de verkeersonderzoeken zijn meegenomen in het schetsontwerp.

De reacties uit het participatieproces tot nu toe hebben onder andere geleid tot extra aandacht voor verkeersveiligheid (in het bijzonder langzaam verkeer versus een HOV-tramverbinding), de impact op de leefbaarheid en bereikbaarheid van bestaande woonwijken, de impact op groen en groenvoorzieningen (Opa's Veldje[12] , ecologische verbindingszone Broekslootzone (ter plaatse van Maanweg), bomen langs het tracé), sociale veiligheid, de ontsluiting en bereikbaarheid voor bevoorrading van bedrijven en bijvoorbeeld mogelijke impact op het aantal parkeerplaatsen en parkeerdruk in de omgeving. Ook zijn aanvullende suggesties aangedragen, zoals de suggestie om in de uitwerking van de plannen te onderzoeken of teruglegging van de gevellijn in de Maanweg een optie is om ruimtebeslag op groen te voorkomen. In de participatieverantwoording[13] is dit nader uitgewerkt.

VERANTWOORDING

Voor de participatie is een verantwoording opgesteld voor de Schetsontwerpfase van het MIRT traject Planning- en Studiefase. Het doel van de participatieverantwoording is om op een transparante en gestructureerde manier inzicht te geven in hoe de participatie is vormgegeven binnen de huidige fase van het project De Vlietlijn.

De verantwoording laat zien:

- Wie betrokken zijn bij het participatieproces;
- Hoe deze betrokkenheid is georganiseerd;
- Wat de opbrengsten zijn van de participatie;
- Op welke manier de input van belanghebbenden is meegenomen in de besluitvorming;
- Waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt en hoe de input van de participanten daarin meegenomen is.

PARTICIPATIE NA DE TERINZAGELEGGING ONTWERP IGP

In september 2025 is er een inloopavond geweest waarbij geïnteresseerden tijdens twee verschillende sessies in gesprek konden gaan over de ontwikkeling van De Vlietlijn. De reacties die zijn ontvangen, zien ook op het participatieproces zelf. Zo is vanuit de omgeving duidelijk aangegeven dat er behoefte is aan een totaalbeeld: welke projecten lopen er, hoe zit de samenhang, welk effect hebben de projecten op elkaar. Het is belangrijk dat hier recht aan wordt gedaan en dat belanghebbenden goed meegenomen worden in overzichtelijke en complete informatie die ook de samenhang tussen de projecten laat zien. Deze oproep nemen wij serieus. We nemen deze samenhang en raakvlakken mee in het vervolgproces om te zorgen dat de omgeving een samenhangend beeld kan krijgen van de ontwikkelingen in het gebied. De verzamelde input en samenvattingen van de werkgroepen zijn terug te vinden op de website van De Vlietlijn.

[12] Opa's Veldje is een voor bewoners waardevol buurtpark aansluitend op de ecologische zone Broeksloot. Zie ook paragraaf 5.1.2.
[13] Deze participatieverantwoording is gelijktijdig met het ontwerp Intergemeentelijk Gebiedsprogramma ter inzage gelegd.

1.5 STAKEHOLDERS HTM/PRORAIL

Naast de zeven opdrachtgevers hebben HTM en ProRail als toekomstig beheerders (en concessiehouder) een nadrukkelijke belangrijke adviserende en toetsende rol. ProRail is onder andere actief betrokken bij het ontwerpproces van De Vlietlijn zelf en bij het ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van de spoorbaan. De precieze ligging van de HOV-tramverbinding komt in nauwe samenwerking met ProRail tot stand en in de realisatiefase neemt ProRail het deel in de nabijheid van het spoor (binnen beperkingengebied en hoofdspoorweginfrastructuur) voor haar rekening. De Vlietlijn is een uitbreiding van het tramnetwerk en moet naadloos aansluiten op bestaande HTM-diensten. Om die reden adviseert de HTM als beheerder van het tramwegennet onder andere over de technische uitwerking van de ontwerpen, het ontwerp van de haltelocaties langs het tracé, aanpassingen aan de HTM-infrastructuur of -exploitatie, en communicatie en afstemming met de omgeving bij de inpassing in de Sporendriehoek.

1.6 VERVOLG

Vooruitlopend op de formele besluitvorming over het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma zijn alle stukken (ontwerp Intergemeentelijk Gebiedsprogramma, ontwerp plan-MER en het Ontwerp SO+) ter inzage gelegd van 1 september tot en met 13 oktober 2025. Op 22 september 2025 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. In deze periode konden bewoners, organisaties en andere belanghebbenden reageren. Er zijn in totaal 137 zienswijzen binnengekomen. In de Nota van Antwoord zijn de zienswijzen en de beantwoording daarvan opgenomen. Een aantal zienswijzen heeft geleid tot aanpassingen van het IGP zelf. Andere zienswijzen worden meegenomen bij de latere uitwerking van het IGP. Na het verwerken van de aanpassingen is er een definitief IGP en een definitief plan-MER. Ook is er dan een definitief SO+ voor De Vlietlijn. Deze stukken zullen voor bestuurlijke besluitvorming worden aangeboden aan de colleges van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, elk voor het eigen grondgebied. Hierna kan verdere uitwerking worden opgepakt. Meer informatie over de stappen daarna vindt u in Deel D.

2 SO+ De Vlietlijn

Dit hoofdstuk beschrijft de doelstellingen van SO+ en de beeldkwaliteit. De doelstellingen van het SO+ zijn een uitwerking van de projectdoelstellingen. In de paragraaf over de beeldkwaliteit is op hoofdlijnen beschreven welke uitgangspunten en principes zijn gebruikt voor hoe De Vlietlijn eruit komt te zien. Tot slot wordt ingegaan op de kabels en leidingen in het gebied.

2.1 DOELSTELLINGEN SO+

Het SO+ richt zich op de technische, functionele en ruimtelijke inpassing van De Vlietlijn. Hierbij is ook bekeken welke andere (verkeers)maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

De samenwerkende partijen hebben vastgelegd dat bij het opstellen en uitwerken van de maatregelen voor het verbeteren van de stedelijke mobiliteit extra aandacht uit dient te gaan naar een hoogwaardige inpassing in de stedelijke omgeving, waarbij thema's als duurzaamheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid, groen en milieu centraal staan. Hierbij is de ambitie uitgesproken om niet alleen negatieve effecten te mitigeren, maar daar te zorgen voor een verbetering op deze aspecten voor de directe omgeving van De Vlietlijn.

Invulling van de duurzaamheidsambities is verkend met de methode van een ambitieweb. Deze methode is gebruikt om de stap te zetten van ambities naar concrete doelstellingen. Vanuit het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst en de bijbehorende projectdoelstellingen staan de thema's Vestigingsklimaat, Bereikbaarheid, Ruimtelijke Kwaliteit & Ruimtegebruik al op het hoogste niveau. In aanvulling zijn de ambities op de thema's Energie, Materialen en Ecologie & Biodiversiteit beschouwd als hoogste prioriteiten. Hierbij is ook zoveel als mogelijk rekening gehouden met bestaande functies, zoals bedrijven en voorzieningen. Hierbij wordt ingezet op optimalisatie in het SO+ en straks in het VO van De Vlietlijn om onnodige verplaatsingen en grondverwervingen te voorkomen.

Dit heeft geleid tot de volgende doelstellingen voor het SO+:
1. Het verbeteren van de kwaliteit van het mobiliteitssysteem in het plangebied inclusief stimuleren van lopen, fietsen en gebruik ov (o.a. via STOMP).
2. De hoogwaardige inpassing in het plangebied met nadruk op het verbeteren van leefmilieu, leefomgeving en verkeersveiligheid.

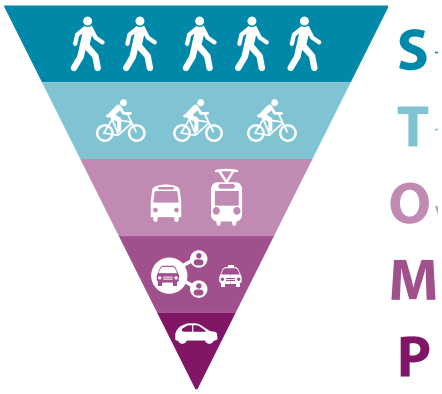
Deze hierboven beschreven doelstellingen zijn als volgt nader uitgewerkt in het SO+.

STOMP

Met de groei van het ruimtelijk programma in CID-Binckhorst, is het urgent om te investeren in de capaciteit en de snelheid van het ov-netwerk. De ontwikkeling van CID-Binckhorst leidt tot meer verplaatsingen in een gebied waar de openbare ruimte schaars is. Het is dan ook een randvoorwaarde dat de beperkte openbare ruimte goed benut wordt. Hierbij wordt uitgegaan van het STOMP-principe, ofwel een volgorde in prioriteit voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service, Privé-auto. Met de inzet op deze mobiliteitstransitie wordt ruimte vrijgemaakt die nodig is voor de energietransitie, groen, klimaat-adaptieve maatregelen en verblijfskwaliteit.

Voor deze mobiliteitstransitie wordt uitgegaan van een verschuiving in vervoerwijze-keuze, met als belangrijkste lopen, dan fietsen, daarna ov en tot slot de auto. Dit is een randvoorwaarde om CID-Binckhorst te kunnen ontwikkelen.

De betrokken gemeenten gaan allen uit van het STOMP-principe om de mobiliteitstransitie in praktijk te brengen. Het STOMP-principe betekent dat bij het ontwerp van de openbare ruimte in de eerste plaats wordt gekozen voor de voetganger en fietser, gevolgd door het ov, deelmobiliteit en privéauto. De Vlietlijn draagt namelijk niet alleen bij aan de overgang naar een andere gebruiksvoorkeur met minder autogebruik, maar creëert ook ruimte voor groen en langzaam verkeer. Ook wordt deze zodanig ontworpen dat het bereik van de haltes gemaximaliseerd wordt om het reizen van en naar het openbaar vervoer door middel van 'stappen' en 'trappen' te stimuleren. De aanleg van De Vlietlijn gaat niet overal gelijk op met de Doorontwikkeling van de Binckhorst. Het ontwerp wordt wel afgestemd op de doorontwikkeling van de Binckhorst en de inrichting van de fysieke ruimte die daarbij hoort.



Afbeelding 4 STOMP-principe

De Vlietlijn is, naast de mobiliteitsdoelstellingen, ook in lijn met verschillende andere doelstellingen vanuit de betreffende gemeentes. Het is schoon en duurzaam, creëert ruimte voor hoogwaardige openbare ruimte, en draagt met zijn duidelijke hiërarchische karakter bij aan de verkeersveiligheid. Bij het ontwerp zal dus rekening gehouden worden met het hiërarchisch karakter van stomp; wandelroutes en fietsroutes gaan voor ov en auto.

Het ov-netwerk kan alleen goed functioneren als het goed is verknoopt met andere modaliteiten. In de eerste plaats gaat dit om een goede verknoping met de netwerken voor langzaam verkeer: voetgangers en fietsers. Met goede loop- en fietsverbindingen wordt maximaal geprofiteerd van de aanwezigheid van stations en lightrail. Dat vereist ook goede voorzieningen om over te stappen op andere wijzen van vervoer, zoals voldoende ruimte voor (deel-)fietsen. De capaciteit op stations moet meegroeien met de toenemende reizigersvraag. Daarmee liggen er (op termijn) opgaven bij zowel Den Haag Centraal Station voor realisatie van een extra volwaardige entree naar de terminal via het Prins Bernhardviaduct als voor uitbreiding van de mogelijkheid tot overstappen bij station Laan van NOI.

Voor reizigers van buiten Den Haag met een bestemming in bijvoorbeeld CID-Binckhorst of Voorburg, functioneren P+R-voorzieningen die aan het spoor- en lightrailnetwerk zijn gelegen. Deze voorzieningen zijn buiten CID-Binckhorst bedacht; o.a. bij Forepark, Hoornwijck, Ypenburg, maar ook op grotere afstand bij station Lansingerland – Zoetermeer. Hier kunnen reizigers comfortabel overstappen van de auto op hoogfrequente ov-lijnen.

DRAGERS OV-NETWERK

De belangrijkste dragers van het ov-netwerk zijn de lightrailverbindingen (vorm van openbaar vervoer die zich bevindt tussen een traditionele trein en een tram) en het spoor. De regionale overheden zetten in op de ontwikkeling van de Koningscorridor en de ZuidWestlandcorridor. De Koningscorridor verbindt het CID snel

en frequent via Den Haag Centraal Station met Scheveningen, de Internationale zone en via de Binckhorst met Zoetermeer en Delft. De ZuidWestlandcorridor zorgt ervoor dat het CID snel en frequent verbonden is met Den Haag Zuidwest, Loosduinen en het Westland. Op beide lijnen wordt ingezet op een substantiële versnelling en capaciteitsuitbreiding. Dat kan alleen plaatsvinden als deze ov-corridors grotendeels een eigen baan hebben, eventueel ongelijkvloers en met weinig kruisend verkeer. Rond de ov-corridors kunnen dan nieuwe stedelijke ruimtes worden gerealiseerd waarbij ook ruimte geboden wordt aan voetgangers, fietsers en verblijfskwaliteit.

INRICHTING OPENBARE RUIMTE

De verdichting in CID-Binckhorst met woningen, werkgelegenheid en voorzieningen stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid en de inrichting van de openbare ruimte. Het vereist een hoogwaardige openbare ruimte die innovatie en menselijke ontmoetingen stimuleert. Van een gefragmenteerd gebied met grote barrières naar één samenhangend gebied met hoge verblijfskwaliteit en prioriteit voor voetgangers en fietsers. Om goed te kunnen functioneren als centrummilieu moet CID-Binckhorst daarbij op alle schaalniveaus goed bereikbaar zijn, zonder de leef- en milieukwaliteit onder druk te zetten.

LEEFBAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID

De symbiose tussen infrastructuur, landschap en architectuur is cruciaal, waarbij bereikbaarheid hand in hand gaat met een leefbare stad. Om daadwerkelijk een leefbare omgeving te maken worden aantrekkelijke openbare ruimtes, voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers, autoluwe buurten, een sociaal en verkeersveilige omgeving, continue doorlopende routes voor langzaam verkeer, mobiliteit-hubs, oversteekbare infrastructuur en goed bereikbare HOV-voorzieningen gerealiseerd. Met de introductie van De Vlietlijn liggen er kansen om op structuurniveau van de stad en omliggende buurten in de buurgemeenten een bijdrage te leveren aan de vergroening van lange lijnen in de vorm van straten en lanen.

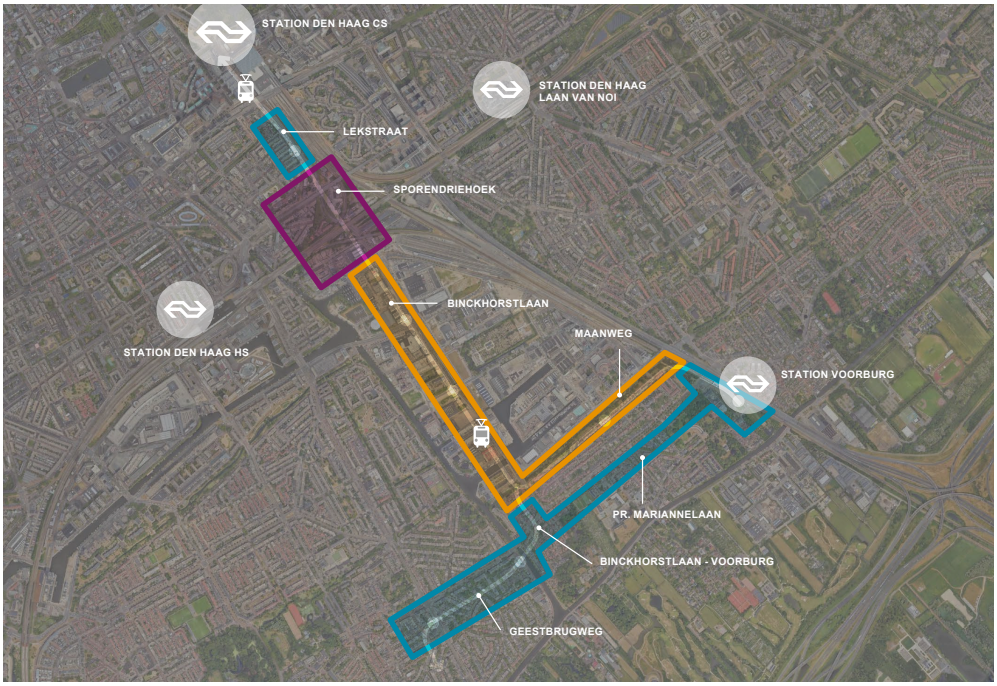
Er wordt stedenbouwkundig en verkeerskundig (met het STOMP-principe) ontworpen vanuit het perspectief van de voetganger, of eigenlijk: vanuit de mens en de menselijke maat. Dit betekent gezond, actief en in interactie met de omgeving. Dit is het principe van ‘omgekeerd ontwerpen’. Aandachtspunt hierbij is dat de ontwerpvrijheid voor een HOV-tramverbinding in hoge mate wordt bepaald door de technische eisen die gesteld worden aan railvervoer. Met de voorziene extra investeringen in het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming verbetert de leefomgeving van de Binckhorstlaan (Voorburg), de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg sterk.

2.2 BEELDKWALITEIT VAN DE VLIETLIJN

Op het schaalniveau van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag vormt De Vlietlijn een nieuw segment op een bestaande route, die dwars staat op de hoofdrichtingen in het stedelijk landschap. Op dit schaalniveau is geen sprake van ruimtelijke continuïteit. De continuïteit zit wel in het comfort en kruisingsvrijheid van de lijn. Ook is er sprake van continuïteit in de groene uitstraling en/inbedding van de route, waarbij de uitwerking per tracédeel specifiek is. Daarom is het logisch om De Vlietlijn te ontwerpen met een eigen, kenmerkende signatuur, afgestemd op de specifieke deelgebieden die worden doorkruist: Sporendriehoek, Binckhorstlaan, Maanweg, Voorburg en Rijswijk. De Vlietlijn leest als een kralenketting van stedelijke situaties. De inpassing van De Vlietlijn is een uniforme opgave, waarbij de lijn door een reeks van drie unieke stedelijke situaties gaat. Daarbij verkleurt de context telkens van identiteit en schaal. De sensitiviteit om met elk van de situaties om te gaan is van groot belang voor de succesvolle inbedding van de mobiliteitsopgave. Openbare ruimte dient hier als belangrijke intermediair.



Afbeelding 5 Deelgebieden De Vlietlijn

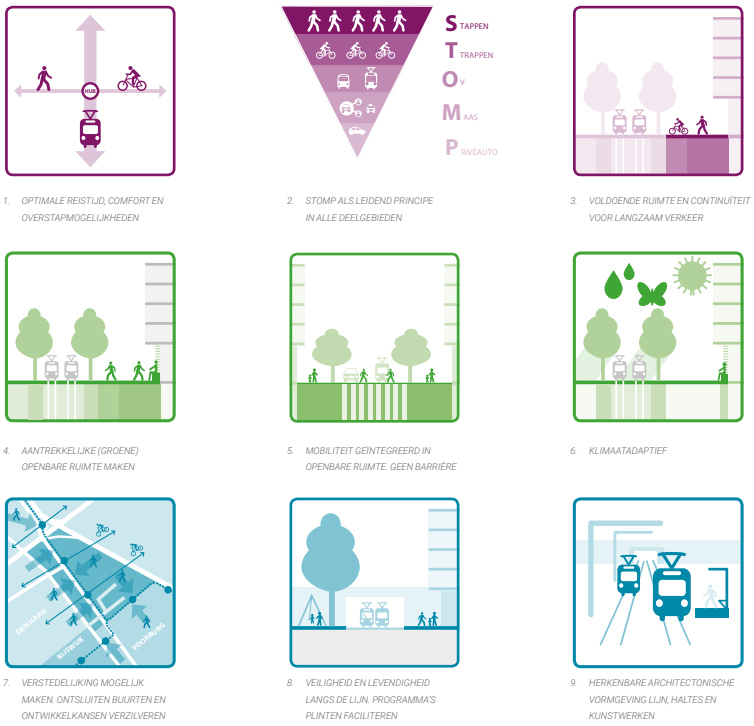


Afbeelding 6 Ligging van deelgebieden lang De Vlietlijn

De Vlietlijn zal zich vanuit de landschappelijke opgave vanuit MRDH-schaal moeten voegen naar onder andere landschappelijke patronen, structuren en elementen. Verankering is de samenvattende opgave op stedelijk niveau waarbij mobiliteit, landschap en architectuur maximaal in hun omgeving verankerd moeten worden. De Vlietlijn moet zich gaan kenmerken door de goede koppeling met het voetgangers- en fietsnetwerk. Daarbij is het onderdeel van de groenstructuur en voegt zich naar de stedelijke context (karakteristiek en programma van omgeving).

De Vlietlijn krijgt een eigen architectonische signatuur die bijdraagt aan de herkenbaarheid door de verschillende gebieden heen. Haltes hebben een modulaire opbouw en anticiperen op een veranderende stedelijke omgeving. De noodzakelijke civieltechnische bouwwerken om bestaande infrastructuurlijnen te kruisen dragen bij aan de integratie van de infrastructuur in de omgeving.

Het ontwerp wordt opgezet rondom negen uitgangsprincipes of generieke bouwstenen. Deze geven sturing aan de ruimtelijke kwaliteit en zijn een vertaling van globale doelstellingen en kaders op projectniveau, naar fysieke bouwstenen. Het resultaat van deze generieke bouwstenen is de herkenbaarheid en verankering van De Vlietlijn, ondanks dat deze door een divers stedelijk landschap rijdt. Voor de openbare ruimte wordt in hoofdlijnen uitgegaan van het benadrukken van de bestaande structuren als ook het vergroenen van de openbare ruimte.



Afbeelding 7 Ontwerpprincipes De Vlietlijn

UITWERKING GENERIEKE BOUWSTENEN

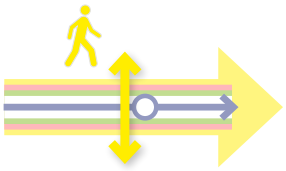
1. Goede HOV-functionaliteit

- Optimale reistijd en comfort.
- Bereikbaarheid vanuit omliggende buurten.
- Vlotte overstap tussen fiets en HOV.
- De Vlietlijn als continu verbindend element met ruimte voor HOV, groen, fiets, voetganger en auto



Afbeelding 8 De Vlietlijn als continu verbindend element

2. Mobiliteitstransitie volgens STOMP-principe
- Prioriteit voor voetgangers en fietsers.
- Beperken ruimtebeslag door efficiënt ruimtegebruik.
- Inrichten volgens CROW-handreiking met volgorde: voetganger > fietser > ov > auto.
- Oversteekbaarheid maximaliseren

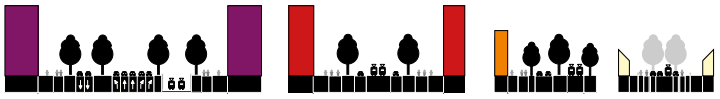


Afbeelding 9 Oversteekbaarheid maximaliseren

3. Goede verbindingen voor fiets en voetganger en continuïteit lange lijnen borgen
- Fijnmazig netwerk dat aansluit op haltes.
- Belangrijke rol voor (e-)fietsroutes. Deze metro-politane fietsroutes gaan de regio verbinden met Den Haag en daarmee ook het CID-Binckhorst.

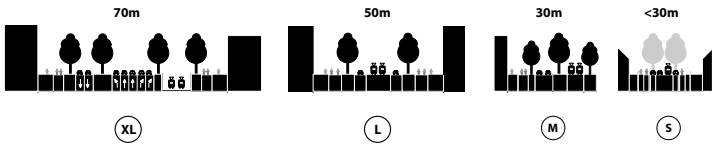
4. Aantrekkelijke groene openbare ruimte
- Draagt bij aan leefbaarheid en sluit aan op gebiedskarakter.
- Er ontstaat een gevarieerde zone van groen-typologieën langs het tracé, zoals groene tramsporen, parkzones, en stadsboulevards met bomen.
- Groene inrichting is de standaard, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om daarvan af te wijken.

5. Mobiliteit verweven met openbare ruimte
- Vlotte en veilige oversteken, voetgangersvriendelijk.
- HOV-haltes goed bereikbaar.
- Verschil in deelgebieden waar De Vlietlijn doorheen gaat qua programma's, dichtheden en karakter.



Afbeelding 10 Verschil in deelgebieden De Vlietlijn qua programma's, dichtheden en karakters

- De Vlietlijn maakt diverse schaalsprongen in het profiel



Afbeelding 11 Diverse schaalsprongen in profiel De Vlietlijn

6. Klimaatadaptief ontwerp
- De Vlietlijn draagt met zijn groene inrichting bij aan klimaatadaptatie, de groene trambaan beperkt stedelijke opwarming.
- De aanwezigheid van bomen versterkt dit effect door schaduw en verdamping.
- Veel aandacht voor ecologie met als doel het versterken van leefgebieden voor diverse soorten.
- Regenwateropvang en -afvoer door verdiepte ligging of aangepaste bermen voor waterbuffers.

7. Stedelijke verdichting ondersteunen
- De lijn mag geen barrière vormen voor ontwikkeling van omliggende buurten.

8. Sociale veiligheid
- Levendigheid langs de lijn, voorkomen van doodse infrastructuur.

9. Architectonische kwaliteit
- Haltes en civieltechnische bouwwerken passen goed in de stedelijke omgeving.

2.3 KABELS EN LEIDINGEN

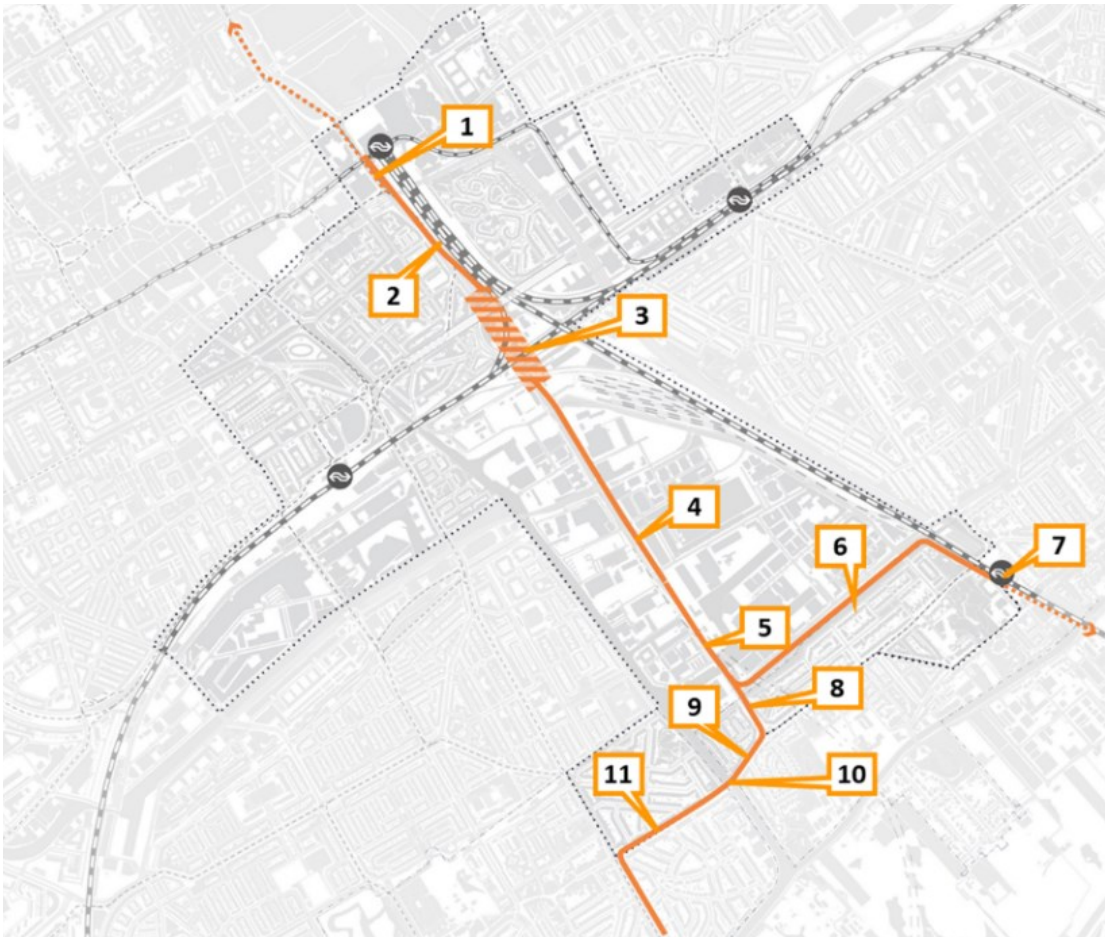
In het SO+ is een eerste inventarisatie uitgevoerd om ‘conflicterende’ ondergrondse kabels en leidingen in beeld te brengen. Dit zijn de zogenaamde categorie 1 kabels en leidingen, zoals de kabels en leidingen van TenneT, de GasUnie, Eneco en het transport van drinkwater. Bij de nadere uitwerkingen zal dit onderzoek verder worden gedetailleerd en zal het verleggen ook technisch worden uitgewerkt.

3 De Vlietlijn en de mobiliteitsmaatregelen

Dit hoofdstuk beschrijft het tracé van De Vlietlijn en de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen. De Vlietlijn is het uitgangspunt, aangevuld met een set aan maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijken gelegen aan het tracé. Deze zijn onlosmakelijk verbonden met de uitwerking van De Vlietlijn. De overige maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied voor andere modaliteiten dan OV en het verder stimuleren van de mobiliteitstransitie. Deze maatregelen dragen bij aan het zo goed mogelijk functioneren van De Vlietlijn. In dit hoofdstuk wordt verder toegelicht dat er varianten zijn voor het tracé en de mobiliteitsmaatregelen en dat er gevoeligheidsanalyses zijn uitgevoerd. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de deelgebieden van het tracé.

3.1 TRACÉ VAN DE VLIETLIJN

De Vlietlijn loopt straks vanaf station Den Haag Centraal via de Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg naar station Voorburg. Vanaf de Binckhorstlaan via de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg gaat de tram richting Rijswijk en Delft. In onderstaande afbeelding is de route opgenomen.



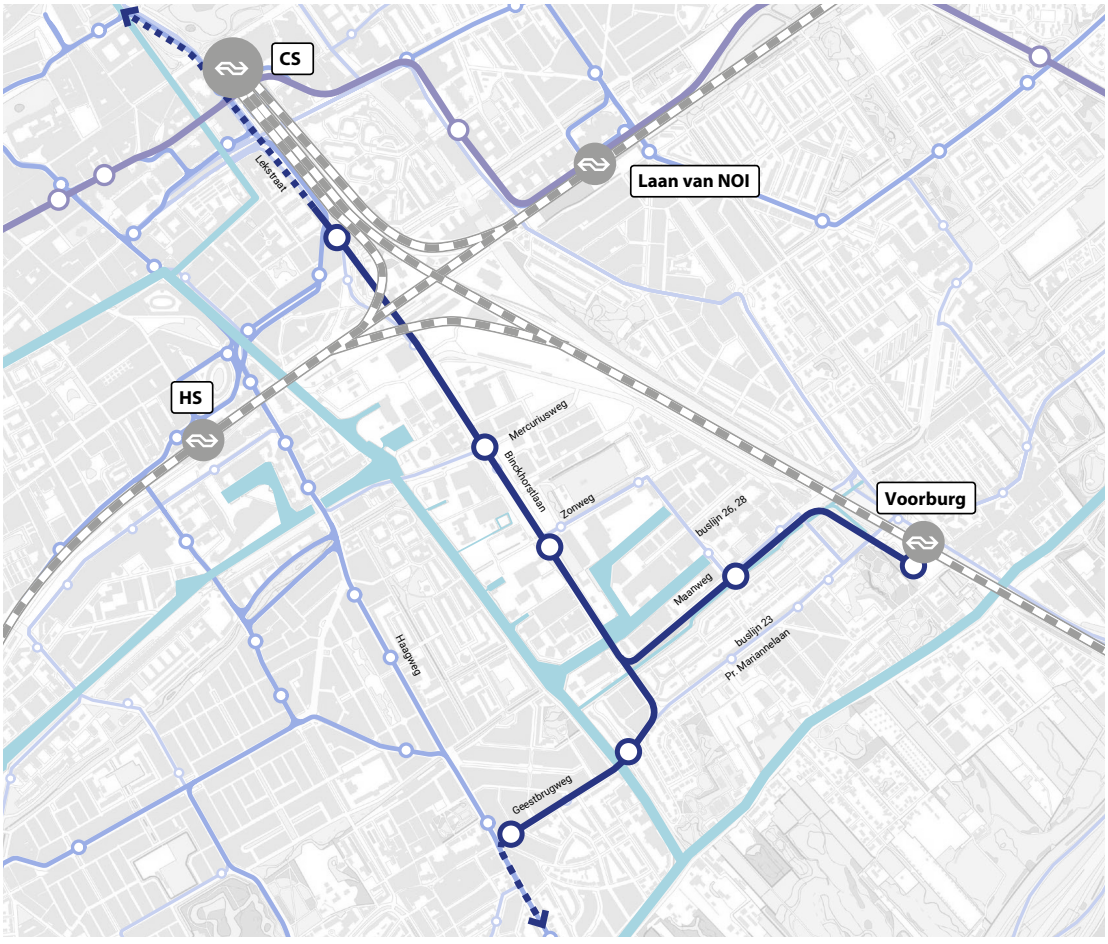
Afbeelding 12 Tracé De Vlietlijn (nummers komen overeen met de tekst hieronder)

De Vlietlijn halteert bij Den Haag CS (1) en maakt in het noordelijke deel van de Lekstraat (2), tussen de Rijnstraat en het Scheldeplein gebruik van de bestaande tramsporen. In het zuidelijke deel van de Lekstraat wordt nieuw spoor aangelegd. De Vlietlijn passeert de Sporendriehoek (3). Even verderop kruist De Vlietlijn de Supernovaweg. De Vlietlijn volgt de Binckhorstlaan (4) tot aan de Binckhorstbrug (5). Bij het kruispunt

Binckhorstlaan – Maanweg (tussen 5 en 8) scheiden de routes en rijdt een tram zowel in de richting van Station Voorburg als richting Rijswijk/Delft. Op de Maanweg (6) komt de baan van De Vlietlijn zo veel mogelijk aan de zuidkant, buiten/ naast de ecologische verbindingszone (met uitzondering van de halte). Tussen de Maanweg (6) en Station Voorburg (7) loopt De Vlietlijn langs de Huygenstraverse). De inpassing is voorzien aan de kant van het spoortalud. In het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan (8) is De Vlietlijn voorzien in een middenligging.

Het is van belang op te merken dat de Geestbrug zelf en het water dat daar onder ligt tot het grondgebied van de gemeente Den Haag behoren. Daarom worden de Geestbrug en de wijzigingen die daar voorzien worden ook in dit hoofdstuk kort toegelicht.

De voorgenomen tramhaltes zijn evenredig verdeeld over de lijn tussen Den Haag Centraal en station Voorburg (zie afbeelding 13 hieronder). De tramhaltes van De Vlietlijn worden onderverdeeld in twee typen: overstaphaltes en standaardhaltes, afhankelijk van het voorzieningenniveau. De op de afbeelding opgenomen halte Geestbrug komt aan weerszijden van het water.



Afbeelding 13 Tramhaltes De Vlietlijn

3.2 VARIANTEN IN HET TRACÉ VAN DE VLIETLIJN

In dit Intergemeentelijke Gebiedsprogramma is voor het tracé van De Vlietlijn nog een variant opgenomen waarover nog een keuze moet worden gemaakt. Het gaat hierbij om de vraag of de eindhalte in Voorburg wordt aangelegd naast Opa's Veldje of bij Station Voorburg (zie paragraaf 5.1.2). Deze varianten zijn onderzocht in het planMER en de verschillende effecten zijn in beeld gebracht. In paragraaf 5.1.2 zijn deze varianten toegelicht en verder uitgewerkt.

3.3 BASISPAKKET MOBILITEIT

Om verder invulling te geven aan de mobiliteitsbehoeftes voor CID-Binckhorst is voor de middellange termijn een Basispakket Mobiliteit samengesteld[14]. Het doel van het Basispakket Mobiliteit is om CID-Binckhorst beter te ontsluiten. In het Basispakket Mobiliteit zitten verschillende maatregelen. Er is een set maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijken gelegen aan het tracé. Deze zijn onlosmakelijk verbonden met de uitwerking van De Vlietlijn. Overige maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied voor andere modaliteiten dan OV en het verder stimuleren van de mobiliteitstransitie. Deze maatregelen dragen bij aan het zo goed mogelijk functioneren van De Vlietlijn. De voorbereiding en uitvoering van de maatregelen kunnen voor een deel los van De Vlietlijn plaatsvinden, een ander deel maakt er onlosmakelijk onderdeel van uit, zoals verkeerscirculatiemaatregelen gericht op het weren van doorgaand verkeer en herinrichting. Het gehele Basispakket Mobiliteit, 15 maatregelen, is onderzocht in het plan-MER. De maatregelen 7, 10 en 11 zijn in het proces richting uitwerking SO+ afgevallen.

Het voornoemde basispakket is nodig, om te voorkomen dat bestaande verkeersknelpunten verergeren en dat nieuwe knelpunten ontstaan. Door realisatie van het Basispakket Mobiliteit wordt bijgedragen aan de beoogde mobiliteitstransitie. Ook wordt het gebruik van de fiets aantrekkelijker.

De maatregelen uit het Basispakket Mobiliteit die onlosmakelijk verbonden met de uitwerking van De Vlietlijn zijn:

Nr.	Omschrijving Basispakket Mobiliteit – uitwerking onderdeel van HOV-verbinding
3	Verlengde Velostrada kruising HOV en Binckhorstlaan
4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
12	Herinrichting en fietsroute Pr. Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
15	Inrichting Lekstraat
16	Herinrichting Prinses Mariannelaan
17	Doorstroombelemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
18	Herinrichting Geestbrugweg

Deze maatregelen zijn verder uitgewerkt in de beschrijving per gemeente (zie hoofdstukken 4, 5 en 6, Deel B).

[14] Dit Basispakket Mobiliteit komt naast het No Regret Pakket aan maatregelen, hiertoe is in het Bestuurlijk Overleg MIRT d.d. 20/21 november 2019 besloten. Het No-regretpakket gaat om maatregelen in zes categorieën: Hoogwaardig Openbaar Vervoer (bijvoorbeeld ombouw viaducten en verbeteren doorstroming), Langzaam Verkeer (fiets), Ruimtegebruik, Smart Mobility, Stations en Logistiek.

De overige maatregelen – niet direct verbonden aan De Vlietlijn – zijn:

Nr.	Omschrijving Basispakket Mobiliteit – uitwerking onderdeel buiten HOV-verbinding
1	**Trekfietstracé Den Haag – Voorburg/Rijswijk - Ypenburg/Leidschendam deel Binckhorst** Het aanleggen of verbeteren van een doorgaande en snelle fietsroute die Den Haag, Voorburg/ Rijswijk en Ypenburg/Leidschendam verbindt via de Binckhorst.
2	**Fietsroute Zonweg (Brug)** De aanleg van een fietsvriendelijke brug over de Trekvliet in het verlengde van de Zonweg.
5	**Parkeerhubs met verschillende vormen van deelvervoer** Het creëren van plekken waar mensen gemakkelijk toegang hebben tot deelvervoer-middelen zoals elektrische fietsen, scooters of auto's.
6	**Algehele bevordering deel- en MaaS concepten** Het stimuleren van deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS), waarbij reizigers verschillende vervoersopties via een app kunnen plannen, boeken en betalen.
8	**Uitbreiding van de bestaande (tijdelijke) fietsenstalling westzijde Den Haag Centraal** Het vergroten van de capaciteit en kwaliteit van fietsenstallingen aan de westzijde van station Den Haag Centraal.
9	**Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg** Het uitbreiden van de fietsenstallingen bij station Voorburg.
13	**Verbinding Binckhorst–Voorburg voor langzaam verkeer** Het aanleggen of verbeteren van een veilige verbinding voor voetgangers tussen de Binckhorst en Voorburg ter hoogte van de Melkwegstraat en Heeswijkstraat.
14	**Caballerobrug voor langzaam verkeer** Het realiseren van een brug, specifiek bedoeld voor fietsers en voetgangers, over de Binckhaven tussen de omgeving van de Saturnusstraat (Titaan) en de kade bij de voormalige asfaltcentrale (HAC).

3.4 VARIANT MAATREGELEN INFRASTRUCTUUR

In aanvulling op het Basispakket Mobiliteit zijn in het planMER vier maatregelenpakketten onderzocht ter bevordering van de leefbaarheid en doorstroming van verkeer. Doel van deze extra maatregelen is het verminderen van knelpunten door autoverkeer andere routes te laten rijden, bevorderen dat doorgaand verkeer voor het bovenliggend wegennet kiest en door de hoeveelheid kruisende stromen te verminderen. Daarmee wordt verdere groei van autoverkeer voorkomen, verbetert de verkeersveiligheid en worden belemmeringen voor doorstroming van de tram weggenomen. Dit zijn mogelijke oplossingsrichtingen voor het verder verbeteren van de verkeerscirculatie. Bij deze varianten zijn een verdere uitwerking en verdieping naar aanleiding van moties en vragen van onder andere maatregel 17 (doorstroombelemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug) van het Basispakket Mobiliteit meegenomen.

In het Verkeersonderzoek De Vlietlijn zijn eerder de volgende zes verkeersmaatregelen uitgebreid geanalyseerd:

1. Doorstroombelemmerende maatregel Geestbrug voor autoverkeer.
2. Doorstroombelemmerende maatregel Binckhorstlaan ter hoogte van de Broeksloot voor autoverkeer.
3. Doorstroombelemmerende maatregel oude Tolbrug voor autoverkeer.
4. Doorstroombelemmerende maatregel Regulusweg ter hoogte van de Broeksloot voor autoverkeer.
5. Parallelbaan Binckhorstlaan volledig afkoppelen (5) of alleen richting de Mercuriusweg (5a).
6. Snelheidsverhoging Rotterdamsebaan van 70 naar 90 km/u[15].

Onderzoek naar de effecten van deze varianten wees uit dat de varianten op zichzelf niet tot het gewenste effect leiden omdat gemotoriseerd verkeer dat ergens wordt geweerd elders voor meer verkeer zorgt. De losse varianten sorteren op zichzelf dus netto onvoldoende positief effect. Daarom zijn als vervolgstap de zes varianten op logische manieren met elkaar gecombineerd, waarbij in totaal vier maatregelpakketten zijn samengesteld. De afzonderlijke maatregelen zijn op een abstracte wijze doorgerekend in het verkeersmodel om de verkeerseffecten in beeld te brengen. De maatregelen vragen elk nog wel een nadere uitwerking per locatie.

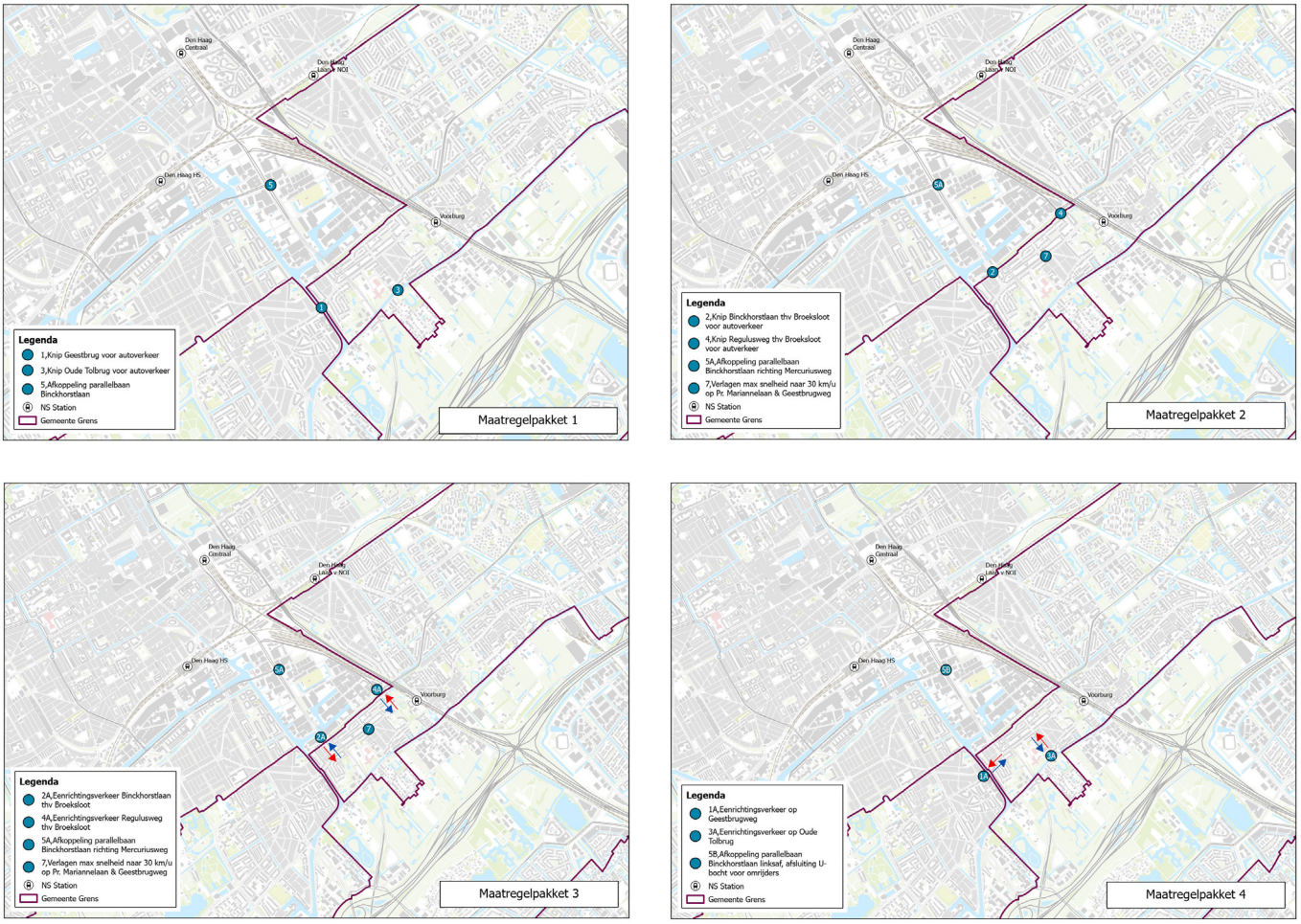
De maatregelpakketten zijn onder te verdelen in twee sets, waarbij pakket 1 en 3 tot doel hebben het doorgaande autoverkeer tussen Rijswijk en Voorburg te beperken en pakket 2 en 4 zich richten op het verkeer tussen Voorburg en Den Haag. Pakket 3 en 4 zijn daarbij voor het gemotoriseerd verkeer minder ingrijpende versies van respectievelijk pakketten 2 en 1. De maatregelpakketten zijn hieronder beknopt beschreven en in beeld gebracht.

- Maatregelpakket 1: afsluiting van de Geestbrug voor autoverkeer en ontkoppelen van de parallelbaan Binckhorst.
- Maatregelpakket 2: afsluiten Binckhorstlaan ter hoogte van Broeksloot en Regulusweg ter hoogte van Broeksloot, gedeeltelijk ontkoppelen van de parallelbaan Binckhorstlaan en verlagen van de maximumsnelheid op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan naar 30 km/uur.
- Maatregelpakket 3: éénrichtingsverkeer van de Binckhorstlaan en Regulusweg ter hoogte van de Broeksloot, gedeeltelijke ontkoppeling van de parallelbaan en verlagen van de maximumsnelheid op de Prinses Mariannelaan naar 30 km/uur.
- Maatregelpakket 4: éénrichtingsverkeer op de Geestbrugweg en Oude Tolbrug en linksaf afkoppelen van parallelbaan Binkhorstlaan.

De doorstroombelemmerende maatregelen worden op de v afbeeldingen als ‘knip’ verwoord.

De beoordeling voor maatregelpakketten voor wat betreft de milieueffecten zijn in het planMER gebundeld. Maatregelpakket 1 en 4 enerzijds en maatregelpakket 2 en 3 anderzijds. De reden hiervoor is tweeledig: ze streven dezelfde doeleinden na en wat betreft impact van de maatregelen op de omgeving, zijn maatregelpakketten 3 en 4 afgezwakte varianten van maatregelpakketten 1 en 2.

[15] Onderzoek was uitsluitend gericht op effect van meer gebruik van de Rotterdamsebaan in beeld te brengen (andere aspecten, zoals de wenselijkheid vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, waren geen onderdeel van dit onderzoek).



Afbeelding 14 Overzicht maatregelpakketten De Vlietlijn

Na de terinzagelegging van het ontwerp IGP en ontwerp PlanMER zijn ‘dynamische’ simulaties gebruikt om de maatregelpakketten verder te verdiepen. Via een online raadpleging in Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zijn de resultaten voorgelegd aan een representatieve groep inwoners. De uitkomsten zijn te vinden op www.devlietlijn.nl. In de zienswijzen is ook gereageerd op deze pakketten. Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn.
Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen.

Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd. Een belangrijk deel van de oplossing is het omlaag brengen van de verkeersintensiteiten op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is.

Na uitvoering van het regionale bereikbaarheidsonderzoek zal verdere besluitvorming op dit onderdeel moeten plaatsvinden. De keuze voor een maatregelpakket hangt af van de balans tussen verbeteringen in doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid enerzijds, en de impact op de lokale bereikbaarheid anderzijds. Er is geen duidelijke voorkeur voor een specifiek pakket; de uiteindelijke keuze vereist een afweging door de betrokken gemeenten. De gemeente Den Haag heeft ondertussen al wel besloten over het realiseren van een vrije busbaan op de parallelbaan aan de oostkant van de Binckhorstlaan. Dit is één van de maatregelen die is opgenomen in de verkeersmaatregelpakketten. Deze maatregel zal wel worden uitgevoerd.

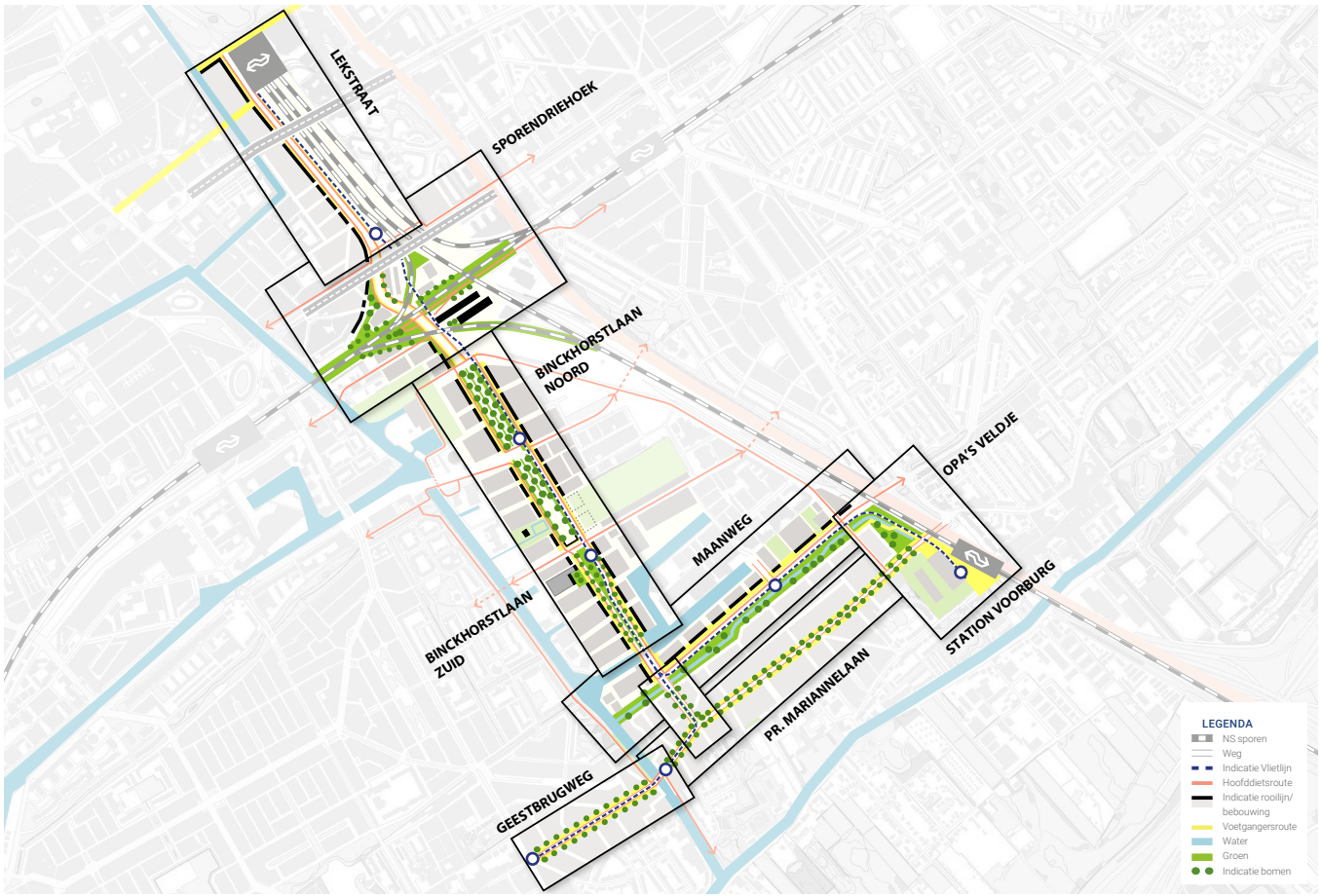
3.5 GEVOELIGHEIDSANALYSES SO+

Naast de varianten in het tracé van De Vlietlijn en mobiliteitsmaatregelen zoals beschreven onder 3.3 en 3.4 zijn in het plan-MER gevoeligheidsanalyses (zie voor meer informatie paragraaf 2.5.1.4, Deel D) uitgevoerd. Het gaat hierbij om:

- een hogere verkeersintensiteit Geestbrugweg
- de verkeersinrichting van de Lekstraat
- de aanleg van een tailtrack in de Lekstraat
- inrichting Maanweg

3.6 DEELGEBIEDEN DE VLIETLIJN

De Vlietlijn gaat door een reeks deelgebieden die elk een uniek karakter hebben. Dit vraagt een gebiedsgerichte aanpak. In afbeelding 15 zijn de deelgebieden opgenomen. In de hierna volgende hoofdstukken worden deze deelgebieden uitgebreid beschreven.



Afbeelding 15 De Vlietlijn door verschillende deelgebieden: Lekstraat, Sporendriehoek, Binckhorstlaan Noord, Binckhorstlaan Zuid, Binckhorstlaan Voorburg, Maanweg, Geestbrugweg, Prinses Mariannelaan, Opa's Veldje en Station Voorburg

4 De Vlietlijn – gemeente Den Haag

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 van dit deel B beschrijven we voor de gemeenten het tracé van De Vlietlijn, de ontwerpprincipes en geven we inzicht in de uitwerking van het SO+ en de overige mobiliteitsmaatregelen. We beschouwen de verhouding tot bestaand beleid en beschrijven de relevante moties. We doen dit in dit hoofdstuk voor Den Haag.

4.1 INTEGRALE AANPAK LEKSTRAAT EN OMGEVING SPORENDRIEHOEK

Met de komst van De Vlietlijn en de maatregel uit het basispakket mobiliteit om de Lekstraat opnieuw in te richten ontstaat er een kans om de Lekstraat en omgeving integraal op te pakken om de leefbaarheid te verbeteren. Deze paragraaf geeft inzicht in de opgaven en ambities voor de langere termijn die stapsgewijs zullen worden ingevuld. De realisatie van De Vlietlijn is hiervoor een eerste stap. De visie en ambities zoals beschreven in deze paragraaf gaan daarmee uitdrukkelijk verder dan waar de realisatie van De Vlietlijn in eerste instantie in zal voorzien. De Lekstraat vormt een belangrijke verbinding binnen het CID-Binckhorst. De integrale aanpak gaat uit van verschillende doelstellingen en ambities voor dit gebied en geeft daarmee invulling aan de hoofdopgaven van:

MOBILITEIT
- Integreren van De Vlietlijn als onderdeel van de lange lijnen in de stad
- De Lekstraat als onderdeel van de Centrumring die als hoofdverkeersroute het verkeer van en naar het centrum daaromheen geleid en als ononderbroken verkeersader het CID en de Binckhorst met elkaar verbindt
- De halte van De Vlietlijn aan de Lekstraat is te bereiken vanuit zowel de Rivierenbuurt als het Beatrixkwartier-Bezuidenhout West en voorzien van adequate routes voor voetgangers
- De inpassing van de sterfietsroutes
- De herinrichting van de infrastructuur verbetert de sociale veiligheid en verkeersveiligheid

DUURZAAMHEID EN ONDERGROND
- Het realiseren van een kenmerkende structuur van lange lijnen als groene drager die het CID en de Binckhorst met elkaar verbindt
- De lange lijnen hebben bovendien een ecologische functie

PROGRAMMA
- Het mogelijk maken van grootschalige verstedelijkingsambities langs De Vlietlijn, hierbij wordt op essentiële knopen en haltes vooral gekeken naar woningbouw (waar kan binnen hindercontouren), voorzieningen en economisch programma
- Karakter van het gebied veranderen door het verbeteren van de bestaande kwaliteit van de Rivierenbuurt en de toekomstige kwaliteit van de Sporendriehoek
- Aanhelen van de Rivierenbuurt met nieuw te realiseren programma en openbare ruimte

Voor het gebied aan de Lekstraat wordt daarom ingezet op een doorgroeimodel, waarbij ingrepen in de bereikbaarheid de nieuwe ruimtelijke structuur rond de Lekstraat vastleggen. Voor deze opgaven is de volgende demarcatie uitgangspunt. Deze demarcatie valt samen met De Vlietlijn in het deelgebied ‘Lekstraat’ en ‘Sporrendriehoek’, beschreven in paragraaf 4.2.1. en 4.2.2. Dit doorgroeimodel staat echter los van ontwikkeling van De Vlietlijn. Gevolgen en keuzes van De Vlietlijn worden in paragraaf 4.2.1 en 4.2.2. beschreven.



Afbeelding 16 Demarcatie Lekstraat

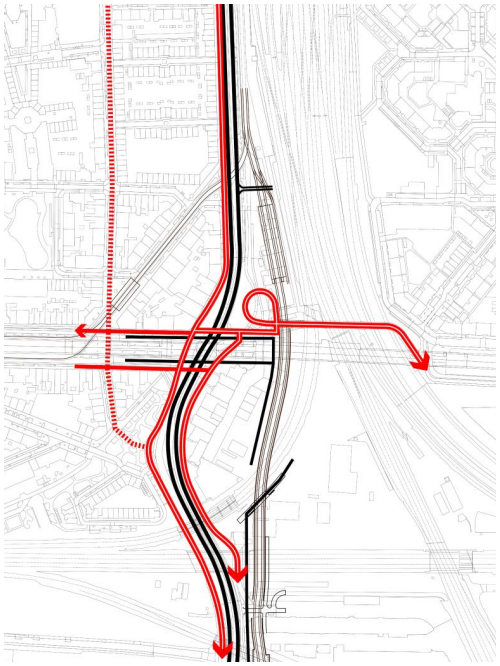
Door het herschikken van de ondergrondse infrastructuur zijn op termijn nieuwbouw en de gewenste kwaliteitssprong in de buitenruimte mogelijk. Met de opwaardering van de Schenktunnel en via een nieuwe loopverbinding naar de Sporendriehoek krijgt de halte aan de Lekstraat een significante vervoerswaarde (Rivierenbuurt, Beatrixkwartier en de Sporendriehoek). Collectief parkeren binnen de nieuwbouw aan de Lekstraat biedt ook ruimte voor nieuwbouwprogramma in de Sporendriehoek. Hiermee wordt de openbare ruimte voor parkeren geminimaliseerd. Het doorgroeimodel werkt verkeerskundig en programmatisch door evenals op duurzaamheid en de ondergrond.

MOBILITEIT

De wijkontsluiting van de Rivierenbuurt geschiedt via de Weteringkade (en aan de andere zijde aan de kant van de Ammunitiehaven). De aansluiting van de Lekstraat op de Amstelstraat en het Scheldeplein is nog in onderzoek. De ambitie is om een dubbel fietspad te realiseren aan de zijde van de woningen Lekstraat dat aansluit op het fietspad aan de Binckhorstlaan. Daarnaast speelt ook de bereikbaarheid van flankerende gebieden als de Sporendriehoek en Lekstraat Noord en Zuid een belangrijke rol, onder andere omdat ProRail, maar ook particuliere bedrijven en gebruikers afhankelijk zijn van ontsluitingen via de Lekstraat/ Binckhorstlaan. Ruimtelijk gezien wordt ook rekening gehouden met een optie voor een mogelijke tailtrack (een ‘keerspoor’) voor de HTM tussen de toekomstige halte en de perceelsgrens NS.

Ook de aanpassing van toegang tot de Schenktunnel door middel van een hellingbaan aan de kant van de Rivierenbuurt wordt verder onderzocht. Komende jaren moet ook het Schenkviaduct nog blijven functioneren. Op termijn wordt het viaduct afgewaardeerd waardoor er ook kansen ontstaan voor een alternatieve, parkachtige verbinding op een tweede maaiveld. Dit kunnen voor langzaam verkeer ook aantrekkelijke bovenwijkse verbindingen worden die toegang geven tot de deelgebieden in en rondom de Sporendriehoek.

In de studie voor het verkeersnetwerk CID Binckhorst wordt voor de gehele Lekstraat uitgegaan van een 2x2 variant; 2 rijstroken de stad in en 2 rijstroken de stad uit, als onderdeel van de Centrumring. Hiermee maakt de Lekstraat onderdeel uit van het stelsel van de stedelijke hoofdroutes van Den Haag. Uit een eerste analyse lijkt het mogelijk om de Lekstraat op het deel tussen het Weteringplein en de Rijnstraat voor een deel in te richten met 2 rijstroken richting Binckhorst en 1 rijstrook richting Koningstunnel. Hiervoor is aanvullend een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd (zie 2.4.4.3 en 2.5.1.4, Deel D). Met de uitvoering van deze maatregel is de gewenste kwaliteitssprong in de openbare ruimte mogelijk, dit wordt niet vanuit de Vlietlijn opgepakt. In het kader van de integrale aanpak zal deze maatregel verder in detail worden onderzocht of toepassing/uitvoering mogelijk is waarna besluitvorming hierover plaats zal vinden.



Afbeelding 17 Verkeerskundige uitgangspunten Lekstraat

DUURZAAMHEID EN ONDERGROND

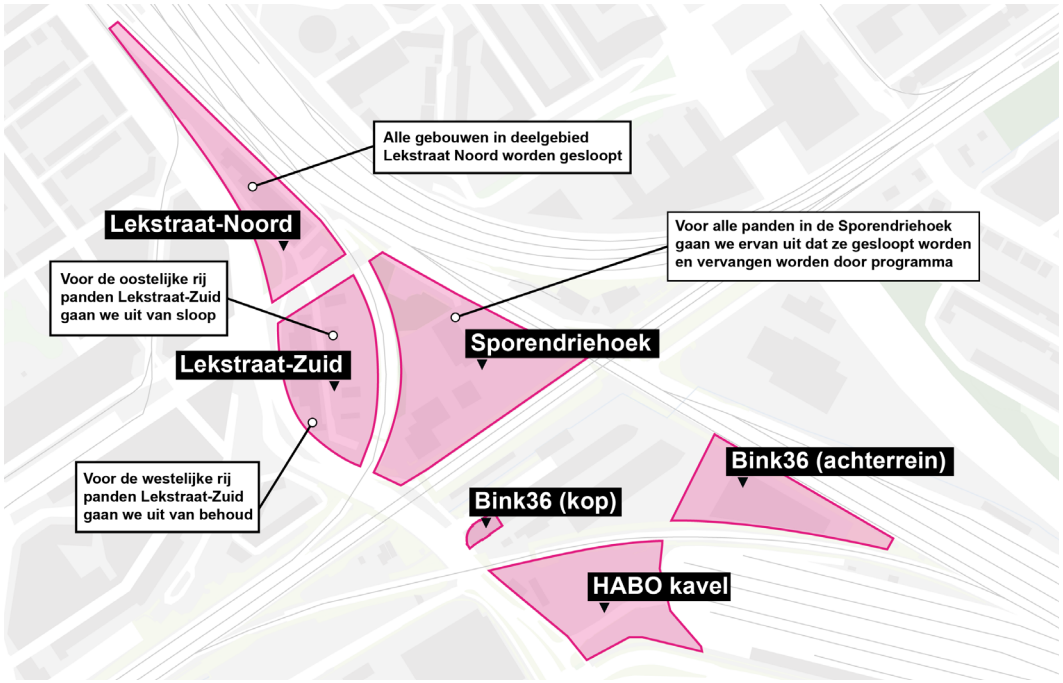
Het bundelen van de kabels en leidingen aan de zijde van de woningen Lekstraat heeft als doel het realiseren van de gewenste kwaliteitssprong in de openbare ruimte aan de zijde van De Vlietlijn. Het herstructureren van de kabels en leidingen ter hoogte van het bedrijventerrein is maatwerk, maar door verplaatsing naar het bedrijventerrein ontstaat aan de zijde van de Binckhorstlaan ruimte voor groen. De nieuw te realiseren gebouwen zullen waar mogelijk worden aangesloten op een collectief laag-temperatuursysteem dat uitwisselbaar is met de Sporendriehoek.

Door het vergroenen (zie afbeelding 18) ontstaat ruimte voor innovatief gebruik van de openbare ruimte, zoals zonnepanelen, waterkratten en bijvoorbeeld e-bikes. Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt het ‘groen tenzij’ principe gehanteerd en wordt het bomenbeleid toegepast. Dit noemen we de ‘groene kapstok van de aanpak Lekstraat en omgeving Sporendriehoek’. De bomen zijn essentieel voor de laanbeleving, de begeleiding van de infrastructuur, visuele uitstraling, uitzicht van bewoners en de blootstelling aan hittestress. Bij de herinrichting is de inzet om de verharding zoveel als mogelijk te beperken om ruimte te bieden voor groen en bomen voor schaduwwerking en het voorkomen van hittestress.



Afbeelding 18 Uitgangspunten duurzaamheid en ondergrond Lekstraat

PROGRAMMA
De verdere uitwerking van De Vlietlijn bepaalt of en in welke mate bestaande bedrijven ter plaatse van het bedrijvencluster kunnen blijven bestaan. Dat heeft met fysieke werkzaamheden te maken voor de aanleg van De Vlietlijn maar ook of de bedrijven in de eindsituatie ontsloten kunnen worden. In het planMER is van onderstaande situatie uitgegaan.



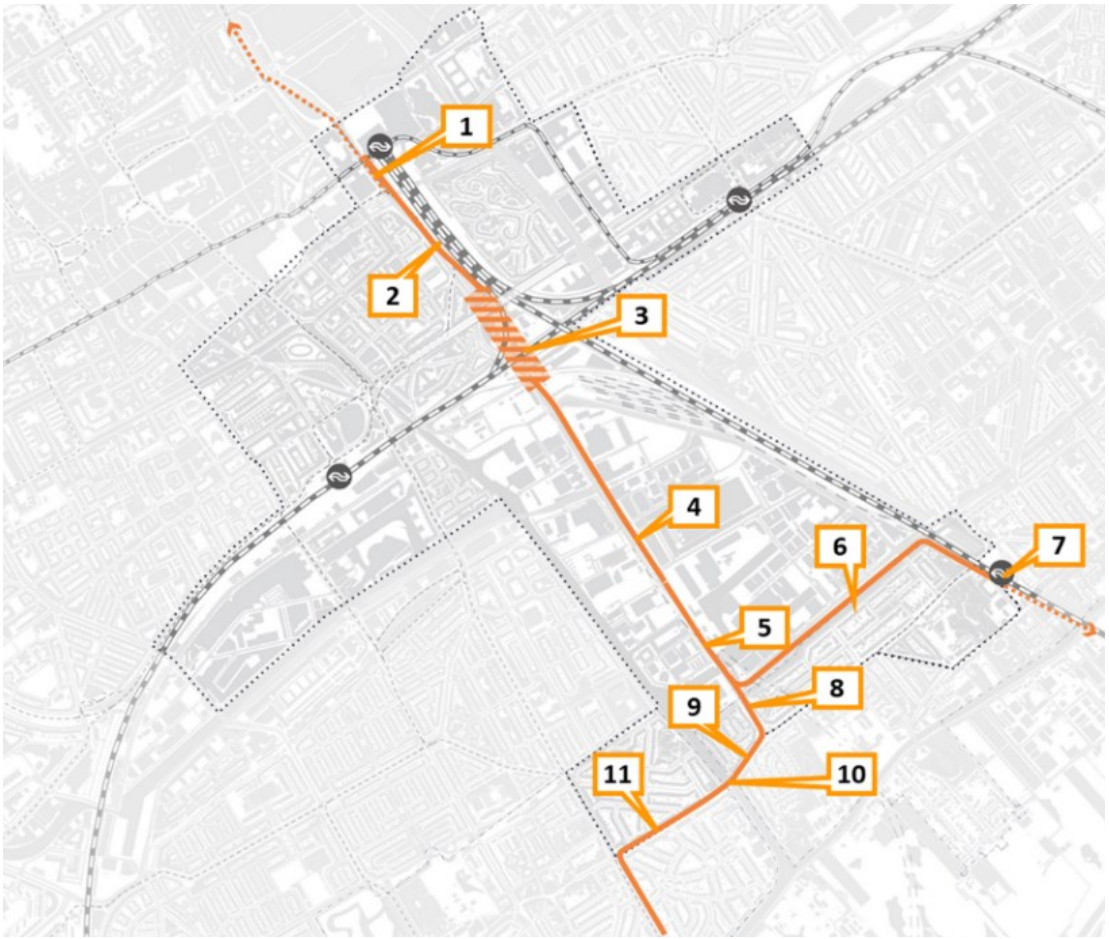
Afbeelding 19 overzicht mogelijkheden behoud/sloop bestaande functies

De verkeerskundige opgaven aan de Binckhorstlaan en de Lekstraat, maar ook de hiervoor beschreven kwaliteitsimpuls en vergroening van de openbare ruimte in en aan de Lekstraat zorgen ervoor dat met de komst van De Vlietlijn nieuwe bouwvelden ontstaan. In het planMER is onderzocht of het in de toekomst mogelijk is om hier programma toe te voegen en wat de effecten daarvan zijn. Voor deze nieuwe bouwvelden is een substantieel economisch programma beoogd, zodat er kansen en verbeterde omstandigheden ontstaan voor bedrijvigheid in het gebied (denk aan uitstraling, bedrijfsruimte, ontsluiting). Dit zal nader onderzocht worden en afgestemd worden op de inpassing van De Vlietlijn. Dit kan echter pas aan de orde komen nadat De Vlietlijn is aangelegd.

4.2 TRACÉ DE VLIETLIJN DEN HAAG

De Vlietlijn halteert bij Den Haag CS (1) en maakt in het noordelijke deel van de Lekstraat (2), tussen de Rijnstraat en het Scheldeplein gebruik van de bestaande tramsporen. In het zuidelijke deel van de Lekstraat wordt nieuw spoor aangelegd. De Vlietlijn passeert de Sporendriehoek (3). Even verderop kruist De Vlietlijn ongelijkvloers de Supernovaweg. De Vlietlijn volgt de Binckhorstlaan (4) tot aan de Binckhorstbrug (5). Bij het kruispunt Binckhorstlaan – Maanweg (tussen 5 en 8) scheiden de routes en rijdt een tram zowel in de richting van Station Voorburg als richting Rijswijk/Delft.

Het tracé van De Vlietlijn heeft op twee punten aansluitingen met de gemeente Leidschendam Voorburg: op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan (8 op afbeelding 20) en bij de Maanweg waar het tracé richting station Voorburg loopt (tussen 6 en 7 op afbeelding 20). Ook is de Geestbrug (10 op afbeelding 20) op Haags grondgebied gelegen.

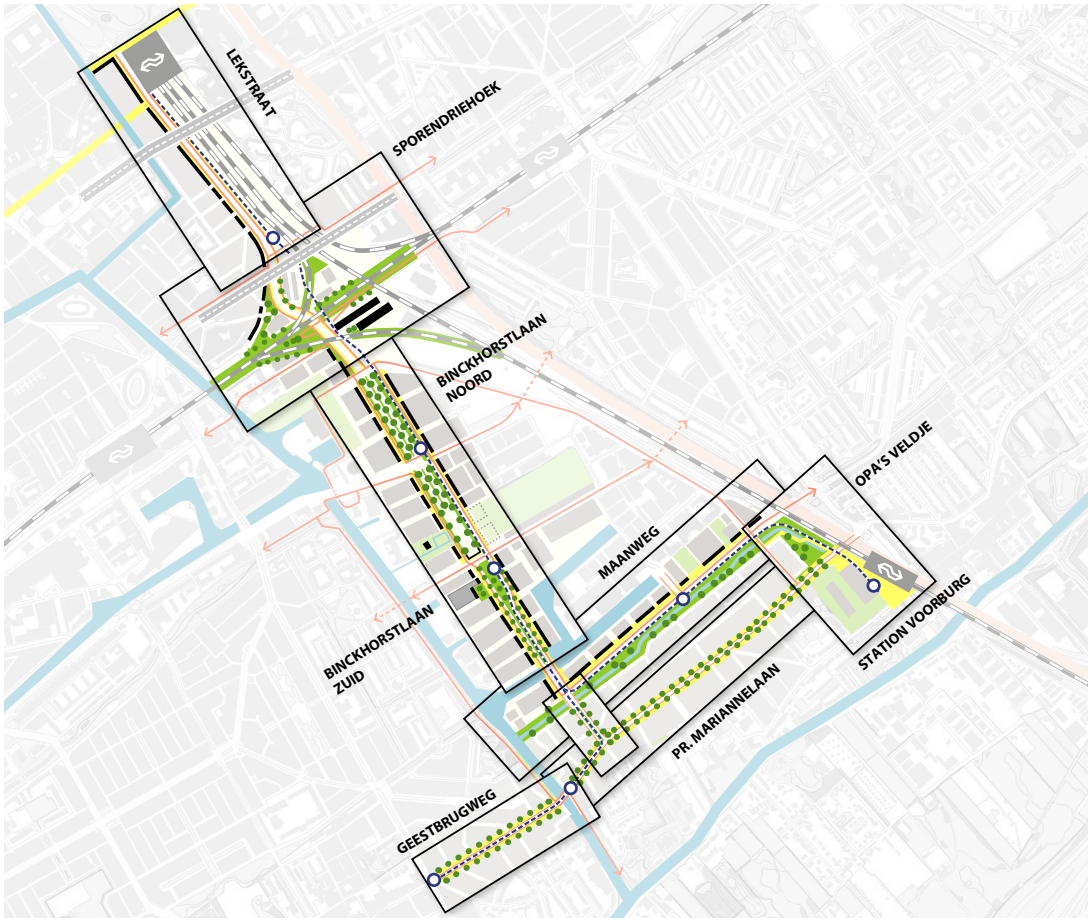


Afbeelding 20 Tracé De Vlietlijn

Op de Maanweg (6) komt de baan van De Vlietlijn aan de zuidkant, buiten de ecologische verbindingszone (met uitzondering van de halte). Tussen de Maanweg (6) en Station Voorburg (7) loopt De Vlietlijn langs de Huygenstraverse (naast het spoortalud). In het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan (8) is De Vlietlijn voorzien in een middenligging. In de Prinses Mariannelaan (9), op de Geestbrug (10) en de Geestbrugweg (11) rijdt De Vlietlijn gemengd met het overige verkeer.

Voor Den Haag gelden (delen van) de volgende deelgebieden van het tracé van De Vlietlijn, aangegeven in afbeelding 21:

- Lekstraat
- Sporendriehoek
- Binckhorstlaan Noord
- Binckhorstlaan Zuid
- Maanweg
- Geestbrugweg (ter hoogte van de Geestbrug)



Afbeelding 21 De Vlietlijn door deelgebieden

4.2.1 DEELGEBIED LEKSTRAAT

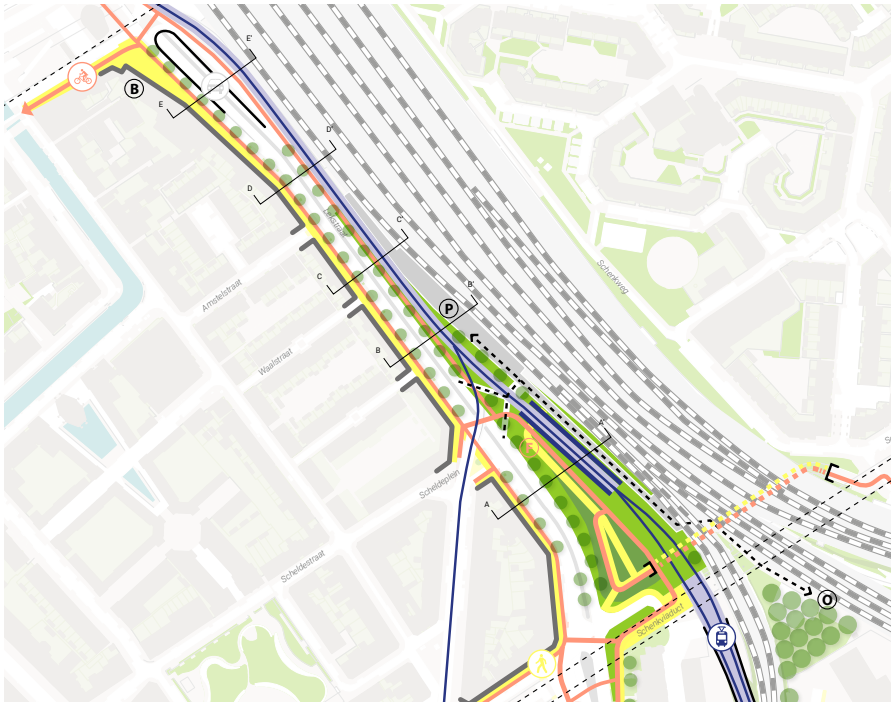
De ambitie voor de Lekstraat is een groene stadsstraat die een aantrekkelijke verbinding vormt tussen het centrum en de Binckhorst voor langzaam verkeer, en een fijne straat om in te wonen. In een drietal varianten is verkend hoe De Vlietlijn, langzaam verkeer en groen een plek in de Lekstraat kunnen krijgen. Concluderend wordt voor het deel tussen het Scheldeplein en de Rijnstraat (Den Haag CS) de bestaande situatie gehandhaafd, met alleen de implementatie van De Vlietlijn. De beperkte ruimte in de Lekstraat vormt een knelpunt om alle ambities te realiseren, maar deze variant biedt de mogelijkheid om het gebied op termijn verder te transformeren. De Vlietlijn ligt in alle varianten aan de oostzijde en sluit bij het Scheldeplein aan op bestaand spoor. De halte komt aan de westzijde van het Schenkviaduct, is goed bereikbaar vanuit meerdere richtingen en nabij de entree van de fietstunnel.

De komst van De Vlietlijn en de hiervoor noodzakelijke verwerving van panden biedt enige kans voor vergroening van de Lekstraat, vooral rond de halte en hellingbaan naar de fietstunnel. Uitgangspunt van het voorkeursalternatief is 2x2 rijstroken met aan de oostzijde bomen en een groene berm in plaats van parkeerplekken. Wel is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor een uitvoering van 2 rijstroken + 1 rijstrook (zie paragraaf 2.4.4.3 en 2.5.1.4, Deel D) om te bezien of en hoe meer ruimte voor groen en langzaam verkeer mogelijk is.

De langzaamverkeersroute tussen Den Haag CS en Binckhorst ligt idealiter aan de bebouwingszijde vanwege levendigheid en sociale controle. Ook wordt daarmee aangesloten op het profiel Rijnstraat met de daar gelegen functies. Voor een goede hoofdroute zijn een 3m voetpad en 4m fietspad nodig, maar door

ruimtegebrek in de Lekstraat is dit niet haalbaar. Aandachtspunten zitten verder in de bereikbaarheid van de bestaande bedrijven ter hoogte van de Koningstunnel en het niet kunnen verschuiven van de wegas van autoverkeer, vanwege de grote milieu-impact die het met zich meebrengt. Samengevat zijn dit de ontwerpprincipes voor dit deelgebied:

- Ambitie voor een groene stadsstraat (groene loper) tussen de Rivierenbuurt en de sporenbundel.
- De groene loper start aan de zuidzijde bij de Lekstraathalte met de aanleg van De Vlietlijn. Op termijn kan deze groenstructuur worden doorgezet tot aan CS bij een verdere transformatie van de Lekstraat.
- Op termijn groen aan de buurtzijde maken door middel van een bomenrij
- Groene erfafscheiding tussen NS-eigendom en De Vlietlijn.
- Tramhalte en hellingbaan/fietswokkel in een groene ruimte plaatsen. De hellingbaan is sociaal veilig door flauwe taluds.
- Een robuuste langzaamverkeersverbinding aan de buurtzijde voor sociale veiligheid en levendigheid (ogen op de straat). Voor nu wordt het bestaande profiel met twee enkelzijdige fietspaden gehandhaafd.
- Toegang tramhalte via noordzijde ter hoogte van Merwedestraat en via de kruising Weteringkade.
- De gekozen ligging van De Vlietlijn maakt transformatie van de Lekstraat in de toekomst nog steeds mogelijk.



Afbeelding 22 Deelgebied Lekstraat

4.2.2 DEELGEBIED SPORENDRIEHOEK

De Sporendriehoek is een gefragmenteerd gebied door de infrastructuur, waarbij De Vlietlijn en Binckhorstlaan het gebied domineren. In het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst is gekozen voor een tramtracé op maaiveldniveau ter hoogte van de sporendriehoek, met als optie een onderdoorgang voor de tram bij de kruising met de Supernovaweg. Bij de afspraken in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) die hierover zijn gemaakt, is ruimte gehouden voor een alternatieve variant op deze locatie.

In het schetsontwerp van De Vlietlijn is bij de kruising met de spoorviaducten een maaiveldvariant ingetekend. Een tunnelvariant kon niet door het project worden uitgewerkt, omdat de benodigde financiering niet beschikbaar was. De gemeente Den Haag ziet echter zoveel potentie in de tunnelvariant dat zij heeft besloten deze op eigen initiatief zelf uit te laten werken. Om de tunnelvariant alsnog in het project te kunnen opnemen, moet het financiële verschil (74,4 miljoen excl. btw) volledig worden overbrugd.

De gemeente Den Haag heeft voorgesteld om de hiervoor benodigde middelen te verdelen, tussen Rijk, MRDH en de gemeente Den Haag. De gemeente Den Haag heeft hiervoor op 18 december 2025 de benodigde besluitvorming doorlopen. Het Rijk en de MRDH zien ook de (maatschappelijke) meerwaarde van de tunnel en staan welwillend tegenover deze variant, over hun bijdrage is positief besloten in het BO-MIRT van 5 januari 2026. In dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is uitgegaan van de tunnelvariant.

De Sporendriehoek is een belangrijk schakelstuk tussen de Binckhorst en het CID. De Vlietlijn wordt hier door een tunnel geleid waardoor de bereikbaarheid verbetert. De verkeersafwikkeling voor HOV, auto's, fietsers en voetgangers verloopt efficiënter, doordat kruisingen van verkeersstromen wordt voorkomen. Dit voorkomt vertragingen en zorgt ervoor dat De Vlietlijn ongehinderd door het gebied kan passeren, terwijl de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers wordt verhoogd.

De looproutes worden korter, wat de mobiliteit ten goede komt, en de tunnel biedt meer mogelijkheden voor vergroening en een betere aansluiting op de hoofdgroenstructuur. De tunnel zorgt voor een efficiëntere infrastructuur en een sterkere verbinding met de omliggende omgeving. De hogere kosten en de complexiteit van de uitvoering worden gerechtvaardigd door de significante voordelen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur maken de realisatie van de tunnel mogelijk en versterken de meerwaarde van deze inpassing.

UITWERKING GROENE KAPSTOK

Verder verbindt de Binckhorstlaan groene ruimtes als deel van de 'groene kapstok'. Vergroening is lastig bij de onderdoorgang, vooral tussen de Supernovakruising en de spoorboog. Een boulevard met bomen is al aanwezig aan de zuidzijde, maar doortrekken hiervan is lastig. Daarom wordt ingezet op een flexibelere strategie met meer groen langs de randen en entrees. De sociale veiligheid wordt ook verbeterd in dit deelgebied. In de Sporendriehoek liggen een aantal onderdoorgangen die vanuit het oogpunt van sociale veiligheid worden aangepakt. Dit gebeurt door het maken van aantrekkelijke openbare ruimtes aan de langzaamverkeersroutes. Ingezet wordt op verbetering van afmetingen van onderdoorgangen, uitstraling en verlichting. Ook is er aandacht voor de inrichting van openbare ruimte en aanliggend programma in en rondom die onderdoorgangen en entrees. Dit vergroot de sociale controle waardoor de kans op het plaatsvinden van feitelijke criminaliteit wordt verlaagd en het gevoel van veiligheid wordt vergroot. Door vergroening en oplossingen voor slimme koppelingen met de Binckhorstlaan wordt rust en samenhang gecreëerd. De rust wordt ook versterkt door het plaatsen van elementen die goed in de context passen.

Voor de inpassing van de tunnel zijn drie varianten geschetst, waarbij verschillende ontsluitingen van de bestaande programma's en deelgebieden in de Sporendriehoek voor langzaam verkeer en auto zijn onderzocht. De voorkeur heeft de variant met de autotoegang Sporendriehoek door Lekstraat Zuid en langzaam verkeer door de bestaande onderdoorgang Oude Lijn. Een vijftal ontwerpprincipes zijn sturend voor de inpassing van De Vlietlijn.

DE VLIETLIJN DOOR DE SPORENDRIEHOEK

- Optimale doorstroming van De Vlietlijn door een verbeterd verticaal alignement
- Geen barrièrewerking van De Vlietlijn dankzij de ondergrondse ligging. Achterliggende programma's en percelen zijn goed bereikbaar. Het is een toekomstbestendige oplossing, doordat nieuwe ontwikkelingen in het gebied op termijn mogelijk blijven.
- Optionaliteit met de haltepositie. Een centrale ondergrondse halte in de Sporendriehoek is mogelijk, in plaats van een maaiveldhalte aan de Lekstraat. Een centrale halte verkort de looproutes naar de programma's in de Sporendriehoek aanzienlijk en biedt ontwikkelpotentieel voor de toekomst.

NETWERK LANGZAAM VERKEER

- De Binckhorstlaan is de 'backbone' voor langzaam verkeer door het gebied. Vanaf de Binckhorstlaan worden achterliggende programma's ontsloten. De Binckhorstlaan wordt als een continu element ontworpen dat de verschillende deelgebieden (scherven) met elkaar kan verbinden.
- Het langzaam verkeer aan weerszijde van de Binckhorstlaan heeft een robuuste opzet met goede maatvoering en dubbelzijdige fietspaden.
- De verbinding met drie lange oost-westlijnen met de Binckhorstlaan is mogelijk. De Velostrada kan met de oostzijde van de Binckhorstlaan worden verbonden.
- Verbeterde ruimtelijke beleving en sociale veiligheid doordat De Vlietlijn ondergronds ligt en langzaamverkeersroutes niet meer 'wegdrukt'.

ONTSLUITING AUTO

- De bereikbaarheid van de deelgebieden voor auto en logistiek wordt geborgd
- Voor de ontsluiting van bestaande programma's zijn verschillende opties mogelijk. De Sporendriehoek kan zowel vanuit het noorden als het zuiden worden ontsloten. Bink36 en de HABO worden ontsloten vanaf de Binckhorstlaan. De verbinding kan aan de noordzijde van Bink36 mogelijk worden doorgelust naar de Sporendriehoek.
- Een robuust netwerk voor auto kan worden gerealiseerd, waarbij de gewenste maatvoering en hellingen mogelijk zijn.

GROEN IN DE SPORENDRIEHOEK

- De Binckhorstlaan is onderdeel van de 'groene kapstok' en verbindt aanliggende groene ruimtes. De groene plekken tussen de verschillende infrastructuurlijnen zijn deel van de ontwerpopgave. Vergroening op de flanken van de Binckhorstlaan is beter mogelijk bij de tunnelvariant, met name tussen de Supernovakruising en de spoorboog HS-Utrecht.
- Kansen voor vergroening op het tunneldak.
- Kansen om de groene taluds onderdeel te laten zijn van de hoofdgroenstructuur.



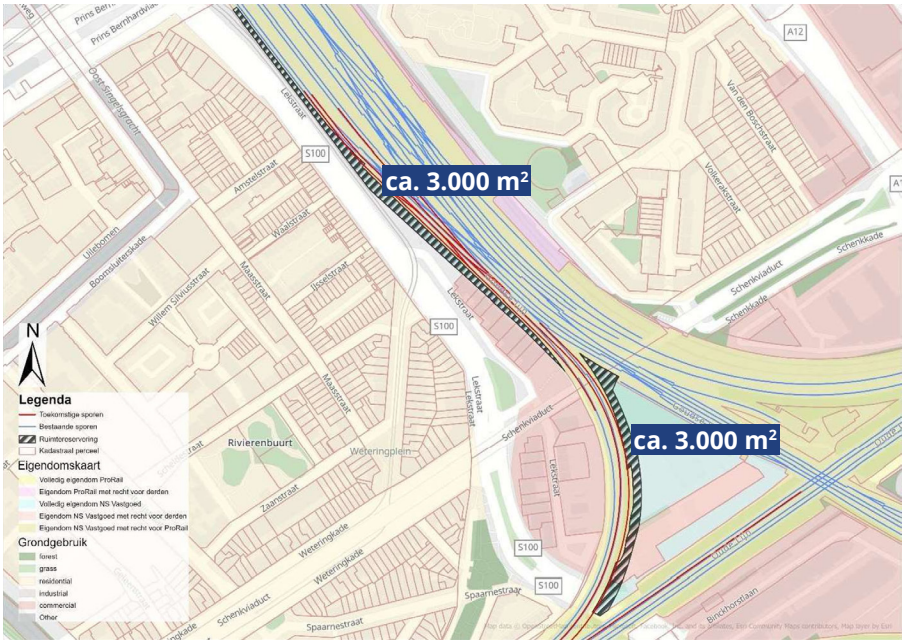
Afbeelding 23 Inpassing tunnel ter hoogte van Sporendriehoek

ONTSLUITINGSSTRUCTUUR SPORENDRIEHOEK VOOR ALLE MODALITEITEN

- Voor en na het schervenlandschap is de Binckhorstlaan ook echt een ‘laan’. Kruising Supernovaweg en Schenkviaduct zijn de grens van de groene scherven.
- De ondergrondse ligging van De Vlietlijn voorkomt een barrièrewerking tussen de Binckhorstlaan en achterliggende percelen en programma’s. De bestaande programma’s en percelen zijn goed bereikbaar voor alle modaliteiten. Ontvlechting tussen auto en langzaam verkeer is met de ondergrondse ligging van De Vlietlijn goed mogelijk. De Binckhorstlaan kan daadwerkelijk als ‘backbone’ voor langzaam verkeer fungeren.
- Rondom de kop van Bink36 is een cumulatie van verkeersstromen die met een tunnelvariant voor De Vlietlijn goed opgelost kan worden:
- De Velostrada kan gekoppeld worden met de Binckhorstlaan.
- Bink36 is bereikbaar voor langzaam verkeer, direct vanaf de Binckhorstlaan.
- Een extra doorsteek naar de Sporendriehoek voor langzaam verkeer boven de tunnel is mogelijk.

RUIMTERESERVERING 3E SPOOR

Bij het inpassen van De Vlietlijn is rekening gehouden met een ruimtereservering voor een derde spoor tussen station Den Haag Centraal en station Den Haag Hollands Spoor. Dit om eventueel in de toekomst meer treinen tussen deze stations mogelijk te maken. Voor de aanleg van een derde spoor dient rekening te worden gehouden met een ruimtebeslag van 6.000 m2 , zie voor de ligging onderstaande afbeelding.



Afbeelding 24 Ruimtereservering derde spoor Den Haag CS – Den Haag HS

4.2.3 DEELGEBIED BINCKHORSTLAAN NOORD

De Binckhorstlaan kan uitgroeien tot een stadsstraat: een multimodale hoofdroute met ruimte voor ov, fiets, auto en voetgangers, veel groen voor comfort en klimaat, levendige randen met voorzieningen, en goede oversteekbaarheid binnen een fijnmazig stadsnetwerk. Belangrijke aandachtspunten zijn oversteekbaarheid en profielbreedte.

Door ruimtegebrek en de aanwezigheid van De Vlietlijn en autoverkeer is het complex om de Binckhorstlaan tot een levendige boulevard te vormen. Voor de herinrichting wordt er, waar mogelijk, geknepen op het autoverkeer om ruimte te maken voor De Vlietlijn, langzaam verkeer en groen. Het uitgangspunt is dat het doorgaand autoverkeer 2x2 rijstroken blijft. Doorstroming is dan ook van belang. De keermogelijkheden worden beperkt en de erfontsluitingen waar mogelijk verplaatst. De parallelweg bij de Binckhorstlaan wordt afgekoppeld voor rechtdoorgaand verkeer en verkeer richting Neherkade. In plaats hiervan wordt een busbaan aangelegd. De oversteekbaarheid is beperkt: afstand tussen oversteken is 400m, de wens is 200m. De Vlietlijn komt aan de oostzijde van de Binckhorstlaan Noord en Midden te liggen, zoveel mogelijk tegen de autobanen aan, met groene bermen aan weerszijde en een halte bij de Mercuriuskruising, waar ook fietsvoorzieningen en een sportvoorziening komen. Voor langzaam verkeer komen brede fietspaden aan beide zijden, waarbij de oostzijde de hoofdroute vormt. De westzijde is deels onderbroken doordat de gelijkvloerse fietsoversteek Mercuriusweg komt te vervallen vervallen (als onderdeel van het verkeernetwerk CID-Binckhorst, besluitvorming hierover volgt nog), daarvoor in de plaats komt de fietsonderdoorgang Mercuriusweg langs de Trekvliet. De Binckhorstlaan maakt deel uit van de ‘Groene kapstok’, met een vergroeningsopgave langs het hele Vlietlijntracé. De aanleg van Binckhorstlaan Noord wordt gefaseerd uitgevoerd met zoveel mogelijk behoud van bedrijvigheid in de aanlegfase.

Samengevat zijn dit de ontwerpprincipes voor dit deelgebied:

- Ambitie voor een grootstedelijke boulevard (Binckavenue).
- Inpassing Vlietlijn aan de oostzijde.
- Auto wordt waar mogelijk beperkt. Uitgangspunt blijft 2x2 rijstroken voor doorgaand autoverkeer.
- Oostzijde Binckhorstlaan als ‘ruggengraat’ voor langzaam verkeer, het fietspad wordt twee richtingen en 5m breed. Het fietspad aan de westzijde wordt twee richtingen en 4m breed.
- Bij de Mercuriushalte mogelijk een koppeling met een gebouwde stedelijke sportvoorziening.
- De westzijde Binckhorstlaan wordt onderbroken bij de Mercuriuskruising voor langzaam verkeer (als onderdeel van het verkeernetwerk CID-Binckhorst, besluitvorming hierover volgt nog). Alternatieven zijn de routes langs de oostzijde en langs de Trekvliet met een keuzemoment voor fietsers bij de Zonweg- en Supernovakruising.
- Overstappunt voor fiets aan een potentiële lange oostwestlijn. Een ongelijkvloerse voetgangersoversteek vanuit de Trekvlietzone naar de Mercuriushalte (opgave voor de gemeente Den Haag
- De Vlietlijn zoveel mogelijk richting tunnel Rotterdamsebaan. Rekening houden met hogedrukgasleiding.
- De Vlietlijn ligt in een groene baan en bomen aan weerszijden.
- De Mercuriushalte is onderdeel van het boulevardprofiel.

UITWERKING GROENE KAPSTOK

De Binckhorstlaan is een grootstedelijke boulevard met brede bermen, kruidenrijk gras en bomenrijen die de verschillende verkeersstructuren scheiden. De bomen zorgen voor menselijke maat te midden van de infrastructuur en toekomstige hoogbouw. De boulevard bestaat uit minstens vier rijen bomen en ter hoogte van de Rotterdamsebaan vijf rijen. De trambaan is grotendeels groen en omzoomd met een haag, met bomenrijen in minimaal 3 meter brede bermen. Na de kruising Supernovaweg ligt de trambaan verdiept in een open tunnelbak. De bermen met bomenrijen lopen door langs het kunstwerk, maar de haag is hier vervangen door een afschermend randelement.

De Binckhorst heeft knelpunten voor wateroverlast en hittestress. Extra bomenrijen zorgen voor schaduw en de verdiepte trambaan fungeert als waterberging. Grasbermen kunnen als wadi's dienen en bieden leefgebied voor de pad en kattenstaart. De Binckhorstlaan is ook onderdeel van het ecologische netwerk, met vleermuis- en mussencorridors. Heesters in de bermen bieden schuil- en nestgelegenheid voor mussen, en kruidenrijke vegetatie trekt insecten aan, die voedsel vormen voor vogels en vleermuizen. De bermen kunnen plaats bieden aan gewoon biggenkruid, en natuurinclusieve abri's voorzien in nestgelegenheid. De lange bermen bieden kansen voor verbindingen voor de egel, maar de intensieve infrastructuur vormt een bedreiging.



Afbeelding 25 Deelgebied Binckhorstlaan Noord

4.2.4 DEELGEBIED BINCKHORST ZUID

De Binckhorstlaan Zuid wordt een autoluwe (autoluwer dan het noordelijke deel), groene stadsstraat met een compact profiel van 44 meter, waarin alle verkeersmodaliteiten passen. De Vlietlijn rijdt in een groene baan tussen vier rijen bomen en groene bermen als deel van de hoofdgroenstructuur.

Bij de kruising Zonweg en de Fokkerterminal komen maatschappelijke en commerciële functies. Halte Zonweg wordt hier een knooppunt, maar moet vanwege de uitrit van de Rotterdamsebaan iets opschuiven, wat het profiel verbreedt. De intentie is om de ruimte compact en functioneel te houden. Het wordt geen verblijfsplek, maar een ruimte die onderdeel is van het profiel met een doorgaand karakter. Verblijven vindt plaats aan de flanken van de Fokkerterminal en bij het water van de Binckhavens. Opties voor een paviljoen of overkapping rondom de haltes worden later onderzocht.

De Zonweghalte is bereikbaar vanaf de Zonwegkruising en een oversteek ten zuiden van de halte, die aansluit op een brug naar de Titaan. De oversteek wordt bepaald door de keermogelijkheid voor vrachtboten in de Binckhavens. Aan de zuidkant van de Binckhorstbrug is een voetgangersonderdoorgang langs het water, ongeveer 280 meter van de dichtstbijzijnde oversteek over de Binckhorstlaan Zuid.

Samengevat zijn de ontwerpprincipes voor dit deelgebied:

- Ambitie voor een groene stadsstraat. De inzet is een compact profiel van circa 44m breed waarin alle verkeersmodaliteiten een plek krijgen. Met voldoende groen, ruimte voor langzaam verkeer en ruimte voor toekomstig stedelijk leven.
- De Vlietlijn krijgt een middenligging ten zuiden van de Zonweghalte. Ten noorden van de halte verschuift de ligging naar de oostzijde van de Rotterdamsebaan.
- De Vlietlijn halteert bij de Zonweg en is een bronpunt voor diverse commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De halte is gekoppeld aan de lange oostwestlijn Zonweg en fungeert als overstappunt voor de fiets op De Vlietlijn.
- Halte Zonweg wordt op zichzelf geen verblijfsplek. Verblijven gebeurt aan de flanken bij de Fokkerterminal en de Binckhavens. De halte wordt onderdeel van het profiel. Rondom de halte zijn er mogelijkheden voor een paviljoen of overkapping. Dit zal in een verdere uitwerking worden verkend.
- Het langzaam verkeer wordt begeleid door groen tussen het afslaande autoverkeer en fiets en voetganger. Bermen spelen een belangrijke rol in de verkeersveiligheid. Dit speelt met name voor de afwikkeling van vrachtverkeer bij Basal.
- De Binckhorstbrug markeert het einde van het profiel Binckhorstlaan Zuid. De inrichting wordt afgestemd met het brugontwerp.
- Voor het profiel is een fasering opgesteld die op de korte termijn bestaande bedrijvigheid en ontsluiting integreert.

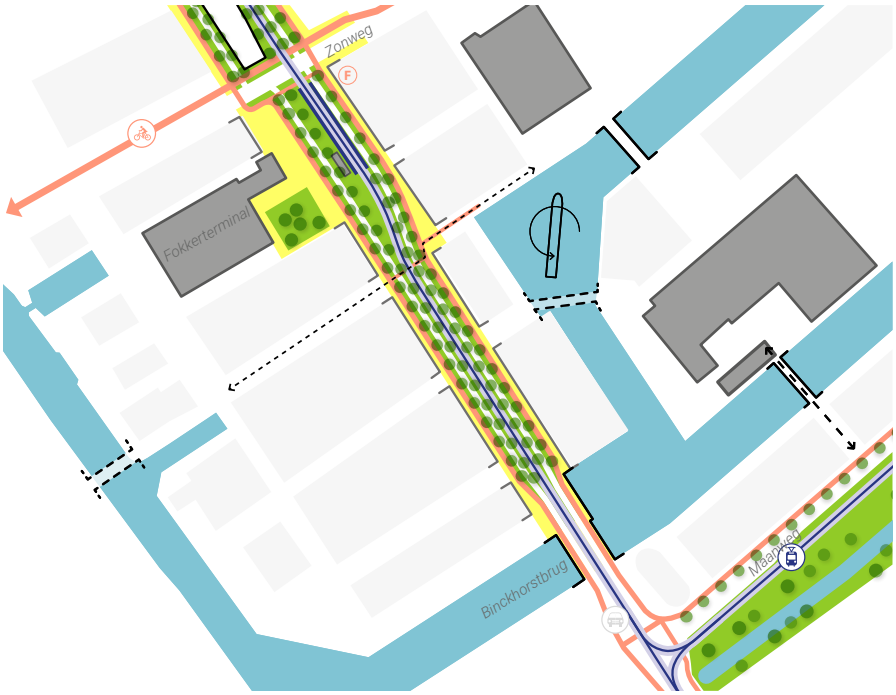
Ter vervanging van de huidige Binckhorstbrug wordt een nieuwe brug gebouwd waarbij de waardevolle (jaren ’30) karakteristieken van de oude brug behouden blijven, maar hij geheel gemoderniseerd wordt. De vernieuwing van de Binckhorstbrug is geen onderdeel van de scope van De Vlietlijn, wel wordt het programma van eisen van De Vlietlijn meegenomen bij het ontwerp van de nieuwe brug, zodat De Vlietlijn in de toekomst direct ongehinderd gebruik kan maken van de brug, zonder dat ingrijpende aanpassingen dan nog nodig zijn. De Binckhorstbrug wordt circa acht meter breder in de nieuwe situatie en krijgt een nieuwe voetgangersverbinding in het zuidelijke landhoofd dat de Planeetkade met de Binckhaven verbindt.

UITWERKING GROENE KAPSTOK

De Binckhorstlaan heeft een compactere opzet en lagere infrastructuurintensiteit dan de Binckhorstlaan Noord en Midden. Aaneengesloten 3 meter brede bermen met kruidenrijk gras en bomenrijen scheiden de auto-infrastructuur, trambaan en langzaamverkeerstructuur. De vier bomenrijen staan dichter bij elkaar, wat de straat een groenere uitstraling geeft. Ten noorden van de Binckhorstbrug heeft de trambaan een groen profiel, omzoomd met een haag en bomenrijen. Tussen de Binckhorstbrug en Maanweg is de trambaan in de verharding opgenomen.

Circa 40% van het profiel bestaat uit groen, wat zorgt voor veel schaduw. De licht verdiept aangelegde trambaan kan mogelijk ook fungeren als waterberging, met grasbermen die als wadi’s water kunnen opvangen. Deze wadi’s bieden kansen als leefgebied voor de pad en ruimte voor kattenstaart. De Binckhorstlaan maakt deel uit van het ecologische netwerk als vleermuiscorridor. In de groenzone bij halte Zonweg, binnen de mussencorridor, dragen heesters bij aan het creëren van stapstenen voor mussen. Kruidenrijke vegetatie trekt insecten aan, die voedsel vormen voor vogels en vleermuizen. De bermen kunnen

gewoon biggenkruid herbergen, en natuurinclusieve abri's bieden nestgelegenheid. Kruidenrijke vegetatie en zandige daken ondersteunen de huismus. De bermen bieden ook kansen voor verbindingen tussen egel-leefgebieden, hoewel de intensief gebruikte infrastructuur een bedreiging vormt.



Afbeelding 26 Deelgebied Binckhorstlaan Zuid

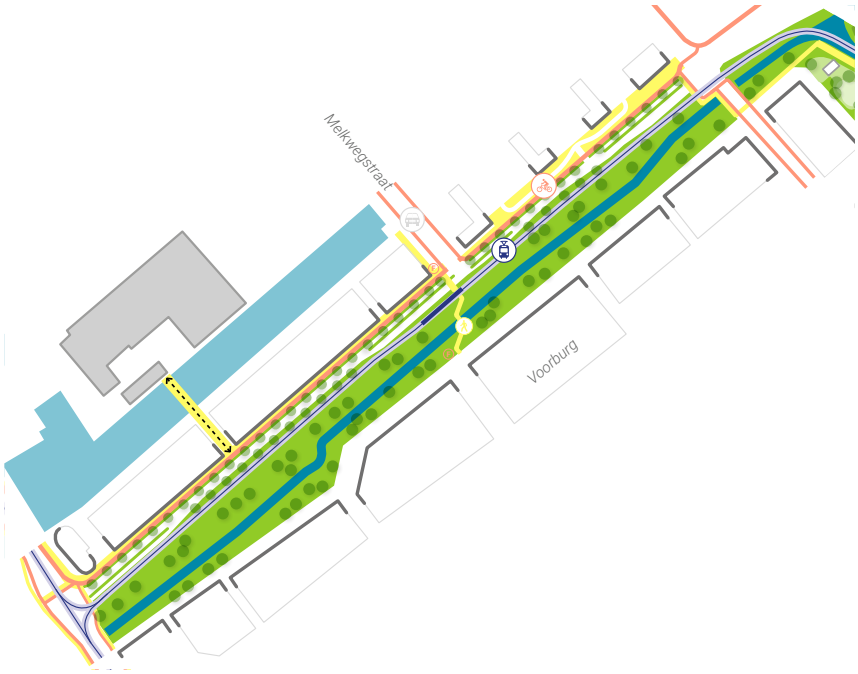
4.2.5 DEELGEBIED MAANWEG

De Maanweg wordt een groene stadsstraat die de overgang vormt tussen Voorburg en de Binckhorst met de ecologische zone als bepalend element. De weg bestaat uit twee karakteristieke delen aan weerszijden van de Melkwegstraat. De Maanweg heeft twee onderscheidende karakters, namelijk de toegang tot een deel van de stad tussen de Regulusweg en de Melkwegstraat en een ontsluitende functie op het deel Melkwegstraat/ Binckhorstlaan. Om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren wordt de Maanweg aangepast van 2x2 rijstroken (50 km/u) naar 2x1 rijstrook (30 km/u), op het deel tussen de Binckhorstlaan en de Melkwegstraat. Aan de bebouwingszijde komt ruimte voor langzaam verkeer en groen, zodat daar de meeste levendigheid en sociale veiligheid zal zijn.

De Vlietlijn komt in een groene baan naast deze zone (op ca. 2m afstand) met een groen ingerichte berm die de groene structuur versterkt. Daarnaast wordt de weg onderdeel van het stedelijke fietshoofdnetwerk met gescheiden fietspaden. De halte Maanweg komt ter hoogte van de kruising Melkwegstraat te liggen met een compact middenperron. De ruimte is hier beperkt omdat de ecologische zone niet mag worden aangetast en er rekening gehouden moet worden met opstelvakken voor de kruising Maanweg-Melkwegstraat. Het perron is bereikbaar via een oversteek en een nieuwe voetgangersbrug. Fietsenstallingen liggen buiten de ecologische zone. De aanleg van Maanweg West wordt gefaseerd uitgevoerd met zoveel mogelijk behoud van bedrijvigheid in de aanlegfase.

Bij de kruising van de Maanweg met de Binckhorstlaan en de Regulusweg zijn aanpassingen nodig. Bij de kruising met de Binckhorstlaan zijn deze ingrijpend, voor de Regulusweg is dit beperkt tot aanpassingen aan de oostzijde.

Samengevat zijn de ontwerpprincipes voor dit deelgebied:
- Maanweg als groene stadsstraat vormgeven en als overgang tussen suburbaan Voorburg en (hoog) stedelijk Binckhorst.
- De groene ecologische zone is dominant en straalt uit naar de inrichting van de weg.
- De Vlietlijn uit ecologische zone houden en de ecologische zone die toch wordt aangetast, compenseren.
- Groen aan bebouwingszijde en/of middenberm tussen rijbanen (aansluiten op Prins Bernhardlaan in Voorburg).
- Langzaam verkeer aan de bebouwingszijde.
- De autorijstroken gaan van 2x2 naar 2x1.
- Fasering Maanweg om bedrijvigheid voor korte- en middellange termijn te behouden.



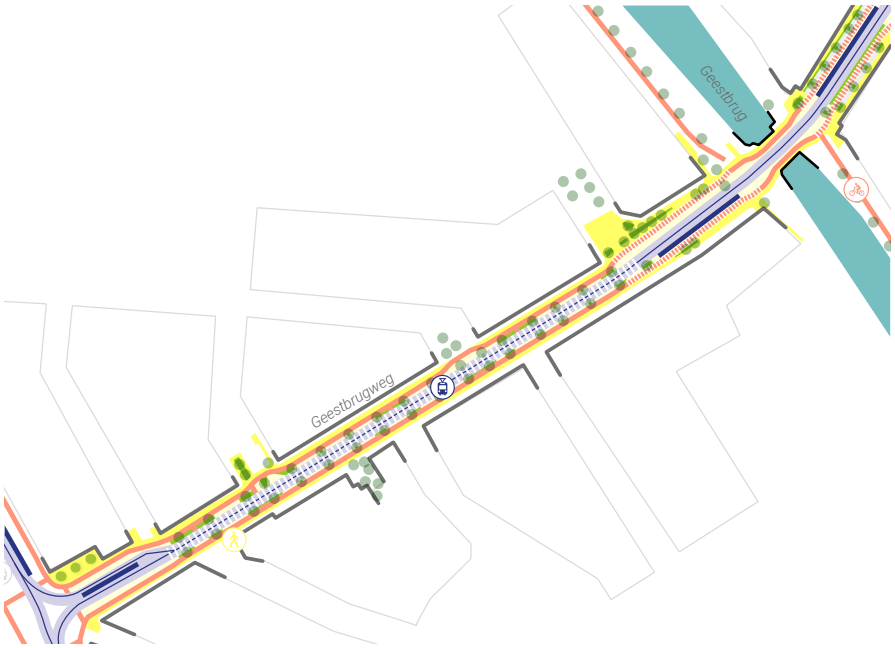
Afbeelding 27 Deelgebied Maanweg

4.2.6 DEELGEBIED GEESTBRUGWEG TER PLAATSE VAN DE GEESTBRUG

Hierbij is van belang op te merken dat de Geestbrug zelf en het water dat daar onder ligt tot het grondgebied van de gemeente Den Haag behoren. Dat brengt met zich mee dat de gemeente Den Haag ook bevoegd gezag is om het intergemeentelijke gebiedsprogramma voor dit deel van het tracé vast te stellen. De ambitie is voor de Geestbrug om het historische karakter van de Geestbrug te laten behouden. De brug moet wel worden verbreed. De verbreding van de Geestbrug is nodig omdat de tramsporen verder uit elkaar worden gelegd vanwege het brede profiel van de HOV-tramverbinding. Hierbij is het nodig om de klep van de brug aan te passen. De fietsroute op de brug verbindt de Hoekweg met de Cromvlietkade om een lange noord-zuidverbinding langs de Trekvliet mogelijk te maken. Het uitgangspunt voor de herinrichting van de Geestbrugweg was in het voorkeursalternatief een doorstroombelemmerende maatregel op de Geestbrug. Dit uitgangspunt is in het schetsontwerp verder uitgewerkt, maar hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Verder krijgt De Vlietlijn een middenligging en wordt het onderdeel van de rijbaan. Er komen twee (eenrichting)tramhaltes aan de weerszijden van de Geestbrug. De inrichting van dit deelgebied is afhankelijk van de uitkomst van het regionale bereikbaarheidsonderzoek en de keuze in maatregelen die daarop volgt (zie ook paragraaf 3.3).

Samengevat zijnde ontwerpprincipes voor dit deelgebied:

- Middenligging van De Vlietlijn, De Vlietlijn is gemengd met het autoverkeer.
- Behoudt historische karakter Geestbrug.
- Verbreding brug met integratie van De Vlietlijn en de fietsroute (onderdeel van netwerk met regionale sterfietsroutes)
- Doorstroombelemmerende maatregel Geestbrug (afhankelijk van uitkomst van regionaal bereikbaarheidsonderzoek)



Afbeelding 28 Deelgebied Geestbrugweg tbv Geestbrug

4.3 BASISPAKKET MOBILITEIT, DEN HAAG

Om De Vlietlijn goed in te passen is een aantal mobiliteitsmaatregelen (ook in de directe omgeving) noodzakelijk. Dit zijn maatregelen uit het Basispakket mobiliteitsmaatregelen (zie paragraaf 3.3, deel B). De maatregelen die voor het Haagse grondgebied relevant zijn worden hieronder toegelicht.

4.3.1 *F*IETSROUTE ZONWEG (BRUG)

De Zonweg vormt een belangrijke verbindings-as door de Binckhorst voor zowel regionaal als lokaal fietsverkeer en voetgangers. Momenteel is het gedeelte tussen de Regulusweg/ Supernovaweg en de Binckhorstlaan een brede asfaltweg zonder specifieke voorzieningen voor langzaam verkeer. Door de aanleg van een extra brug in het verlengde van de Zonweg/Capellalaan over de Trekvliet naar de Trekweg ontstaat een directe fiets- en voetgangersverbinding tussen De Binckhorst en Laak. Daarnaast wordt de Zonweg heringericht met een nadruk op langzaam verkeer en ruimtelijke kwaliteit, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren. Deze maatregel verkort de afstand tussen de Binckhorst en de woonwijken in Laak, maakt voorzieningen beter bereikbaar en vergroot het aantal reizigers bij de HOV-halte ter hoogte van de Zonweg langs de Binckhorstlaan.

4.3.2 VERLENGDE VELOSTRADA KRUISING HOV BINCKHORSTLAAN

Op het moment dat langs de Binckhorstlaan De Vlietlijn ligt, ontstaat er een nog grotere barrière voor de overstekende fietsers en voetgangers dan nu al het geval is. Met deze maatregel, een ongelijkvloerse kruising van de snelfietsroute 'Verlengde Velostrada' met de Binckhorstlaan, vormt de Velostrada een ononderbroken snelfietsroute tussen CID-Binckhorst en Leiden/Delft. In combinatie met de aanpak van de viaducten over de Binckhorstlaan ten behoeve van De Vlietlijn bevordert dit de fiets-reistijd en comfort van de route.

4.3.3 *F*IETSVOORZIENINGEN WESTZIJDE DEN HAAG CENTRAAL

Deze maatregel betreft de realisatie van nieuwe fietsparkeervoorzieningen naast station Den Haag Centraal. De maatregel bestaat uit twee delen, waarbij het eerste deel uitgaat van een uitbreiding van de huidige tijdelijke fietsenstalling. Hiermee wordt ook het hoogwaardiger ontsluiten van de ov-halte met CID via het Prins Bernhardviaduct voorzien. De aansluiting van de huidige stalling met het Prins Bernhardviaduct is hierin geïntegreerd. Het tweede deel bestaat uit een vervanging van de tijdelijke stalling door een definitieve inpandige oplossing.

4.3.4 DOORTREKKEN HAAGSE LOPER CS OOST

Met de maatregel wordt de voetgangersbereikbaarheid tussen station Den Haag CS en het CID verbeterd. Het gaat om het verbeteren van voetgangersroutes richting Theresiastraat, het aanpakken van de verkeersveiligheid en het verwijderen van obstakels. Door bij de kruising Prins Clauslaan en Theresiastraat de afwikkeling van het voetgangersverkeer te optimaliseren en obstakels te verwijderen, wordt het voor langzaam verkeer aantrekkelijker rond het station.

4.3.5 VERBINDING BINCKHORST-VOORBURG VOOR LANGZAAM VERKEER

Deze maatregel voorziet in de aanleg van een voetgangersverbinding ter hoogte van de Melkwegstraat/ Heeswijkstraat, waardoor de bereikbaarheid tussen de Binckhorst en Voorburg aanzienlijk verbetert. De HOV-halte op de Maanweg wordt hiermee beter toegankelijk, wat het openbaar vervoer aantrekkelijker maakt voor reizigers uit Voorburg-West. Door de kortere loopafstand wordt het eenvoudiger en efficiënter om gebruik te maken van het ov. Daarnaast stimuleert deze verbinding het lopen naar nabijgelegen voorzieningen, wat bijdraagt aan een duurzamere en beter verbonden stedelijke omgeving.

4.3.6 CABALLEROBRUG VOOR LANGZAAM VERKEER

De watergangen in de Binckhorst vormen meerdere barrières voor het langzaam verkeer. De maatregel van de Caballerobrug verbindt de Binckhorsthaven met de HOV-halte op de Binckhorstlaan en de omliggende gebieden, waardoor fietser, voetgangers en ov-gebruikers sneller en gemakkelijker kunnen reizen. Dit versterkt de stedelijke samenhang en ontwikkelingskansen. Op het Binckhaven-schiereiland zorgt een nieuwe langzaam-verkeersroute voor kortere reistijden en betere ov-bereikbaarheid, terwijl omlopen en omfietsen wordt verminderd en de toegankelijkheid van (publieke) voorzieningen en horeca wordt verbeterd.

4.3.7 *F*IETSPARKEERVOORZIENINGEN BIJ HOV-HALTES

Deze maatregel betreft het plaatsen van fietsparkeergelegenheden om fietsen ordentelijk en veilig te kunnen plaatsen. Fietsen is een belangrijke factor om het autogebruik zo laag mogelijk te houden en/of het voor- en natransport voor HOV reizigers te faciliteren. Daarvoor zijn goede en voldoende fietsparkeerplaatsen onontbeerlijk, zowel nabij of in het vastgoed voor wonen of werken als bij de HOV halte. Hierdoor groeit het bereik van de HOV haltes.

4.4 RELATIE MET BESTAAND BELEID

Den Haag heeft op 18 september 2025 de Omgevingsvisie ‘Den Haag 2050; thuis in een groen metropool aan zee’ vastgesteld. In deze omgevingsvisie zijn vijf bewegingen uitgewerkt.Deze bewegingen zijn er om de groei van Den Haag in goede banen te leiden en de stad toekomstbestendig te maken. Deze bewegingen zijn geen einddoel op zich, maar bieden richting aan ruimtelijke ontwikkelingen en beleidskeuzes. Ze spelen in op maatschappelijke opgaven zoals woningbouw, klimaatadaptatie, mobiliteit, werkgelegenheid en basisvoorzieningen. De Vlietlijn past bij deze bewegingen. De bewegingen die in de omgevingsvisie worden benoemd zijn:

Thuis in een divers Den haag

Deze beweging is gericht op het creëren van een inclusieve stad waar iedere inwoner zich thuis voelt. Dit betekent dat er gebouwd wordt met aandacht voor de behoefte van bewoners en dat segregatie actief wordt tegengegaan door ongelijk te investeren in kansarme wijken. De stad streeft naar veilige en gezonde openbare ruimtes met meer autoluwe straten en groene ontmoetingsplekken. Cultureel erfgoed wordt beschermd en toekomstbestendig gemaakt door renovatie en herbestemming, zodat historische gebouwen behouden blijven en een nieuwe functie krijgen.

Ruimte voor groen en water

Hierbij staat het vergroenen van de stad centraal. Den Haag wil de biodiversiteit versterken door de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH) te beschermen en uit te breiden. Dit betekent meer bomen en groene pleinen, vooral in versteende wijken. Daarnaast wordt waterbeheer verbeterd om wateroverlast en droogte tegen te gaan. De stad betrekt inwoners en bedrijven actief bij vergroening, bijvoorbeeld door het stimuleren van groene daken en gevels.

Verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang

Deze beweging is afkomstig van de groei van het inwonersaantal in Den Haag. Den Haag heeft een duurzame en slimme manier van verstedelijken nodig. Deze beweging richt zich daarom op het bouwen rond (H) ov-knooppunten, zodat nieuwe woningen goed bereikbaar zijn. Tegelijkertijd wordt ingezet op duurzame mobiliteit, waarbij voetgangers, fietsers en openbaar vervoer voorrang krijgen op de auto. De Vlietlijn sluit perfect aan bij dat doel. Logistieke hubs en stedelijke distributiecentra moeten het vrachtverkeer in woonwijken verminderen. Door flexibel om te gaan met het bouwtempo kan Den Haag inspelen op demografische veranderingen en de behoefte aan woningen.

Ruimte voor kennis en kunde
In deze beweging wordt de rol van Den Haag als kennis en innovatie stad benadrukt. Om economische groei en werkgelegenheid te stimuleren, worden onderwijsinstellingen en bedrijven samengebracht in clusters, waar samenwerking en innovatie centraal staan. Bedrijventerreinen worden behouden en verdicht om ruimte te bieden aan zowel grote als kleinschalige bedrijven. Daarnaast speelt de circulaire economie een steeds grotere rol, waarbij hergebruik en duurzame productiemethoden worden gestimuleerd. De stad wil daarnaast haar positie als internationaal centrum voor recht, bestuur en diplomatie verder versterken.

Basissystemen op orde
Deze beweging richt zich op duurzame energie, betrouwbare drinkwatervoorziening en functionerende infrastructuur. Den Haag streeft naar een CO2-vrije energievoorziening door in te zetten op hernieuwbare energiebronnen zoals geothermie en aquathermie. De stad investeert in drinkwaterbronnen en zuiveringsinstallaties om een betrouwbare watervoorziening te garanderen. Daarnaast wordt slim omgegaan met de schaarse ondergrondse ruimte door ondergrondse infrastructuur, zoals kabels en leidingen, efficiënt te combineren. Om de gevolgen van klimaatverandering het hoofd te bieden, worden maatregelen genomen om wateroverlast en droogte te beperken. Afvalinzameling wordt zo veel als mogelijk inpandig opgelost, zodat de openbare ruimte wordt ontzien.

4.5 MOTIES
Gedurende het planproces is een aantal moties ingediend, die zijn aangenomen. Hieronder is een overzicht opgenomen, voorzien van een korte beschrijving en wijze van (aanpak van) verwerking.

- Een van de moties[16] roept op om bij de doorontwikkeling van de Binckhaven en de HOV-lijn de mogelijkheden voor een logische looproute naar de Trekvlietzone in de afwegingen mee te nemen. Hierbij is specifiek aandacht gevraagd voor een logische looproute tussen de Binckhaven en de Trekvlietzone. De looproutes zijn nog in ontwerp, maar onder andere de haltes Mercuriusweg en Zonweg, dienen op logische en veilige wijze dienen aan te sluiten op de routes vanuit/naar Trekvlietzone voor langzaam verkeer (fietser/voetganger).
- Een andere motie[17] roept op om te helpen bij het vinden van huisvesting en/of passende compensatie voor de ondernemers en eigenaren van het bedrijventerrein Lekstraat, Sporendriehoek en langs de Binckhorstlaan. De gemeente is in gesprek met eigenaren en ondernemers.
- Verder is er in een motie die extra aandacht gevraagd voor het behoud van de ecologische zone[18]. Uit de ecologische zone blijven is het uitgangspunt voor het ontwerp, maar op een tweetal plekken is dit uitdagend (bocht Maanweg, halte). Hierover zal nog besluitvorming plaats moeten vinden.
- In de motie over het uitvoeren van een stikstofanalyse wordt gevraagd om zowel de bouw- en gebruiksfase in beeld te brengen. Hiervoor is een stikstofanalyse uitgevoerd. Deze is onderdeel van het plan-MER[19].
- Daarnaast is er een motie aangenomen waarin wordt geadviseerd om een lijnvoeringsstudie uit te voeren, ter ondersteuning van de besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp binnen de betrokken gemeenteraden[20]. Dit verzoek is belegd bij de HTM en MRDH.
- De laatste motie ziet op het verzoek om op korte termijn een onderzoek te starten naar maatregelen om de doorstroming op hoofdroutes in de Binckhorst te verbeteren en de druk op omliggende wegen te verminderen, inclusief inventarisatie van maatregelen voor betere benutting van de Rotterdamsebaan en het ontmoedigen van weggebruikers om door omliggende woonwijken (waaronder Leidschendam-Voorburg en Rijswijk) te rijden. Zoals aangegeven in paragraaf 3.3 zijn in aanvulling op het Basispakket Mobiliteit in het planMER vier maatregelenpakketten onderzocht ter bevordering van de leefbaarheid en doorstroming van verkeer. Doel van deze extra maatregelen is het verminderen van knelpunten door autoverkeer andere routes te laten rijden, bevorderen dat doorgaand verkeer voor het bovenliggend wegennet kiest en door de hoeveelheid kruisende stromen te verminderen. Daarmee wordt verdere

groei van autoverkeer voorkomen, verbetert de verkeersveiligheid en worden belemmeringen voor doorstroming van de tram weggenomen. Dit zijn mogelijke oplossingsrichtingen voor het verder verbeteren van de verkeerscirculatie. De beoordeling voor maatregelpakketten voor wat betreft de milieueffecten zijn in het planMER gebundeld. Na de terinzagelegging van het ontwerp IGP en ontwerp PlanMER zijn 'dynamische' simulaties gebruikt om de maatregelpakketten verder te verdiepen. Na de terinzagelegging van het ontwerp van het IGP heeft afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en de overige opdrachtgevers van De Vlietlijn. Op dit moment wordt op piekmomenten al grote drukte ervaren en deze zullen in de loop naar 2040 naar verwachting verergeren. Ook zijn verkeerskundige knelpunten geconstateerd die niet binnen de scope van De Vlietlijn liggen, maar die wel onderdeel moeten zijn van de oplossingsrichting(en) waarover uiteindelijk een besluit zal moeten worden genomen. Met de betrokken partners is besloten dat – voordat wordt besloten over de hiervoor beschreven maatregelpakketten – aanvullend een regionaal bereikbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd. De uitvoering daarvan vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag en overige stakeholders. In het regionaal bereikbaarheidsonderzoek zal onder meer gekeken worden naar de grote verkeersknelpunten in een regionale context, zoals de aansluiting op de A12 en de aansluiting van de Haagweg op de Geestbrugweg. Ook zal worden onderzocht op welke wijze de verkeersintensiteiten van het autoverkeer kunnen worden verlaagd. Een belangrijk deel van de oplossing is het omlaag brengen van de verkeersintensiteiten op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg waardoor een meer verkeersveilige en groene inrichting mogelijk is. Vanuit De Vlietlijn is gekeken met verkeersonderzoek wat de Victory Boogie Woogietunnel zou kunnen bijdragen voor de knelpunten in het plangebied van de De Vlietlijn. Daaruit blijkt dat het stimuleren van het gebruik van de tunnel niet de oplossing is voor de knelpunten in het zuidelijk deel (incl. Geestbrug en oprit A12). De tunnel wordt wel meegenomen in het regionaal bereikbaarheidsonderzoek om te kijken of dit een op hoger schaalniveau kan zorgen voor minder netwerkbelasting en daarmee voor minder knelpunten in het plangebied.

MOTIES BUITEN SCOPE DE VLIETLIJN

Eén motie[21] riep op om bij de vervanging of renovatie van de huidige Binckhorstbrug de uitstraling en architectonische karakteristieken te behouden. Deze motie ligt buiten de scope van het project De Vlietlijn, wel wordt bij de vervanging van de brug rekening gehouden met de waardevolle karakteristieken. Een andere motie die buiten de scope van De Vlietlijn ligt, is de motie over het verzoek om in de komende periode extra inspanningen te doen om ervoor te zorgen dat het bouwverkeer op de daarvoor aangewezen (eigen) parkeerplaatsen parkeert en daardoor geen overlast meer veroorzaakt voor omliggende ondernemers[22]. Deze motie wordt betrokken bij de uitvoering van de plannen en extra opgelet in de BLVC-plannen (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) die elke ontwikkelaar maakt bij de uitwerking van haar initiatief.

Een andere motie[23] benadrukt het belang van goed openbaar vervoer voor alle bewoners en bezoekers van Den Haag. Den Haag blijft met de HTM in gesprek over een proefabonnement om nieuwe Binckhorst-bewoners en werknemers te stimuleren het openbaar vervoer te gebruiken.

[16] Neem naast de HOV ook de voetgangers mee (Gemeente Den Haag, 8 juni 2023, RIS315839)
[17] Oog voor ondernemers op de Binckhorst (Gemeente Den Haag, 8 juni 2023, RIS315840)
[18] Bescherm de ecologische zone en beheer tot over de grens (Gemeente Den Haag, 8 juni 2023, RIS315842)
[19] Breng stikstofgevolgen goed in kaart (Gemeente Den Haag, 8 juni 2023, RIS315843)
[20] Geef de raad aan de voorkant een stem over de lijnvoering (Gemeente Den Haag, 8 juni 2023, RIS315844)
[21] Binckhorstbrug als 'Binckplek' (Gemeente Den Haag, 8 juni 2023, RIS315838)
[22] Om als ondernemer te kunnen acteren, moet je kunnen parkeren (Gemeente Den Haag, 8 juni 2023, RIS315841)
[23] Lok Binckhorst-bewoners en -bezoekers nu al naar het ov (Gemeente Den Haag, 8 juni 2023, RIS315845)

5 Leidschendam-Voorburg

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 van dit deel B beschrijven we voor de gemeenten het tracé van De Vlietlijn, de ontwerpprincipes en geven we inzicht in de uitwerking van het SO+ en de overige mobiliteitsmaatregelen. We beschouwen de verhouding tot bestaand beleid en beschrijven de relevante moties. We doen dit in dit hoofdstuk voor de gemeente Leidschendam-Voorburg.

In de verkenningsfase van De Vlietlijn is in de gemeente Leidschendam-Voorburg een participatietraject georganiseerd door UrbanSync. Dit traject had als doel om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden actief te betrekken bij het proces en hun input mee te nemen in het ontwerp.
De participatie richtte zich op vier hoofdthema's: mobiliteit, leefbaarheid, veiligheid en groen.

Tijdens dit traject is de omgeving uitgenodigd om wensen, zorgen en ideeën te delen. Hieruit kwamen diverse aandachtspunten naar voren die richting hebben gegeven aan de verdere uitwerking van het schetsontwerp. Aandacht werd gevraagd voor het behoud en de uitbreiding van groen, het verminderen van verkeersdruk - ook binnen de woonwijken - en het nemen van compenserende en mitigerende maatregelen op het gebied van geluid en trillingen. Ook waren er zorgen over het schrappen van parkeerplaatsen ten gunste van meer ruimte voor wandelen, fietsen of groen en werd het creëren van doodlopende straten niet als een goede oplossing gezien. De verzamelde input uit het UrbanSync-rapport is meegenomen in het schetsontwerp voor dit deel van het tracé van De Vlietlijn en de vervolgparticipatie.

5.1 TRACÉ DE VLIETLIJN LEIDSCHENDAM – VOORBURG

Het tracé van De Vlietlijn heeft op drie punten aansluitingen met de gemeente Den Haag en Rijswijk. Met de gemeente Den Haag op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan (tussen 5 en 8 op afbeelding 29) en bij de Maanweg waar het tracé richting station Voorburg loopt (tussen 6 en 7 op afbeelding 29). Met de gemeente Rijswijk is de aansluiting op het deel van het tracé tussen de Prinses Mariannelaan en de Geestbrug (tussen 9 en 10 op afbeelding 29).



Afbeelding 29 Tracé De Vlietlijn Leidschendam - Voorburg

Op deze delen van De Vlietlijn is de volgende tracé-beschrijving van toepassing. Op de Maanweg (6) komt de baan van De Vlietlijn zo veel mogelijk aan de zuidkant, buiten de ecologische verbindingszone (met uitzondering van de haltes). Voor het laatste deel van het tracé naar de eindhalte Station Voorburg zijn nog varianten (zie paragraaf 5.1.2). In het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan (8) was in het ontwerp IGP is De Vlietlijn voorzien in een middenligging. In verdiepende ontwerpateliers zijn afgelopen jaar meerdere varianten naar voren gekomen (zie paragraaf 5.1.3).

In de Prinses Mariannelaan (9), op de Geestbrug (10) en de Geestbrugweg (11) rijdt De Vlietlijn gemengd met het overige verkeer.

Voor Leidschendam-Voorburg gelden (delen van) de volgende deelgebieden van het tracé van De Vlietlijn, aangegeven in afbeelding 30:

- Maanweg
- Opa's veldje /station Voorburg
- Binckhorstlaan Voorburg en Prinses Mariannelaan West



Afbeelding 30 Deelgebieden De Vlietlijn Leidschendam - Voorburg

5.1.1 DEELGEBIED MAANWEG

Hoewel de Maanweg in de gemeente Den Haag is gelegen wordt dit deel van De Vlietlijn ook in dit hoofdstuk van de gemeente Leidschendam-Voorburg beschreven, toegespitst op de aansluiting met Voorburg en de omgang met de ecologische zone. Dit omdat de Maanweg de overgang vormt tussen Voorburg en Binckhorst, met de ecologische zone als bepalend element. Op deze manier wordt De Vlietlijn onderdeel van de ecologische zone en als geheel groter gemaakt.

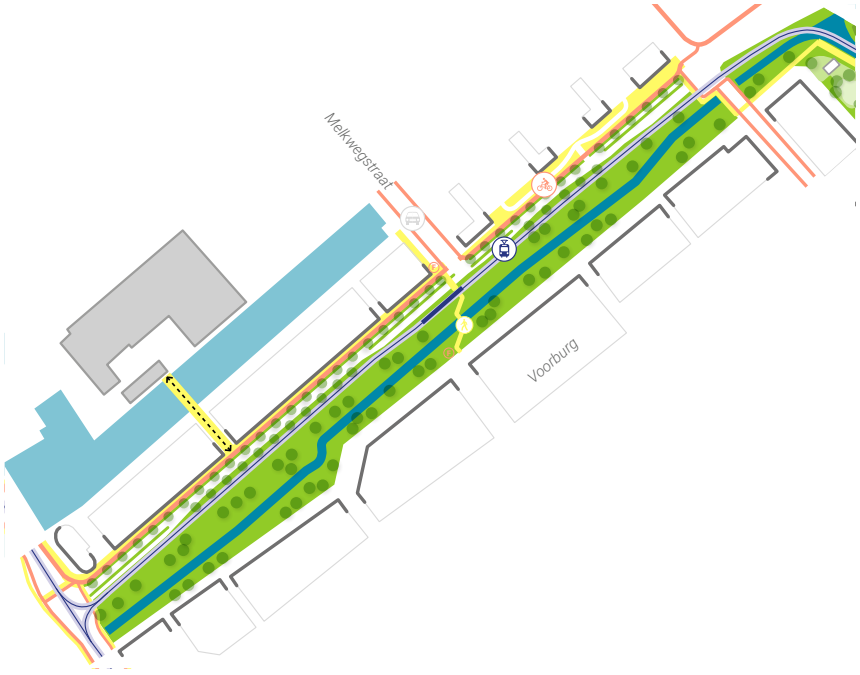
De Vlietlijn komt in een groene baan naast deze zone (op 2m afstand), met een ecologische berm (5m breed) die de groene structuur versterkt. De halte Maanweg komt ter hoogte van de kruising Melkwegstraat te liggen met een compact middenperron. De ruimte is hier beperkt om de ecologische zone zo min mogelijk aan te tasten en er rekening gehouden moet worden met opstelvakken voor de kruising Maanweg-Melkwegstraat. Het perron is bereikbaar via een oversteek en een nieuwe voetgangersbrug. De trambaan ter hoogte van de halte ligt deels in de ecologische zone, de fiets nietjes liggen aan de rand van de ecologische zone. De aanleg van Maanweg West wordt gefaseerd uitgevoerd met zoveel mogelijk behoud van bedrijvigheid.

Samengevat zijn de ontwerpprincipes voor dit deelgebied:

- Maanweg als groene stadsstraat vormgeven en als overgang tussen suburbaan Voorburg en (hoog) stedelijk Binckhorst.
- De groene ecologische zone is dominant en straalt uit naar de inrichting van de weg.
- De Vlietlijn uit ecologische zone houden en de ecologische zone die desondanks toch wordt aangetast, compenseren.
- Groen aan bebouwingszijde en/of middenberm tussen rijbanen (aansluiten op Prins Bernhardlaan in Voorburg).
- Langzaam verkeer aan de bebouwingszijde
- De autorijbanen gaan van 2x2 naar 2x1
- Fasering Maanweg om bedrijvigheid voor korte en middellange termijn te behouden.

UITWERKING GROENE KAPSTOK

Ter plekke van de Maanweg wordt de ecologische zone Broeksloot deels aangetast door de aanleg van de trambaan (verlies 1.435 m²), maar zowel kwalitatief als kwantitatief gecompenseerd: 650 m² tussen trambaan en de ecologische zone en 2.240 m² tussen trambaan en rijbaan, resulterend in een netto vergroting van 1.455 m². De inrichting is afgestemd op doelsoorten zoals staartmees, kleine vos, bruin blauwtje, weidehommel, watervleermuis, egel en gewone pad, en sluit aan op de bestaande kwaliteiten van de ecologische zone en versterken deze. Zuidelijk van de trambaan wordt de mantel zoom aan de noordrand van de ecologische zone aangeheeld en een duidelijke vegetatiegradiënt gerealiseerd. De trambaan krijgt een haag van 1,20 m die lokaal tot heester uitgroeit, waar ook bomen in geplaatst kunnen worden. Ten noorden van de trambaan staan bomen en hoge heestergroepen verspreid in kruidenrijk gras, waarmee mantel zoom-gradiënten worden gecreëerd. De halte Maanweg krijgt groendaken en waar passend nestvoorzieningen. Buiten scope liggen aan de zuidzijde kansen voor natuurvriendelijke oevers en extra mantel-zoom. In het wegprofiel worden, afhankelijk van de beschikbare ruimte, één tot twee bomenrijen in kruidenrijke bermen toegevoegd voor ruimtelijke continuïteit (richting Prins Bernhardlaan), hittestressreductie en, waar mogelijk, wadi-inrichting voor waterberging en infiltratie.



Afbeelding 31 Deelgebied Maanweg

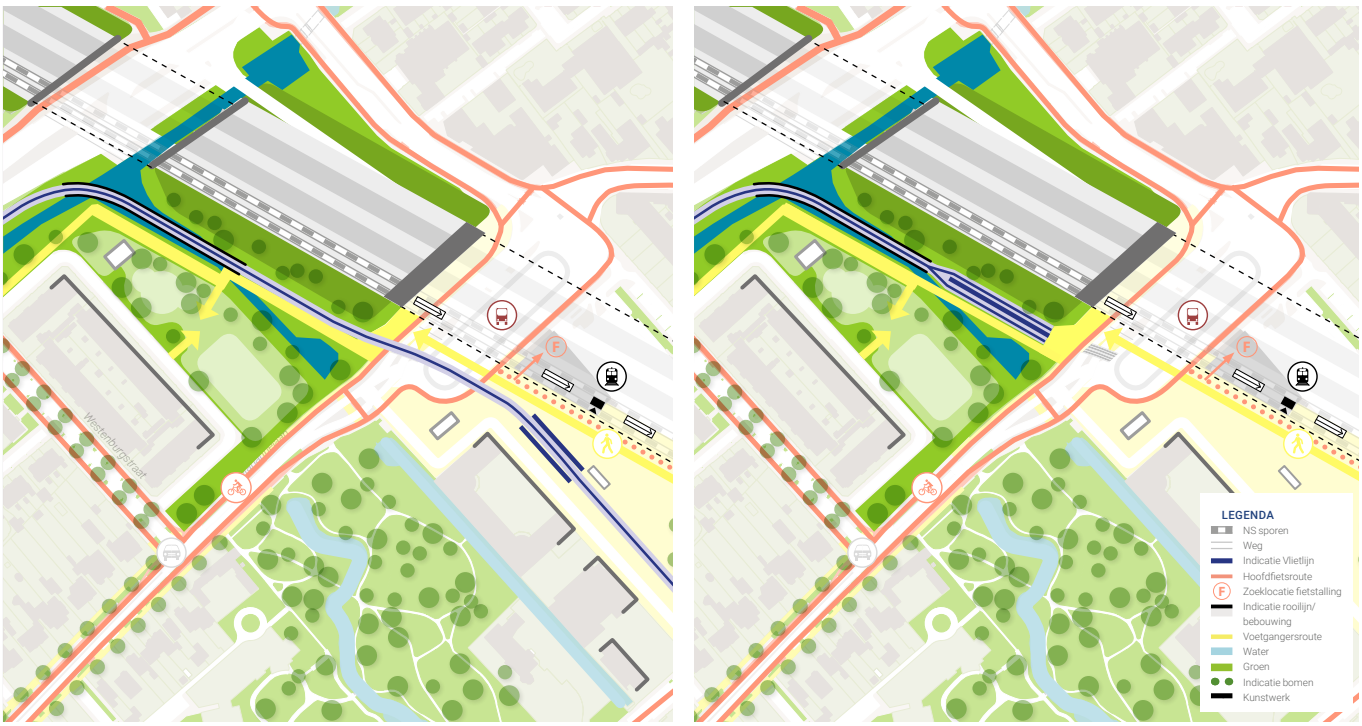
5.1.2 DEELGEBIED OPA'S VELDJE /STATION VOORBURG

Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven is in dit Intergemeentelijke Gebiedsprogramma voor het tracé van De Vlietlijn nog geen keuze gemaakt over de locatie van de eindhalte in Voorburg. Er zijn voor deze locatie twee varianten: naast Opa's Veldje of bij Station Voorburg. Opa's Veldje is een waardevol buurtpark aansluitend op de ecologische zone Broeksloot met een belangrijke betekenis voor de buurt als ontmoetingsplek met onder andere ook de scouting. Daarnaast is de Huygenstraverse een belangrijke voetgangersverbinding tussen station Voorburg en Maanplein. De Vlietlijn respecteert deze kwaliteiten.

In deze variant wordt De Vlietlijn wordt tussen het spoortalud en de Huygenstraverse gelegd om de impact te minimaliseren (zie afbeelding 32). Aan de noordzijde, waar De Vlietlijn de Huygenstraverse kruist, wordt de voetgangersroute langs de Broeksloot naar de Reguluskruising geleid. Het bestaande fietspad door de Westenburgstraat blijft gehandhaafd. Door de introductie van De Vlietlijn en de bocht naar de Maanweg wordt een nieuwe structuur in het gebied geïntroduceerd die het bestaande water parallel aan de Maanweg doorkruist. Naast Opa's veldje wordt De Vlietlijn naast het bestaande waterlichaam geplaatst.

De Vlietlijn kruist de Prinses Mariannelaan in de nabijheid van de spoorviaducten en het busstation. Vanwege de nabijheid van het station is het aantal overstekende voetgangers en fietsers hier groot. Met de kruisende trambaan ontstaat een verkeerskundig onoverzichtelijker kruispunt. De huidige regeling wordt uitgebreid met de aanleg van De Vlietlijn.

Op het stationsplein Voorburg wordt de tramhalte ingepast. Omdat dit tevens het eindpunt van De Vlietlijn is, wordt een tailtrack (keervoorziening) voorzien. Ook is er ruimte voor de perrons van de tramhalte en de fietsenstalling van NS. Bomen aan de zuidzijde van het plein zullen worden geïntegreerd en mogelijk nieuwe bomen worden rondom de halte toegevoegd. Nabij de halte op het plein is ook een wachtruimte voor personeel voorzien.



Afbeelding 32 Deelgebied Opa's Veldje/Station Voorburg

In deze variant is om is de tramhalte aan de noordwestzijde van de Prinses Mariannelaan gesitueerd (zie afbeelding 32). Hier is ook een perrontoegang van het NS-station Voorburg. Het kruisen van de Prinses Mariannelaan is dan niet nodig en er is meer ruimte voor de kruiswissel / keerlus nabij de halte. Nadeel is dat de tramhalte verder van het station en voorzieningen ligt. Het college en de gemeenteraad hebben nog geen keuze gemaakt voor de locatie van de eindhalte.

Naar aanleiding van een motie (zie 6.4) is ook nog een derde variant (in twee subvariaties) in beschouwing genomen voor een eindhalte Maanweg (na de Reguluskruising). De subvariant vóór de Westenburgerstraat was niet ruimtelijk inpasbaar. De subvariant 'Melkwegstraat' is wel verder uitgewerkt, maar om een aantal redenen niet verder in het planMER onderzocht. Deze variant voldoet niet aan de doelstelling van De Vlietlijn om vervoersmodaliteiten compact te combineren, de afstand tot het NS-station en het busstation is te groot. Daarnaast zou deze halte te dicht bij de halte van de Maanweg komen te liggen, reizigers worden bediend door de halte Maanweg, een halte bij de Regulusweg doet dit minder. In deze variant was onvoldoende ruimte voor voorzieningen, de opgang zou een lage kwaliteit hebben (geen lift, smalle trap) en gaat ten koste van extra groen ten opzichte van de andere varianten. Tot slot zou de halte voorbij de Westenburgstraat moeten liggen, omdat er anders geen direct zicht op de halte is en deze te ver weg ligt van station Voorburg. De halte past hier echter fysiek niet.

5.1.3 DEELGEBIED BINCKHORSTLAAN VOORBURG EN PRINSES MARIANNELAAN WEST

De Binckhorstlaan in Voorburg en Prinses Mariannelaan West zijn karakteristieke woonstraten waar leefbaarheid, vergroening en verkeersveiligheid centraal staan. De interventie in deze straten staat zoveel mogelijk in dienst om deze kwaliteiten te behouden en te verbeteren. In het huidige ontwerp voor het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan ligt de tram in een vrije baan. Hierdoor kan de tram goed doorrijden en worden in- en uitritten niet geblokkeerd. In verdiepende ontwerpateliers zijn afgelopen jaar meerdere varianten naar voren gekomen, onder andere varianten met vrijliggende fietspaden met behoud van groen, fietsstroken, tram die met verkeer meerijdt, vrijliggende fietspaden met behoud van parkeergelegenheid en fietsstraten. Bij het kiezen van een variant wordt gelet op het behoud van groen, het behoud van parkeervakken, de inpassing van de fiets en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Hierover vindt nog participatie en besluitvorming plaats.

De Vlietlijn is oversteekbaar bij de Overburgkade en Prinses Mariannelaan met 135 meter tussenruimte. De oversteek bij de Paradijsstraat vervalt, wat een positieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling.

Door een compactere kruising aan de zuidzijde van de Binckhorstlaan ontstaat meer ruimte voor groen en verblijf, wat een kwaliteitsimpuls aan de openbare ruimte geeft. Op de westelijke Prinses Mariannelaan rijdt De Vlietlijn in de middenstrook, gemengd met autoverkeer, en sluit het profiel aan op de Geestbrugweg voor een historische lijn tussen Voorburg en Rijswijk.

Samengevat zijn de ontwerpprincipes voor dit deelgebied:
- Leefbaarheid, verkeersveiligheid en vergroening zijn dragers van het ontwerp.
- Over de inpassing op de Binckhorstlaan in Voorburg vindt nog participatie en besluitvorming plaats.
- Op de Prinses Mariannelaan West is De Vlietlijn gemengd met het autoverkeer.
- De keuze van inrichting van de Binckhorstlaan heeft effecten op de omgang met de (bestaande) bomen.
- Kruising met de Prinses Mariannelaan zo compact mogelijk.
- Kansen voor vergroening en verblijfsruimte voor de buurt rondom de kruising.
- Doorzetten profiel Geestbrugweg op de Prinses Mariannelaan West om continuïteit in de historische verbinding aan te brengen.

UITWERKING GROENE KAPSTOK

In de Binckhorstlaan Voorburg en Prinses Mariannelaan West is de ruimte voor vergroening beperkt, waardoor maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit gericht zijn op kwalitatieve herinrichting. De trambaan fungeert als groene middenberm in de Binckhorstlaan, maar er is geen ruimte voor bomen aan weerszijden. Er wordt echter gekeken naar mogelijkheden om het groene beeld door te trekken met hagen. Indien ruimte het toelaat, wordt de trambaan licht verdiept aangelegd, zodat deze als wadi kan functioneren. De bestaande platanen blijven behouden, tenzij er onvoldoende ruimte is, in welk geval ze worden vervangen door bomen van voldoende grootte om het ruimtelijke beeld te behouden. Er wordt gekozen voor diversiteit in boomsoorten met een vergelijkbare groeivorm, met voorkeur voor inheemse, gebiedseigen soorten. De schaduw van deze bomen draagt bij aan de vermindering van hittestress. De boomvakken worden beplant met bodembedekkers, vaste planten of laagblijvende bloeiende heesters, wat niet alleen de beleving van de ruimte vergroot, maar ook bijdraagt aan biodiversiteit door voedsel en leefgebied voor insecten. Inheemse, nectarleverende soorten worden hierbij aangewend om een lange bloeiperiode te waarborgen. Bovendien biedt de verdiepte aanleg van de boomvakken ruimte voor waterinfiltratie en opvang. De parkeervakken worden omgevormd naar open verharding, zoals grasbetonstenen, om waterinfiltratie te bevorderen.



Afbeelding 33 Deelgebied Binckhorstlaan Voorburg en Prinses Mariannelaan West

5.2 BASISPAKKET MOBILITEIT, LEIDSCHENDAM-VOORBURG

In Leidschendam-Voorburg worden van het Basispakket Mobiliteit de volgende maatregelen uitgevoerd. Dit zijn maatregelen uit het Basispakket mobiliteitsmaatregelen (zie paragraaf 3.3.). De maatregelen die voor het grondgebied van Leidschendam-Voorburg relevant zijn worden hieronder toegelicht.

5.2.1 PRINSES MARIANNELAAN OOST

De Prinses Mariannelaan Oost is een karakteristieke woonstraat waar leefbaarheid, vergroening, ontmoeting en verkeersveiligheid centraal staan. De ambitie is om deze karakteristieke woonstraat te behouden en zelfs te verbeteren. Na het verwijderen van de bestaande sporen van de tram wordt de straat heringericht met behoud van de bomen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers en minder nadruk op autoverkeer, rekening houdend met de buslijn en parkeren tussen de bomen.

Samengevat zijn de ontwerpprincipes voor dit deelgebied:

- Leefbaarheid, verkeersveiligheid en vergroening zijn kernwaarden voor het ontwerp.
- Verwijderen bestaande tramsporen biedt mogelijkheden voor herinrichting.
- Bestaande bomen en karakter van een groene woonstraat behouden.
- Het doorgaande karakter voor autoverkeer verminderen en meer ruimte bieden voor langzaam verkeer.
- Verder vergroenen van de Prinses Mariannelaan met grotere plantvakken rondom de bomen of met groene bermen.
- Bestaande buslijn en halte integreren.

UITWERKING GROENE KAPSTOK

In de Prinses Mariannelaan Oost is de ruimte voor vergroening beperkt, waardoor maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit gericht zijn op kwalitatieve herinrichting. Bestaande bomen blijven behouden vanwege hun belevings- en ouderdomswaarde, en worden pas vervangen als dat nodig is. Bij vervanging worden bomen van voldoende grootte gekozen om het ruimtelijke beeld intact te houden. Waar gaten in de laanstructuur zijn gevallen, wordt deze aangevuld om het ruimtelijk karakter te herstellen. De diversiteit in boomsoorten wordt vergroot ten opzichte van de huidige monocultuur, met voorkeur voor inheemse, gebiedseigen soorten. Om een eenduidig beeld te behouden, wordt geselecteerd op bomen met een vergelijkbare groeivorm. Bij de herinrichting wordt overmatige verharding omgevormd tot groenvakken, die aansluiten op de bestaande boomvakken. Deze boomvakken worden beplant met bodembedekkers, vaste planten of robuuste, laagblijvende bloeiende heesters. Deze toevoegingen verbeteren zowel de beleving voor de mens als de biodiversiteit door voedsel en leefgebied te bieden aan insecten, met nadruk op inheemse, nectarleverende soorten met een lange bloeiperiode. Om waterinfiltratie te bevorderen, worden volledig verharde parkeervakken omgevormd tot open verharding, zoals grasbetonstenen.



Afbeelding 34 Deelgebied Prinses Mariannelaan Oost

5.2.2 UITBREIDEN *F*IETSENSTALLINGEN STATION VOORBURG

Deze maatregel heeft betrekking op de uitbreiding en verbetering van de stallingscapaciteit voor fietsen en deelconcepten bij station Voorburg. Dit station is een belangrijk overstappunt vanuit de Binckhorst op ov. De benodigde stallingscapaciteit moet nog nader onderzocht worden.

5.2.3 VERBINDING BINCKHORST - VOORBURG (T.H.V. MELKWEGSTRAAT/HEESWIJKSTRAAT)

Deze maatregel voorziet in het realiseren van een voetgangersverbinding over de Broeksloot zodat een verbinding ontstaat tussen de halte van De Vlietlijn en de bestaande wijk in Voorburg. De verbinding zorgt voor een betere bereikbaarheid van de HOV halte en maakt het makkelijker voor inwoners van Voorburg om gebruik te maken van de voorzieningen in de Binckhorst en omgekeerd.

Het realiseren van een verbinding bestaat uit het aanleggen van een voetpad door de beschermde ecologische groenzone met een brug over de Broeksloot. De Broeksloot is een ecologisch waardevol gebied. Dit betekent dat een nieuwe brug ook goed ecologisch ingepast moet worden met ruimte voor groene oevers en de aantasting van de ecologische zone door de brug gecompenseerd moet worden in de omgeving. Een goede optie voor compensatie is het versterken van de ecologische waarde van de oever aan de kant van de Overburgkade door middel van het anders inrichten en beheren van deze oever.

5.2.4 *F*IETSPARKEERVOORZIENINGEN BIJ HOV-HALTES

Deze maatregel betreft het realiseren van fiets parkeergelegenheden om fietsen ordelijk en veilig te kunnen plaatsen. Fietsen is een belangrijke factor om het autogebruik zo laag mogelijk te houden en het voor- en natransport voor ov-reizigers te faciliteren. Daarvoor zijn goede en voldoende fietsparkeerplaatsen onontbeerlijk, zowel nabij of in het vastgoed voor wonen of werken als bij de HOV halte. Hierdoor groeit het bereik van de HOV haltes.

5.3 RELATIE MET BESTAAND BELEID

Op 9 december 2025 heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg de Omgevingsvisie 2050 “Thuis in een groene gemeente aan de Vliet” vastgesteld. In voorbereiding op de Omgevingsvisie heeft de gemeente verschillende beleidsstukken opgesteld. Zo is in de bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheidopgenomen: een groene woonstad met economische kansen, voorzieningen, een gezonde leefomgeving en goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen. Zowel de ontwikkelingen binnen als buiten Leidschendam-Voorburg leiden tot een toename in de verplaatsingsbehoefte binnen de gemeente. De gemeente Leidschendam-Voorburg vindt het belangrijk dat ook in de toekomst iedereen zich op een prettige, veilige en duurzame manier kan verplaatsen. Daarbij zijn toegankelijkheid en inclusiviteit belangrijke voorwaarden. Door de realisatie van woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen ontstaat een grotere verplaatsingsbehoefte. In het verleden leidde dit tot uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Dat is, zeker met de ambitie het groene karakter en de leefbaarheid van de gemeente te behouden en te ver sterken, niet meer houdbaar. Daarom zoekt de gemeente oplossingsrichtingen die zorgen voor minder ruimtebeslag en betere leefbaarheid. Dat vindt plaats op twee manieren:

- Beter benutten van de beschikbare capaciteit van de bestaande infrastructuur;
- Stimuleren van andere vervoerswijzen dan de auto.

Bovengenoemde inzet zorgt voor een geleidelijke mobiliteitstransitie. De gemeente neemt hierbij als vertrekpunt de grotere opgaven waar de gemeente voor staat. Dat zijn vergroenen, verdichten, verduurzamen en het realiseren van een gezonde leefomgeving. De mobiliteitstransitie wordt daarmee een instrument om deze opgaven vorm te geven zonder onnodig extra ruimtebeslag en met behoud van leefbaarheid. Om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken, is een gedragsverandering nodig. Daarnaast bieden technische oplossingen steeds meer mogelijkheden.

De gemeente stimuleert andere vervoerswijzen dan de auto die zorgen voor minder ruimtebeslag, minder impact op het milieu en een gezonde levensstijl. Denk aan de fiets, lopen, deelmobiliteit en verschillende vormen van ov. Met schone en duurzame voertuigen wordt het ruimtegebruik van mobiliteit verminderd, het milieu ontlast en het is gezonder voor de reiziger. De Vlietlijn kan hieraan een goede bijdrage leveren.

5.4 MOTIES

Bij het vaststellen van de voorkeursvariant is een motie 725: Eisenpakket inpassing HOV Leidschendam-Voorburg[24] ingediend en aangenomen. Deze motie bevat verschillende elementen die in de planning en studiefase van de Vlietlijn zijn opgepakt. De raad van Leidschendam-Voorburg is hierover geïnformeerd op basis van de volgende dossiers 4258, 4330, 4443, 4444 en 4446. Daarmee is de motie afgedaan.

Daarnaast zijn er twee moties aangenomen gedurende de planning en studie fase.

- In de motie 910: doorrekenen alternatieve scenario en voorstellen Buren van de Binckhorst[25] is door de gemeenteraad opgeroepen om de alternatieven van werkgroep De Buren van de Binckhorst serieus te bekijken en te beoordelen op financiele, ruimtelijke en verkeeerskundige consequenties.
- In motie 911[26] is door de gemeenteraad verzocht om:
    - De tunnelvariant in het gebied Maanweg-Station Voorburg volwaardig te laten onderzoeken op zowel technische haalbaarheid als financiële doorrekening.
    - De resultaten hiervan, inclusief de wijze waarop deze input wordt meegenomen in het vervolgproces, uiterlijk voor afronding van de studiefase te sturen naar de gemeenteraad zodat deze meegenomen kunnen worden bij het tussenevaluatiemoment.
    - Een tussenevaluatiemoment in te plannen.

In een tweetal raadsbrieven 4443 en 4444[27] is de raad geïnformeerd over de afdoening van de moties 910 en 911. In de eerste raadsbrief is aangegeven waarom er voor een andere voorkeursvariant is gekozen en hoe het voorstel voor fasering van de Buren wordt meegenomen in de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp (VO) van De Vlietlijn. In de tweede raadsbrief is beschreven dat het college constateert dat de tunnelvariant haalbaar is, maar dat deze voordelen niet opwegen tegen de significante beperkingen, uitdagingen en benodigde investeringen. Wel geeft het college aan dat zij actief blijft bijdragen aan het project Afslag Meerwaarde/ Huygenstunnel omdat dat het eindbeeld is wat het college voor ogen heeft (zoals ook aangegeven in de ontwerp-Omgevingsvisie).

Verder is aangegeven dat met de werkgroep van deelgebied 3 vanuit het project een tussenevaluatie heeft plaatsgevonden. Daarnaast evalueert de projectorganisatie de aanpak van het omgevingsmanagement ten behoeve van de VO (Voorlopig Ontwerp) fase.

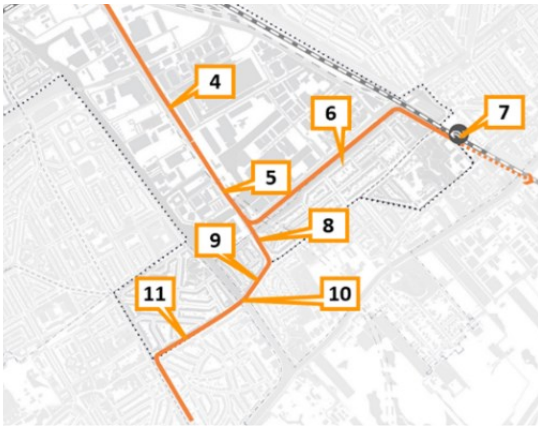
[24] Motie 2 VVD, GBLV, D66, GL, CU HOV (Gemeente Leidschendam-Voorburg, 30 mei 2023, ID 725)
[25] Aandacht-LV motie doorrekenen alternatieve scenario en voorstellen Buren van de Binckhorst (Gemeente Leidschendam-Voorburg, 9 juli 2025, ID 910)
[26] Onderzoeken tunnelvariant in het gebied Maanweg-station Voorburg (Gemeente Leidschendam-Voorburg, 9 juli 2025, ID 911)
[27] Raadsbrief 4443 uitvoering motie 910 (7 oktober 2025) en raadsbrief 4444 uitvoering motie 911 (Gemeente Leidschendam-Voorburg, 14 oktober 2025)

6 De Vlietlijn – gemeente Rijswijk

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 van dit deel B beschrijven we voor de gemeenten het tracé van De Vlietlijn, de ontwerpprincipes en geven we inzicht in de uitwerking van het SO+ en de overige mobiliteitsmaatregelen. We beschouwen de verhouding tot bestaand beleid en beschrijven de relevante moties. We doen dit in dit hoofdstuk voor gemeente Rijswijk.

6.1 TRACÉ DE VLIETLIJN RIJSWIJK

Het tracé van De Vlietlijn sluit aan op de gemeente Leidschendam - Voorburg en Den Haag (ter plaatse van de Geestbrug) op het deel van het tracé tussen de Prinses Mariannelaan en de Geestbrug (tussen 9 en 10 op afbeelding 38).



Afbeelding 38 Tracé De Vlietlijn Rijswijk

Op deze delen van De Vlietlijn is de volgende tracé-beschrijving van toepassing. In de Prinses Mariannelaan (9), op de Geestbrug (10) en de Geestbrugweg (11) rijdt De Vlietlijn gemengd met het overige verkeer. Vanaf de Geestbrug gaat De Vlietlijn over de Geestbrugweg in Rijswijk door tot aan de Haagweg waar deze aansluit op de bestaande tramsporen en richting Delft verdergaat.

Voor Rijswijk geldt het volgende deelgebied van het tracé van De Vlietlijn, aangegeven in afbeelding 39.

- Geestbrugweg
- Hierbij is van belang op te merken dat de Geestbrug zelf en het water dat daar onder ligt tot het grondgebied van de gemeente Den Haag behoort. Dat brengt met zich mee dat de gemeente Den Haag ook bevoegd gezag is om het intergemeentelijke gebiedsprogramma voor dit deel van het tracé vast te stellen. Voor de volledigdheid wordt de Geestbrug en de wijzigingen die daar voorzien worden ook in dit hoofdstuk kort toegelicht.



Afbeelding 39 Deelgebieden De Vlietlijn Rijswijk

6.1.1 DEELGEBIED GEESTBRUGWEG

De Geestbrugweg in Rijswijk is, net als de straten in Voorburg, een mooie woonstraat met karakteristieke volwassen bomen, voortuinen en woningen. De ambitie is om de Geestbrug en Geestbrugweg hun karakteristieke, groene en leefbare uitstraling met focus op leefbaarheid, vergroening en verkeersveiligheid te laten behouden. De brug wordt verbreed om De Vlietlijn en een fietsroute te integreren met behoud van het historische karakter van de brug. De verbreding van de Geestbrug is nodig omdat de tramsporen verder uit elkaar worden gelegd vanwege het bredere profiel van de HOV-tramverbinding en voor het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Hierbij is het nodig om de klep van de brug aan te passen. De fietsroute op de brug verbindt de Hoekweg met de Cromvlietkade om een lange noord-zuidverbinding langs de Trekvliet mogelijk te maken. Het uitgangspunt voor de herinrichting van de Geestbrugweg was in het voorkeursalternatief een doorstroombelemmerende maatregel ter hoogte van de Geestbrug. Dit uitgangspunt is in het schetsontwerp verder uitgewerkt, maar hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Verder krijgen de tramsporen van De Vlietlijn een middenligging, en worden onderdeel van de rijbaan. Er komt een (eenrichtings)tramhalte aan de westzijde van de Geestbrug en een halte bij de kruising met de Haagweg. In 2022/2023 is samen met de omgeving een schetsontwerp voor de Geestbrugweg opgesteld. Dit ontwerp vormde het vertrekpunt voor het huidige schetsontwerp.
In verdiepende ontwerpateliers en participatie zijn het afgelopen jaar meerdere inrichtingsvarianten voor de Geestbrugweg naar voren gekomen met vrijliggende fietspaden en fietsstroken, Bij het kiezen van een variant wordt gelet op de veiligheid van fietsers en voetgangers, goede oversteekbaarheid, groen en parkeervakken. Hierover vindt nog besluitvorming plaats. Parkeerplekken worden zoveel mogelijk gecompenseerd in de directe omgeving. Een deel van de bestaande bomen wordt verplaatst en/of vervangen door nieuwe, passend bij de historische lijn naar Voorburg. De inrichting van dit deelgebied is afhankelijk van de uitkomst van het regionale bereikbaarheidsonderzoek en de keuze in maatregelen die daarna volgt (zie ook paragraaf 3.3).

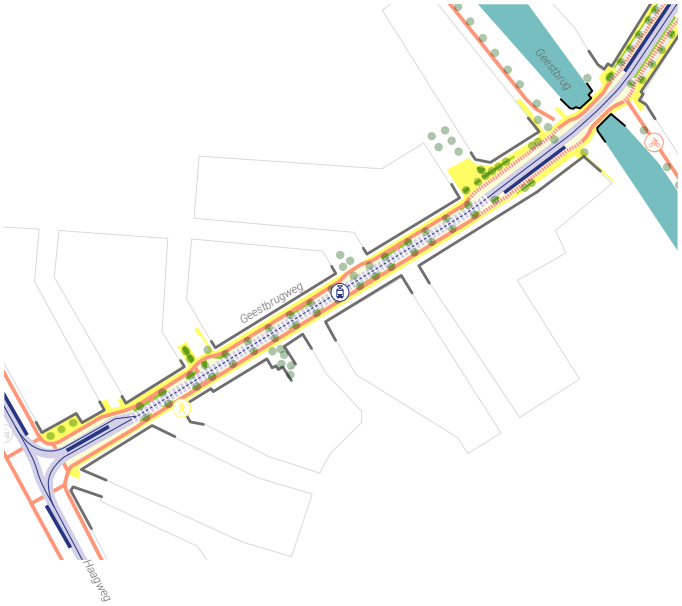
Samengevat zijn de ontwerpprincipes voor dit deelgebied:

- Leefbaarheid, verkeersveiligheid en vergroening zijn kernwaarden voor het ontwerp. De leefbaarheid zal worden versterkt door meer groen voor minder hittevorming. Groen en bomen worden zoveel mogelijk aangesloten op de groene zijstraten. Bestaande bomen die moeten verdwijnen worden verplaatst of vervangen door nieuwe bomen en worden aangesloten op de bomenstructuur in Voorburg, als onderdeel van een historische (lange) lijn.
- Middenligging Vlietlijn, De Vlietlijn is gemengd met het autoverkeer.
- Behoudt van het historische karakter van de Geestbrug.
- Verbreding brug met integratie van De Vlietlijn en de fietsroute (onderdeel van netwerk met regionale sterfietsroutes) voor prettig en veilig fietsen. Voor veiligheid van de fietser in de vorm van vrij liggende fietspaden en voldoende en kortere oversteken.
- Prettig en veilig wandelen en fietsen. De oversteken worden veiliger.
- Groene zone, het wordt parkeren tussen het groen, bomen komen in dezelfde strook te staan als de auto's. De parkeerplaatsen worden groen en waterdoorlatend uitgevoerd en de bomen krijgen een groene boomspiegel. Bestaande parkeerplekken die vervallen kunnen op meerdere plekken worden gecompenseerd (zoals in de parkeerpocket Penninglaan, maar vooralsnog is de balans negatief. Hiervoor wordt ook buiten het scopegebied van De Vlietlijn, maar binnen de nabijheid gekeken naar compensatie.
- Verlagen verkeersintensiteit om de leefbaarheid en veiligheid van de Geestbrugweg te verbeteren. Over de wijze waarop moet nog besluitvorming plaatsvinden.

UITWERKING GROENE KAPSTOK

De Geestbrugweg wordt volledig heringericht, met een focus op kwalitatieve maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit. Langs delen van het tracé moeten bomen worden gekapt of verplaatst. Waar dat mogelijk is, worden bomen verplant. Andere bomen worden op andere locaties gecompenseerd. Bij de vervanging van de transparante laan wordt de diversiteit in boomsoorten vergroot. Volgens het groenbeleidsplan van de gemeente Rijswijk valt de Geestbrugweg binnen het gebied 'het oude dorp en de landgoederenzone', waar een mengeling van linde, beuk, kastanje, eik en haagbeuk wordt voorgeschreven voor de hoofdboomstructuur. Deze variëteit vermindert de kwetsbaarheid van de structuur, met een voorkeur voor inheemse, gebiedseigen soorten.

De boomvakken worden beplant met robuuste, laagblijvende bloeiende heesters, wat niet alleen de beleving voor de mens verhoogt, maar ook bijdraagt aan biodiversiteit door voedsel en leefgebied voor insecten te bieden. Inheemse, nectarleverende soorten met een lange bloei worden hierbij ingezet. De verdiept aangelegde boomvakken bieden ruimte voor waterinfiltratie en opvang. De parkeervakken worden omgevormd naar open bestrating, zoals grasbetonstenen, om waterinfiltratie te bevorderen.



Afbeelding 40 Deelgebied Geestbrugweg

6.1.2 KRUISING HAAGWEG-GEESTBRUGWEG

De kruising Haagweg-Geestbrugweg inclusief de entree Oud Rijswijk (Herenstraat) en de herinrichting openbare ruimte (door sluiting fiets- en voetgangerstunnel onder de Haagweg) is onderdeel van de projectscope van De Vlietlijn[28]. In 2022/2023 is samen met de omgeving een schetsontwerp gemaakt voor de kruising Haagweg-Geestbrugweg. Hierbij zijn ook uitgangspunten voor het ontwerp bepaald. De raad van Rijswijk heeft op 1 juni 2023 deze uitgangspunten vastgesteld, te weten:

- doorstroming van alle verkeersdeelnemers moet gewaarborgd zijn;
- de verkeersveiligheid en leefbaarheid moet verbeteren;
- de uitstraling van het begin van de Herenstraat als entree van het Winkelcentrum Oud-Rijswijk moet worden verbeterd;
- de oversteektijd voor voetgangers moet worden verbeterd;
- het ontwerp moet rekening houden met de mogelijkheid van eenrichtingsverkeer over de Herenstraat.

Bij het ontwerp en de onderzoeken is met deze uitgangspunten rekening gehouden.

6.2 BASISPAKKET MOBILITEIT, RIJSWIJK

Voor de inpassing van De Vlietlijn op het Rijswijkse grondgebied zijn beperkt aanvullende mobiliteitsmaatregelen voorzien. De aantakking van de fietsroute Rijswijk, maatregelen om de verkeersintensiteit te verlagen om zo de leefbaarheid en veiligheid van de Geestbrugweg te verbeteren en de herinrichting van de Geestbrugweg zijn allemaal onderdeel van de directe invloedssfeer van de inpassing van De Vlietlijn. Fietsvoorzieningen bij haltes worden genoemd als aanvullende verbeterende maatregelen.

6.3 RELATIE MET BESTAAND BELEID

Ook de gemeente Rijswijk gaat uit van het STOMP-principe bij planvorming. De gemeente onderscheidt daarbij per vervoerssoort drie niveaus in netwerken. Er is een basisnet dat bestaat uit alle wegen, paden en pleinen. Daarboven is er een hoofdnet met daarin alle belangrijke, rechtstreekse routes. Daarnaast een stedelijk kwaliteitsnet. In dit netwerk zitten de belangrijkste schakels van het netwerk met extra kwaliteiten. Als netwerken van dezelfde categorie elkaar kruisen, wordt er geprioriteerd volgens het STOMP-principe. De gemeente wil graag de keuzemogelijkheid voor vervoer vergroten door alternatieven aan te bieden met, onder andere openbaar vervoer en deelmobiliteit.

De Mobiliteitsvisie van de gemeente Rijswijk heeft een aantal doelstellingen geformuleerd. De gemeente wil bereikbaar, leefbaar en veilig zijn. Om de doelstellingen te bereiken, gaat de gemeente uit van uitgangspunten als basis voor verdere uitwerking in een strategie, beleid, projecten en maatregelen.
1. de mens centraal stellen;
2. de stad samen maken met de inwoners en de ondernemers;
3. kiezen voor een gebiedsgerichte aanpak;
4. gebiedsontwikkeling gebruiken als vliegwiel;
5. de mobiliteitsbehoefte verdelen over de verschillende vervoerssoorten;
6. gebruikmaken van innovaties en experimenten;
7. het samen doen met de regio.

Openbaar vervoer rijdt nu niet in iedere straat. De gemeente zet daarom in op een systeem voor maatwerkvervoer, in samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Op een aantal knopen en lijnen wordt het openbaar vervoer verbeterd. Dit speelt bij Station Rijswijk, bij Rijswijk Buiten, maar ook bij De Vlietlijn. Rijswijk wil de OV-kwaliteit van het vooroorlogse deel van Rijswijk te verbeteren. Bij haltes worden fietsenstallingen en vormen van deelmobiliteit geplaatst.

[28] Op basis van onderzoek en voortschrijdend inzicht, is de kruising Haagweg-Lindelaan toegevoegd aan de scope van De Vlietlijn.

6.4 MOTIES EN AMENDEMENT

Gedurende het planproces is een aantal moties en één amendement ingediend die zijn aangenomen. Hieronder is een overzicht opgenomen, voorzien van een korte beschrijving en wijze van (aanpak van) verwerking.

In het amendement[29] wordt aangegeven dat voordat akkoord kan worden gegaan met het laten rijden van een tram over het bestaande tracé over de Geestbrugweg eerst een gedegen onderzoek wordt gedaan naar:

- gevolgen voor de leefbaarheid, waaronder geluid en trillingen;
- de aansluiting op de Haagweg;
- de eventuele knip voor het autoverkeer;
- de verkeerscirculatie in omliggende wijken alsmede de doorstroming op regionaal gebied;
- en nut en noodzaak worden aangetoond door middel van een geüpdatet vervoerswaardenonderzoek en de mogelijke negatieve gevolgen voor Rijswijk blijkend uit deze onderzoeken onvoldoende gemitigeerd kunnen worden.

De invulling van de moties is hieronder bij de betreffende moties beschreven. Het thema leefbaarheid komt terug in het Verkeersonderzoek, het plan-MER en in de afwegingscriteria in het ontwerp. De lijnvoeringstudie wordt uitgevoerd door HTM en MRDH en valt buiten de scope van De Vlietlijn.

De verschillende ingediende moties worden hieronder beschreven:

- Een motie[30] roept op tot een visie en maatregelen die de leefbaarheid van inwoners waarborgt en invulling geeft aan de mobiliteitsbehoefte van alle inwoners, ondernemers en bezoekers (nu en in de toekomst). De visie op de (inpassing van) De Vlietlijn is opgenomen in dit intergemeentelijk gebiedsprogramma. Ook zijn hierin de maatregelen opgenomen komend uit het plan-MER en de bijbehorende verkeersonderzoeken.
- De motie[31] over voldoende mitigatie van negatieve gevolgen is onderzocht in het Verkeersonderzoek en het plan-MER. Hierin zijn ook aanbevelingen opgenomen voor mitigerende maatregelen. Mitigerende maatregelen zijn betrokken in het SO+ of zullen worden betrokken in het Voorlopig Ontwerp.
- In een motie[32] is opgeroepen om het bestemmingsverkeer prioriteit te geven. In het verkeersonderzoek is onderzocht wat de herkomst en bestemming is van het verkeer op de Geestbrug en in de Binckhorst (om te bepalen wat doorgaand verkeer is en wat bestemmingsverkeer). Deze uitkomsten zijn meegenomen in de maatregelpakketten.
- Onderwerp van een andere motie[33] is dat er sprake moet zijn van beloopbare en toegankelijke haltes, waar mogelijk voorzien van nabijgelegen fietsparkeerplaatsen. Op deze manier kan prioriteit gegeven worden aan fietsers en voetgangers. Voor De Vlietlijn is STOMP (zie paragraaf 2.1, deel B) het uitgangspunt en dat is toegepast in het SO+. De precieze invulling is onderdeel van het Voorlopig Ontwerp.
- In deze motie[34] wordt opgeroepen om de parkeerbalans te behouden. Het behoud van de parkeerbalans is het uitgangspunt. In het SO+ worden oplossingen bekeken en in het Voorlopig Ontwerp nader uitgewerkt. De gemeente is nauw betrokken bij het zoeken naar compensatie buiten de scope van De Vlietlijn.
- De laatste motie[35] richt zich op ‘geen leegstaande Victory Boogiewoogie tunnel’ (red. Rotterdamsebaan). Het stimuleren van het gebruik van de Rotterdamsebaan draagt bezien vanuit de scope van De Vlietlijn nauwelijks bij. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het effect beperkt blijft tot de Utrechtsebaan. De gemeente Den Haag heeft het verder opgepakt, onder andere vanuit de netwerkstudie. Den Haag onderzoekt daarnaast in hoeverre nog meer maatregelen mogelijk zijn. Dit wordt ook meegenomen in het regionale bereikbaarheidsonderzoek.

[29] Amendement - CID Binckhorst (Gemeente Rijswijk, 1 juni 2023, ID 162)
[30] Impuls voor Rijswijks openbaar vervoer (Gemeente Rijswijk, 1 juni 2023, ID 366)
[31] Onderzoek verkeersstromen (Gemeente Rijswijk, 1 juni 2023, ID 368)
[32] Onderzoek verkeersstromen (Gemeente Rijswijk, 1 juni 2023, ID 368)
[33] Impuls voor Rijswijks openbaar vervoer (Gemeente Rijswijk, 1 juni 2023, ID 366)
[34] Vreemd – Parkeerbalans (Gemeente Rijswijk, 1 juni 2023, ID 369)
[35] Victory Boogie Woogietunnel beter benutten (Gemeente Rijswijk, 1 juni 2023, ID 367)



DEEL C

INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

BINCKHORST

EN GEOTHERMIE

Den Haag

1 INLEIDING

De Binckhorst heeft – met haar cultuurhistorische waarden en centrale ligging – alles in zich om de komende jaren te transformeren tot de verrassende kant van het Haagse centrum. Dit deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma bevat de visie op de doorontwikkeling van de Binckhorst tot 2050. Het toont het toekomstperspectief voor een innovatief en groen hoogstedelijk leefmilieu dat haar gezicht naar het water toe keert. In het hart van de stad en uitstekend verbonden met de omliggende wijken en de regio. In de Binckhorst bouwen we aan een levendige, gemengd en hoogstedelijke stadswijk van Den Haag. Op diverse plekken in het gebied is de transformatie van het gebied al zichtbaar. Er worden gebouwen afgebroken, waardevolle gebouwen omgebouwd en nieuwe toegevoegd. Er komen steeds meer mensen in het gebied wonen. Ondertussen gaat het dagelijkse leven er gewoon door. Op veel plaatsen wordt gewerkt. Bedrijven groeien, sommige verdwijnen, anderen starten net. Zo transformeert het voormalige bedrijventerrein geleidelijk naar een bruisend nieuw stuk Den Haag.

Om richting en sturing te geven aan de transformatie van de Binckhorst is dit deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma opgesteld. Het Gebiedsprogramma Binckhorst dient als de basis voor het maken van strategische keuzes en een wijziging omgevingsplan voor de Binckhorst. Inzet is om tot een prettige woon-, werk-, en leefomgeving te komen voor bewoners, omwonenden en bezoekers. Dit deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is – met een intensief participatietraject – tot stand gebracht in nauwe samenspraak met bewoners, bedrijven en ontwikkelaars. De transformatie is een langjarig traject waarbij het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma vooruitkijkt richting 2050. In het document zijn de ambities geformuleerd en concreet uitgewerkt. Het Gebiedsprogramma Binckhorst is gericht op de schaal van de Binckhorst en beschrijft de hernieuwde betekenis van het gebied voor de stad. Nadrukkelijk wordt er in dit document geen blauwdruk of masterplan gepresenteerd met een strikte tijdsplanning maar bieden we een handreiking. De handreiking betreft een wenkend perspectief voor de toekomst. Het vormt de basis om onder gemeentelijke regie te komen tot een kwalitatief hoogwaardig en aantrekkelijk nieuw stuk stad.



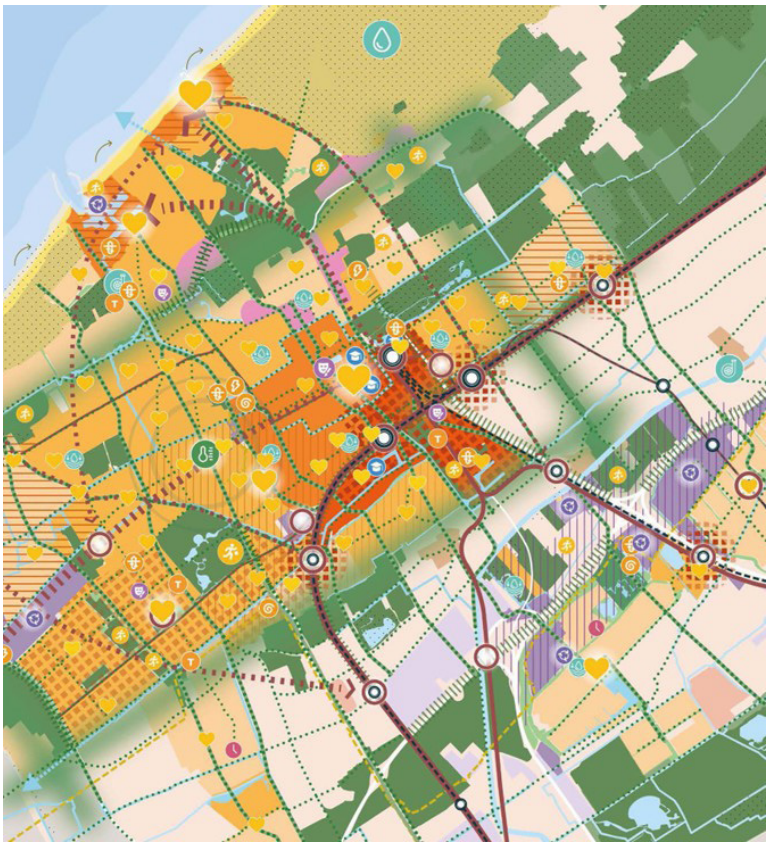
Binckhorst vanuit de lucht gezien ©Gemeente Den Haag

2 INTEGRALE GEBIEDSONTWIKKELING

2.1 BETEKENIS VOOR DEN HAAG

2.1.1 DEN HAAG GROEIT

Den Haag is een unieke stad met vele gezichten. De prachtige historische binnenstad, de ligging aan zee met de mooie duinen, de groene parken, de vele landgoederen en de diversiteit aan karakteristieke wijken. Het maakt de stad aantrekkelijk om in te wonen, te werken en te verblijven. De verwachting is dan ook dat Den Haag de komende 20 jaar met zo'n 100.000 inwoners groeit. Om die groei op te vangen zijn minimaal 50.000 extra woningen nodig. Tegelijkertijd is het contrast tussen rijke en arme wijken in Den Haag groot. De verstedelijkingsopgave biedt de kans om Den Haag een impuls te geven. Om de kloof tussen arm en rijk te verkleinen en de leefbaarheid in de gehele stad te vergroten. En omdat Den Haag een prettig leefbare stad wil zijn, zet zij daarbij in op een groene, duurzame openbare ruimte. Bovendien zal de werkgelegenheid in de stad worden gewaarborgd. De Binckhorst is – naast Central Innovation District (CID) en Den Haag Zuidwest – één van de drie gebieden waar grootschalig binnenstedelijke ontwikkeling zal plaatsvinden. Een gebied bij uitstek waar de stedelijke opgaven op gepaste wijze bij elkaar gebracht worden.



Stategische centrale ligging Kaart ontwerp omgevingsvisie Den Haag 2050
©Gemeente Den Haag

2.1.2 RUIMTE VOOR STEDELIJKE OPGAVEN

De doorontwikkeling van de Binckhorst geeft het gebied meer betekenis voor de stad en haar directe omgeving. Het gebied kan door haar verbindende rol een sociale brug vormen tussen rijkere en armere delen van de stad. Ook ligt er de unieke kans om de potentie van de cultuurhistorische waarden te benutten als podium voor stedelijk leven. Met een Waterfrontpark krijgen de Trekvlietoevers niet alleen betekenis voor de Binckhorst zelf, maar ook voor het Laakkwartier en het centrum van Den Haag. Bovendien wordt de hoogwaardige Vlietlijn een cruciale schakel in het HOV-netwerk in de Haagse regio. Hiermee wordt een directe verbinding gecreëerd tussen de zee, het Haagse centrum en de omliggende gemeenten. Naast wonen, blijft de Binckhorst ook een werkgebied van Den Haag, waar verschillende doelgroepen werk vinden. Hier is ruimte voor bestaande en nieuwe bedrijven. En met betaalbare meters bedrijvigheid, kan het gebied

een bijdrage leveren aan de mismatch tussen vraag en aanbod in het hart van de stad. Ook biedt het gebied ruimte aan wijkoverstijgende voorzieningen en recreatiemogelijkheden. Tot slot biedt de doorontwikkeling de kans om – in de geest van de ontwikkeling van Den Haag – in de Binckhorst karakteristieke én groene buurten te maken.

2.1.3 DE BINCKHORST: CENTRAAL GELEGEN EN BEREIKBAAR

De Binckhorst kan met zijn robuuste openbare ruimte een bijzondere bijdrage gaan leveren aan de groeiambities van de stad. En bovendien de aantrekkelijkheid en leefbaarheid in dit deel van de stad vergroten. In de transformatieopgave van de Binckhorst is, net als de ontwikkeling van het CID, een logische keuze gemaakt voor stedelijke verdichting. De Binckhorst vormt met haar centrale ligging het hart van het verstedelijkingsgebied in de Haagse regio waar veel mensen wonen, werken en recreëren. Het gebied ligt te midden van het Haagse centrum, het Central Innovation District (CID), Voorburg en Rijswijk. Op een steenworp afstand liggen de historische binnenstad van Den Haag en veel voorzieningen. Het gebied is bovendien uitstekend ontsloten. De nabijheid van maar liefst vier treinstations is uniek. Binnen enkele minuten lopen of fietsen sta je op één van de treinstations Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Laan van NOI of Voorburg. Daarnaast wordt de Binckhorst met de aanleg van De Vlietlijn - zijnde een snelle tramverbinding - verbonden met Den Haag Centraal Station, Voorburg en Rijswijk. Bovendien ben je met de aansluiting op de A12 en via de Rotterdamsebaan met de auto zo de stad in of uit. Naast de uitstekende bereikbaarheid ligt de Binckhorst aan de hoofdgroenstructuur van de stad. De centrale ligging maakt de Binckhorst zeer interessant voor het toevoegen van woningen, werkplekken en voorzieningen.

2.1.4 VAN EXTENSIEF NAAR HOOGSTEDELIJK LEEFGEBIED

Decennialang was de Binckhorst voor veel inwoners van Den Haag de 'werkplaats van de stad'. Het gebied was lange tijd een groot industrieterrein van zo'n 130 hectare. Hier vestigden zich onder andere een gasfabriek, watergebonden bedrijven en later de maakindustrie. Waar het gebied aanvankelijk aan de rand van Den Haag lag, is het in de loop van de tijd steeds meer onderdeel geworden van het stedelijk weefsel. Vanuit haar oorspronkelijke functie heeft het gebied een relatief lage bebouwingsdichtheid, een grove buitenruimtestructuur door grote voormalige bedrijfskavels en een stenige uitstraling. Het is dan ook logisch om de ruimte in de Binckhorst intensiever en slimmer te gebruiken.

2.2 OPGAVE VOOR DE BINCKHORST

2.2.1 DE DOORONTWIKKELING

De Binckhorst is vanaf 2011 organisch ontwikkeld. Als gevolg van de sobere marktomstandigheden van destijds was er sprake van uitnodigingsplanologie. Elk initiatief is – zolang het voldeed aan het huidige Omgevingsplan – verwelkomd en omarmd. De voorbije jaren zijn allerlei initiatieven ontstaan en zijn er mooie successen geboekt in de ontwikkeling van de Binckhorst. Ondertussen is gaandeweg het besef gegroeid dat er behoefte is aan meer visie en regie op de ontwikkeling van de Binckhorst. Enerzijds om te zorgen voor meer programmatische samenhang en balans in het gebied en anderzijds om te zorgen voor meer ruimtelijke kwaliteit en een hoogwaardiger voorzieningenniveau. Gezien de grote vraag naar nieuwe woningen en de ambities rond het realiseren van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding via de Binckhorst is dit hét moment om na te denken over de doorontwikkeling van de Binckhorst. De ontwikkeling van de HOV-lijn is randvoorwaardelijk voor de verdere verdichting en doorontwikkeling van de Binckhorst en vice versa. Met het vaststellen van het Masterplan Bereikbaarheid CID- Binckhorst op 30 mei 2023 zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk akkoord gegaan met de verdere uitwerking van het voorkeurstracé voor de HOV-lijn. Hiermee kon ook een start worden gemaakt met de doorontwikkeling van de Binckhorst. Het fundament voor de doorontwikkeling van dit stuk stad wordt gelegd in het Intergemeentelijke Gebiedsprogramma waarvan dit deel C het Ruimtelijk Kader en Ontwikkelkader biedt. Inzet is om meer te sturen op identiteit, samenhang en ruimtelijke kwaliteit in het gebied met bijsturing op onder meer voorzieningen, economie en groen.

"MAAK BUURTJES AF ZODAT HET VANAF HET BEGIN FIJN WONEN IS"



Binckhorst vanuit de lucht gezien ©Gemeente Den Haag ©Gemeente Den Haag



2.2.2 NIEUWE BETEKENIS VOOR DE STAD

De Binckhorst kent een lange geschiedenis en is al decennia onlosmakelijk verbonden met de stad. Eerst als verbinding naar het achterland toe maar met name de afgelopen decennia als 'werkplaats' van de stad. Meer recent vestigden zich hier – mede vanwege de betaalbare bedrijfsruimten – innovatieve bedrijven en startups. Met name de afgelopen jaren is de transformatie naar een meer gemengd stedelijk gebied zichtbaar geworden. De Binckhorst was en is daarom nog steeds van grote betekenis voor de stad. Van de geschiedenis zijn nog steeds waardevolle structuren (Trekvliet, Binckhorstlaan en havenarmen) en beeldbepalende en monumentale objecten (bijvoorbeeld het kasteel Binckhorst en de kraanbaan), zichtbaar in het gebied aanwezig en vormen gezamenlijk de Binckplekken.

Tegelijkertijd resulteerde de industrie en bedrijvigheid in een versteende en op logistiek ingerichte buitenruimte. Het gebied wordt gekenmerkt door grote verkeersstromen, ontoegankelijke kavels, en stevige barrières voor langzaam verkeer. De voorzieningen (scholen, winkels etc.) en de buitenruimte blijven achter bij de huidige ontwikkeling van het gebied. Ook is het gebied relatief slecht verbonden met de omliggende wijken. Daarmee is de Binckhorst nu nog te veel een eiland in de stad. Er liggen prachtige kansen om de

Binckhorst beter te benutten voor de maatschappelijke opgaven van de stad. Het gebied biedt straks ruimte aan zo'n 22.000 inwoners en 12.000 extra arbeidsplaatsen. Daarvoor is een mix aan woontypologieën, werkruimten en passende voorzieningen nodig. Er wordt bovendien ingezet op stadsverzorgende functies (bijvoorbeeld een cultuurcluster) die een aanvulling zijn op Haagse iconen als de pier in Scheveningen, het kern winkelgebied rond het Binnenhof of het Malieveld. Een specifieke opgave voor de doorontwikkeling van de Binckhorst zit in het creëren van een aantrekkelijke openbare ruimte en veel meer verblijfskwaliteit. In de Binckhorst willen de bewoners ook kunnen sporten en buiten hun buren ontmoeten. Plekken waar kinderen kunnen spelen, afgestemd op verschillende leeftijdscategorieën, zijn nodig. Maar het gaat ook om het realiseren van goede en fijnmazige verbindingen, een toegankelijke openbare ruimte en om een stevige vergroeningsopgave en het slechten van de barrières in het gebied en naar de omliggende wijken. De Binckplekken kunnen – veel meer dan nu het geval is – worden benut als karakteristieke ankerpunten en beeldbepalende ruimten in het gebied. Er ligt een opgave om helderheid te scheppen in waar wordt gebouwd en waar niet, waar groen wordt gefaciliteerd en waar niet, waar de focus ligt op wonen, werken en waar op een gemengd gebied wordt aangestuurd. Dat vraagt om een overkoepelend verhaal op schaal van de Binckhorst.

"VERGEET DE TIJDELIJKHEID NIET. HEB OOG VOOR DE PROBLEMEN VAN HET 'NU'. VEILIGHEID, ROMMEL OP STRAAT, HITTESTRESS"

2.2.3 STAPSGEWIJZE ONTWIKKELING

De Binckhorst is een omvangrijk gebied. En hoewel dit deel C van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma de visie voor de gehele Binckhorst bevat, is het gebied te groot om in één keer aan te pakken of af te maken. Het doel is om in elke fase van de ontwikkeling te zorgen dat de Binckhorst een aantrekkelijk en leefbaar gebied is en blijft. Inzet van de doorontwikkeling is om steeds toe te werken naar zoveel als mogelijk 'affe' buurtjes waar het fijn wonen, werken en verblijven is met een voor die plek voldoende voorzieningenniveau. Dit vraagt om een uitwerking in deelgebieden, om een slimme fasering, planning en afstemming zodat er ook voldoende ruimte is voor tijdelijke voorzieningen bij het verder in ontwikkeling brengen van de Binckhorst.

2.2.4 HOOFDOPGAVEN VOOR DE BINCKHORST

- Sociaal, leefbare en gemengde stadswijk
- Realiseren van in totaal 12.000 tot 13.000 woningen (inclusief de 5000 woningen uit het huidige omgevingsplan Binckhorst)
- Ruimte voor een veranderende economie
- Benodigde voorzieningen op de juiste plek
- Hoogwaardige inpassing van de HOV-lijn
- Verbinden van de Binckhorst met haar omgeving
- Sterke vergroening en klimaatrobuuste inrichting: Waterfrontpark en groen om de hoek
- Inpassen Geothermie
- Uitplaatsen en/of aanpassen richtafstanden milieuhinderlijke activiteiten

2.3 KADERS VOOR DE DOORONTWIKKELING

2.3.1 ORGANISCHE GEBIEDSONTWIKKELING EN HUIDIG OMGEVINGSPLAN

De economische crisis van 2008 leidde tot harde keuzes in het grondbeleid van gemeenten. In plaats van een actief grondbeleid, koos de gemeente Den Haag daarom in 2011 – in 'de Gebiedsaanpak Binckhorst' – voor een meer afwachtende houding in de vorm van organische gebiedsontwikkeling. Vervolgens is de Binckhorst aangewezen als pilotgebied voor het opstellen van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte in het kader van het Besluit uitvoering crisis en herstelwet. De Gebiedsaanpak Binckhorst is juridisch planologische vertaald in het huidige Omgevingsplan Binckhorst. Belangrijk uitgangspunt daarbij was het mogelijk maken van organische ontwikkeling door het bieden van zo veel mogelijk flexibiliteit. De gemeente wilde particulier initiatief, creativiteit en innovatie stimuleren zonder hier allerlei regels en voorwaarden aan te verbinden. Dit betekent dat de gemeente de richting en kaders van de transformatie aangeeft, maar dat zij de markt de vrijheid geeft om initiatieven te bedenken en nader in te vullen. Deze uitgangspunten waren in een 'traditioneel' bestemmingsplan lastig te regelen. Aangezien de Binckhorst was aangemeld als pilot voor het opstellen van een bestemmingsplan verbrede reikwijdte, mocht echter alvast gebruik gemaakt worden van diverse instrumenten die het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet bood. Daarnaast bood dit de gemeente de mogelijkheid om alvast te oefenen met instrumenten uit de Omgevingswet vooruitlopend op de inwerkingtreding ervan. Dit heeft geresulteerd in het huidige Omgevingsplan Binckhorst dat in november 2018 is vastgesteld door de gemeenteraad en in maart 2019 in werking is getreden. Dit Omgevingsplan, dat thans deel uitmaakt van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan Den Haag per 1 januari 2024, is inmiddels onherroepelijk.



Pegasus ©Jurriaan Brobbel i.o.v. Gemeente Den Haag



Binck Poort, Nova en One Milky Way ©Jurriaan Brobbel

2.3.2 NAAR EEN WIJZIGING OMGEVINGSPLAN

Het huidige Omgevingsplan biedt het kader om in het gebied zo'n 5.000 woningen en 250.000 m2 werkruimte toe te voegen. De ontwikkeling is inmiddels in volle gang: ongeveer 20% van het gebied is in transformatie en wordt in losse planinitiatieven tot realisatie gebracht. Hoewel het huidige Omgevingsplan functioneert, is het erg flexibel en biedt het veel ruimte aan initiatiefnemers, waardoor het voor de gemeente lastig is regie te voeren op de integrale ontwikkeling van de Binckhorst. Hierdoor heeft de gemeente in de praktijk onvoldoende handvatten om te sturen op kwaliteit en samenhang binnen het gebied. De gemeente heeft thans echter de ambitie om meer te sturen op de kwaliteit en de ontwikkeling van het gebied.

Gezien de enorme vraag naar nieuwe woningen en de ambities rond het realiseren van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding (De Vlietlijn) via de Binckhorst is dit hét moment om na te denken over de doorontwikkeling van de Binckhorst. Inzet is om met een wijziging Omgevingsplan verdere verdichting met circa 7.000 tot 8.050 woningen extra en inpassing van De Vlietlijn en een geothermiecentrale mogelijk te maken. Beoogd is om meer te sturen op de identiteit, de (ruimtelijke) kwaliteit en de samenhang in het gebied met bijsturing op onder meer voorzieningen, economie en groen.

Daarnaast was het uitgangspunt van het huidige omgevingsplan dat al het geldende beleid van de gemeente Den Haag, provincie en Rijk van toepassing was. Het beleid is daarom vertaald in een hele reeks randvoorwaarden die in plan- en beleidsregels zijn opgenomen. Bij de planontwikkeling is in de praktijk gebleken dat het – zeker bij plotgewijze ontwikkeling – heel lastig is om aan alle beleidsuitgangspunten van de gemeente Den Haag te voldoen. In het kader van de doorontwikkeling zullen daarom al integrale beleidsafwegingen vooraf worden gemaakt. Deze afwegingen en de bestuurlijke keuzes die daaruit voortvloeien zijn terug te vinden in hoofdstuk 4 van dit deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma.

Om verdere verdichting naar in totaal 12.000 tot 13.000 woningen en de HOV-verbinding in de vorm van De Vlietlijn en de aanleg van een geothermiecentrale mogelijk te maken, is een wijziging omgevingsplan nodig. Onderhavig Intergemeentelijk Gebiedsprogramma biedt daarvoor het kader en biedt de gemeente bovendien de uitgelezen kans om meer regie te nemen op de ontwikkeling en dit ook op basis van een integrale (intergemeentelijke) visie te kunnen communiceren.

2.3.3 HET GEBIEDSPROGRAMMA BINCKHORST

Om deze ambitie concreet te maken heeft de gemeente Den Haag dit deel C van het Intergemeentelijke Gebiedsprogramma uitgewerkt voor de doorontwikkeling van de Binckhorst als onderdeel van het totale Intergemeentelijk Gebiedsprogramma waarvan ook De Vlietlijn (deel B) deel uitmaakt. Onderhavig deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voor de doorontwikkeling van de Binckhorst bestaat uit een Ruimtelijk kader, een Ontwikkelkader, en een Gebiedsexploitatie

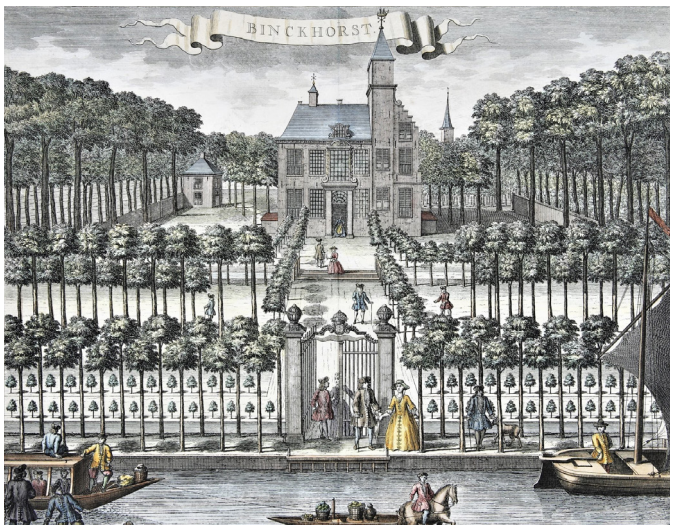
Voorliggend Ruimtelijk kader omschrijft het ‘waarom’ en het ‘wat’. Het biedt de kans om de ambities voor de Binckhorst scherper te stellen, stevig te verankeren en daarmee een kwaliteitssprong te realiseren. Daarbij beginnen we niet bij nul. Allereest vormt de Ontwerp Omgevingsvisie Den Haag 2050 ‘Thuis in een metropool aan zee’ een belangrijk overkoepelend kader. Datzelfde geldt voor het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Verder bouwt het nadrukkelijk voort op het DNA van de Binckhorst en de vier pijlers uit het huidige Omgevingsplan Binckhorst. Het Ruimtelijk kader van dit deel C van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma geeft een toekomstperspectief, vormt een kader voor de (door)ontwikkeling van de Binckhorst, geeft spelregels voor een juridisch planologische vertaling naar een wijziging omgevingsplan dat weer het toetsingskader zal vormen voor op te stellen gebiedspaspoorten/bouwenveloppen. In het Ruimtelijk kader worden de beleidskaders en stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgelegd voor een samenhangende ontwikkeling van de Binckhorst. Ook geeft het inzicht in de keuzes op de verschillende onderdelen, zoals mobiliteit, energie, klimaat, groen, wonen, werken en voorzieningen. Dit alles resulteert in een robuust, functioneel en aantrekkelijk raamwerk waarbinnen de doorontwikkeling van de Binckhorst mogelijk wordt gemaakt.

2.3.4 HET ONTWIKKELKADER

In aanvulling op het ‘waarom’ en ‘wat’ beschrijft het Ontwikkelkader ‘hoe’ de Binckhorst de komende jaren wordt doorontwikkeld. In het Ontwikkelkader worden de ontwikkelfilosofie, de juridisch-planologische kaders en de financiële kaders vastgelegd. Ook beschrijft het Ontwikkelkader de samenwerking en omgang met marktpartijen, evenals de wijze waarop de overgang naar een wijziging omgevingsplan vorm krijgt.

Tot slot zijn in een Gebiedsexploitatie de kosten en opbrengsten van de doorontwikkeling van de Binckhorst in beeld gebracht. De gebiedsexploitatie vormt een aparte, vertrouwelijke bijlage bij dit deel C van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma.

3 DE ESSENTIE VAN DE BINCKHORST



Kasteel de Binckhorst

3.1 BINCK EN HORST: VERRASSENDE STADSWIJK

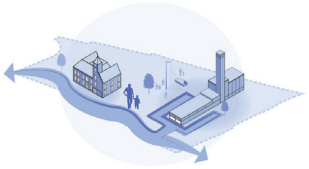
De naam van het kasteel en dus van het hele Binckhorst-gebied zou te herleiden zijn naar twee begrippen: Binck en Horst. De oorspronkelijke betekenis van Binck zou zijn 'grond van weinig waarde'. Horst zou meer staan voor 'kreupelbos, kreupelhout en dat woord is afkomstig van het Duitse woord hursti, dat 'beboste opduiking, hoger gelegen stuk grond in moerassig terrein' betekent. De naam zou ook ontleend zijn aan het landgoed Den Bynckhorst of Binckhorst in Twente, vlakbij Oldenzaal. Een tak van het geslacht Van den Binckhorst zou zich al in de 11de eeuw in Voorbug hebben gevestigd. Met de doorontwikkeling van het gebied bouwen we voort op Binck en Horst. Binck staat hierbij voor het rauwe en stoere karakter van het gebied. Voor datgene wat door de mens wordt gemaakt: creativiteit, innovatie en dynamiek. Dit rauwe, stoere karakter is uniek in Den Haag en maakt de Binckhorst tot een authentiek stuk stad dat steeds in beweging is. Tegelijkertijd is Binck onlosmakelijk verbonden met Horst. Waarbij Horst staat voor het natuurlijke en ecologische. Voor een aantrekkelijk groene, natuurlijke en landschappelijke leefomgeving. In de Binckhorst is de uniciteit en de verblijfskwaliteit van het water een bijzondere waarde welke wordt omarmt. Zo worden groen en blauw de natuurlijke dragers van het gebied.

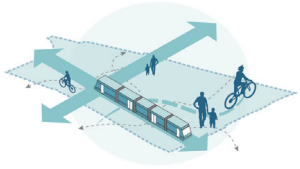
"VOORAL KIJKEN NAAR WAT ER AL IS, DAT RAUWE RANDJE VAN DE BINCKHORST BEHOUDEN!"

3.2 DE VIER PRINCIPES

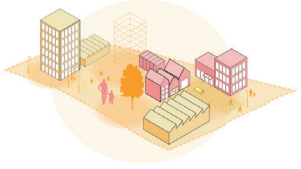
De Binckhorst is na een periode van organisch ontwikkelen nog geen complete stadswijk, met een prettige mix van inwoners, voldoende voorzieningen, een herkenbaar economisch profiel en een aantrekkelijke leefomgeving gekenmerkt door erfgoed, water en groen. Om dit te waarborgen zijn er vier richtinggevende principes opgesteld welke gezamenlijk het beeld schetsen van een aantrekkelijk wenkend perspectief. Op de volgende pagina's worden deze per afzonderlijk principe nader toegelicht.

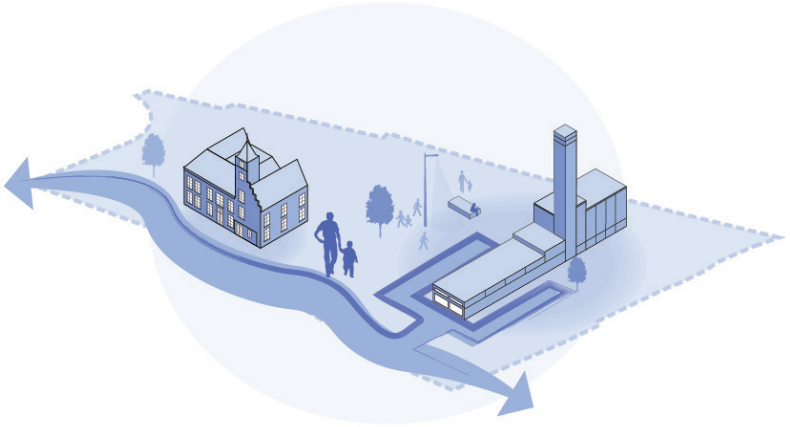
Gezamenlijk bieden de vier principes de basis voor het gewenste type stadswijk. Een gebied dat volwaardig onderdeel is van Den Haag en de Haagse stedelijke regio. De Binckhorst wordt een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen met hoogstedelijk karakter. De stadswijk wordt zowel fysiek goed verbonden met de omgeving, maar ook onderdeel van de 'mental map' van bewoners en bezoekers van Den Haag. Daar hoort een volwaardig voorzieningenaanbod bij dat de wijk zelf goed bedient, maar ook mensen van buiten het gebied trekt vanwege het unieke stedelijke milieu dat aan de stad wordt toegevoegd. Een verrassende Haagse stadwijk.


Symbiose van oud en nieuw


Verankerd in de stad


Groen om de hoek


Complete stadswijk



3.3 SYMBIOSE VAN OUD EN NIEUW

3.3.1 KARAKTERISTIEK EN INNOVATIEF

De Binckhorst kent een lange en rijke geschiedenis. Eerst als 'buitengebied' van Den Haag met de bouw van Kasteel de Binckhorst, de komst van de gemeentelijke gasfabriek en de St Barbara begraafplaats. Later meer als 'werkplaats' van de stad met de aanleg van de Binckhavens (jaren 30) en de komst van steeds meer autogerelateerde bedrijvigheid (jaren 60) en kantoren (jaren 90). Sinds de eeuwwisseling wordt ingezet op het 'innovatiedistrict' met Binck 36, de Cabfab, de Fokker Terminal en de komst van talloze start- en scale ups. Het innovatieve karakter en de cultuurhistorische waarden van deze rijke geschiedenis zijn door de hele Binckhorst zichtbaar. Deze locaties vormen de Binckplekken. Het is de inzet om deze beeldbepalende en monumentale elementen slim te benutten als karakteristieke drager en podium voor het stedelijk leven in dit gebied.[39]



Het kasteel ©Gemeente Den Haag



Groen en voorzieningen aan het water ©Gemeente Den Haag

3.3.2 BENUTTEN BINCKPLEKKEN

In de doorontwikkeling van de Binckhorst verbinden we het verleden van de beeldbepalende en monumentale Binckplekken met de toekomst van het gebied. Het industriële erfgoed en de innovatieve identiteit wordt ingezet bij de inrichting en uitstraling van het gebied. Binckplekken zoals het kasteel, de oude toegangspoort van het gasfabriekterrein als stadsentree naar het Waterfrontpark en de betonfabriek bij de Binckhaven worden herkenningspunten in de structuur van de openbare ruimte en geven op een nieuwe manier betekenis aan de wijk. Zo ontstaat een verrassend stuk stad met een aansprekende omgeving die niet te gepolijst en aangeharkt is. Een gebied waarin het verleden zichtbaar blijft, waar mensen zich mee verbonden voelen, waar de verhalen uit het verleden kunnen worden verteld en waar de toekomst wordt gebouwd; een symbiose van oud en nieuw.

[39] Bron: toponymisch woordenboek Gysseling (1960); Stichting Haags Industrieel Erfgoed; Uit de bouwgeschiedenis van Den Binckhorst, prof. J.G.N. Renaud.

"IN DE DYNAMIEK VAN HET PROCES DE BINCKPLEKKEN LATEN ONTSTAAT, NIET ALLEEN NAAR HET EINDBEELD KIJKEN"

3.3.3 GEZICHT NAAR HET WATER

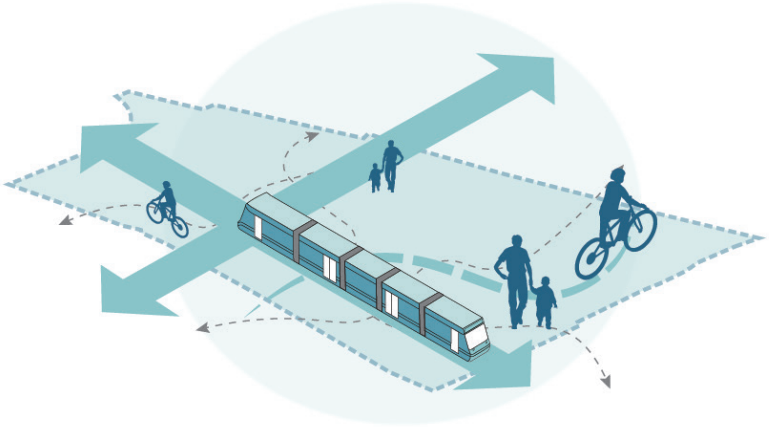
De Haagse Trekvliet werd in de 14e eeuw gegraven als verbinding van het Haagse grachtenstelsel met de Vliet. In de jaren dertig van de 20e eeuw werd de Binckhorsthaven als werkgelegenheidsproject aangelegd. We versterken de verbinding met het verleden en het water door de Trekvliet en de havenarmen opnieuw te benutten. De rauwe kades en de havenkraan worden gecombineerd met groene en recreatieve voorzieningen langs het water. Nieuwe woon- en werkruimtes krijgen uitzicht op de Trekvliet, terwijl havenarmen en haventjes worden geactiveerd voor kleinschalige vaarroutes, horeca en de aanliggende kades prettige openbare verblijfsruimtes.

3.3.4 STADSWIJK VAN DE TOEKOMST

Bij de ontwikkeling van de Binckhorst komen innovatie en duurzame verstedelijking samen in een toekomstbestendige stadswijk. Optimaal ruimtegebruik door functiemenging van wonen, werken en recreëren zorgt voor een levendige omgeving. De energietransitie krijgt vorm met het gebruik van hernieuwbare energiebronnen zoals zonne- energie en geothermie, in combinatie met de aanleg van een warmtenet. Verder dragen energiezuinige gebouwen, slimme energiesystemen en lokale energieopslag bij aan het minimaliseren van de energievraag. De Binckhorst biedt bovendien ruimte voor experimenten op het gebied van mobiliteit, groenvoorziening en hergebruik van materialen. Het fungeert als proeftuin voor duurzame bouwmethoden, circulaire economie en duurzame mobiliteitsoplossingen. Flexibele ruimtelijke invullingen maken het mogelijk om innovatieve woon- en werkconcepten te testen. Zo groeit de Binckhorst uit tot een vooruitstrevende, adaptieve stadsomgeving die inspeelt op de behoeften van de toekomst.

3.3.5 VERSTERKEN INNOVATIE*F* EN CREATIE*F* KLIMAAT

De Binckhorst is bij uitstek een wijk voor creativiteit en ondernemerschap. Jonge talenten worden aangemoedigd zich te vestigen en bij te dragen aan de dynamiek van het gebied. Betaalbare bedrijfsruimtes geven startups, creatieve ondernemers en kunstenaars toegang tot betaalbare werkplekken in een inspirerende omgeving. In samenspraak met ontwikkelende partijen wordt onderzocht of flexibele huurmodellen of starterskortingen - waardoor de financiële drempel laag blijft, mogelijk gemaakt kunnen worden. De aanwezigheid van het impactcluster rond de Binckhaven en het creatieve maakcluster in Pollux versterkt de aantrekkelijkheid van het gebied. Bovendien bevorderen gedeelde faciliteiten – zoals werkplaatsen, galerijen, gedeelde kantoorconcepten en ontmoetingsruimtes – samenwerking en innovatie.



3.4 VERANKERD IN DE STAD

3.4.1 BEREIKBAAR EN VERBONDEN

Met de nabijheid van vier treinstations, de Utrechtsebaan en de Rotterdamsebaan is de Binckhorst de best ontsloten wijk van Den Haag. Maar waar de hoofdontsluiting voor de auto uitstekend is, is het gebied door zijn barrières relatief slecht verbonden met de omliggende wijken. De inzet is dan ook om van de Binckhorst van 'een doorgangswijk aan de rand van de stad', een volwaardig onderdeel van Den Haag te maken. Dit vraagt om een forse verbetering van fiets-, voet en ov- verbindingen naar de omliggende stadsdelen. En waar in de Binckhorst van oudsher de auto de baas is, is het de ambitie om de toekomstige openbare ruimte juist veel meer in te richten voor de voetganger en de fietser. In combinatie met de groen- en waterstructuur, ontstaat een plezierige leefomgeving.

"ZORG DAT DE MAANWEG-GRENS NIET AFSCHRIKWEKKEND WORDT GEMAAKT, MAAR EEN VERBINDING"

3.4.2 BETER VERBONDEN EN MEER TOEGANKELIJK

Met de aanleg van De Vlietlijn wordt de Binckhorst met een snelle tram verbonden met het centrum, Scheveningen, Voorburg en Delft. Met deze nieuwe HOV-lijn sta je bovendien in enkele minuten op Den Haag Centraal of station Voorburg, van waaruit je toegang hebt tot het hoofdrailnet. Met de Velostradabrug over de Trekvliet komt een deel van de Binckhorst ook op loopafstand van station Den Haag Holland Spoor te liggen. De Binckhorst is – door het gebrek aan fijnmazige verbindingen – nu nog teveel een eiland in de stad. Nieuwe bruggen voor voetgangers en fietsers moeten de wijk beter verbinden met de omliggende wijken. En omgekeerd kunnen mensen uit Voorburg, Laakkwartier en de Molenwijk zo beter profiteren van de voorzieningen in de Binckhorst. Met de realisatie van het Trekfietstracé en de Velstrada wordt de Binckhorst ook vanuit regio goed bereikbaar per fiets. Zo wordt de Binckhorst écht onderdeel van de stad en de regio.



Doorgaande fietsroutes ©Jordy Stamps



Autovrije openbare ruimte ©Jordy Stamps



Tram in het hart van de wijk ©Jordy Stamps

3.4.3 SCHEIDEN VAN STROMEN EN DE MENS CENTRAAL

De transformatie naar een gezonde en leefbare wijk vraagt om een andere invulling van de mobiliteit. De auto is van oudsher dominant in het gebied. Dat zie je terug in de relatief omvangrijke verkeersruimte, de brede rijbanen, de vele parkeerterreinen en het parkeren aan de openbare weg. De bereikbaarheid van de stad en het gebied voor autoverkeer blijft een belangrijk uitgangspunt, maar bij de inrichting van het gebied komt de mens veel meer centraal te staan. Doorgaande verkeerstromen worden afgewikkeld langs de randen van de deelgebieden en gescheiden van bestemmingsverkeer. Binnen het raamwerk van doorgaand verkeer, worden autoluwe wijken gecreëerd. Met de voetganger en de fietser als vertrekpunt ligt de nadruk op veilige en aantrekkelijke fiets- en loopwandelroutes. De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit tot verblijf en faciliteert ontmoeting.

3.4.4 HUBS EN DEELMOBILITEIT

Een parkeerstrategie gebaseerd op een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer en de inzet op hubs en deelmobiliteit draagt bij aan een efficiëntere en duurzamere mobiliteit in het gebied. Centrale mobiliteitshubs aan de rand van buurtjes verminderen het autoverkeer in de kern en maken ruimte vrij voor voetgangers, fietsers en groen. Bezoekers en bewoners kunnen gebruikmaken van deelmobiliteit, zoals elektrische fietsen, scooters en deelauto's, die beschikbaar zijn op strategisch geplaatste locaties. Dit vermindert de behoefte aan individuele autobezit en stimuleert een meer milieuvriendelijke manier van vervoer, terwijl het gebied goed bereikbaar blijft.

3.4.5 BOUWVERKEER

Gezien de jarenlange ontwikkeling moet leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd worden. Op elk moment in de ontwikkeling. Dat betekent dat routes voor bouwverkeer en bouwplaatsen zorgvuldig gekozen moeten worden met een accuraat faseringsdraaiboek als hulpmiddel, dat in samenwerking gaat met interne en externe stakeholders.



3.5 GROEN OM DE HOEK

3.5.1 GROEN EN GEZOND

De overkoepelende ambitie is om in de Binckhorst een aantrekkelijk groene en landschappelijke leefomgeving te creëren. De versteende en op logistiek ingerichte buitenruimte wordt getransformeerd tot dragende groenstructuur. Dit is in lijn met de Haagse traditie van groene parken en landgoederen.
De kwaliteiten van de Trekvliet en haar oevers, de havenarmen en haar kades benutten we als dragende waterstructuur. Met een robuuste groene en blauwe structuur wordt een intensief gebruikt stedelijk gebied een gezonde leefomgeving. We stellen leefbaarheid, klimaatadaptatie en biodiversiteit voorop bij de inrichting van de openbare ruimte en situering van functies. Zo ontstaat een wijk in hoge dichtheid die groen, waterrijk en aantrekkelijk is.


Groene kades ©Jordy Stamps


Speelaanleidingen in een groen omgeving ©Jordy Stamps


Collectieve tuinen ©Jordy Stamps

"EEN GROOT PARK IS WENSELIJK MAAR WE WILLEN OOK GRAAG GROEN IN DE WIJK ZODAT IEDEREEN DICHT BIJ GROEN WOONT"

3.5.2 NAAR EEN KLIMAATBESTENDIGE BINCKHORST

De huidige inrichting van de Binckhorst wordt gekenmerkt door veel verharding en steen. Op de hittestress kaart[40] is te zien dat de temperatuur zomers op verschillende plekken in de Binckhorst kan oplopen tot 50 graden. Als gevolg van klimaatverandering zal de stad verder opwarmen. Bovendien zal er meer regen vallen in korte tijd, waardoor de Binckhorst meer water zal moeten kunnen opvangen. Zowel voor wat betreft de hitte als het overtollige water in het gebied is het gebrek aan groen een probleem. De toekomstige inrichting gaat uit van natuurlijke systemen.

3.5.3 BOVENAL NATUURLIJK

Belangrijke voorwaarde voor een klimaatbestendige Binckhorst is de aanleg van een robuuste groenstructuur. Deze groenstructuur bestaat uit groene plekken en verbindingen. Dit zorgt niet alleen voor meer groen, maar ook voor een prettig leefklimaat. Overal is groen om de hoek, met het Waterfrontpark, een groen stratennetwerk, groene oevers en kades, pocketparks en groene daken en gevels van gebouwen. De openbare ruimte wordt op elk schaalniveau maximaal groen ontworpen, waarbij steeds oog is voor klimaatadaptatie en gezondheid. De transformatie van de Binckhorst biedt grote kansen voor stedelijke biodiversiteit. De inrichting van de openbare ruimte is gericht op een gevarieerde groenstructuur, op voedselaanbod voor vogels en ongewervelde dieren en op een functionele ecologische overgang van land naar water.

3.5.4 RUST, RUIS EN REURING

Bij de inrichting van de Binckhorst wordt het principe van rust, ruis en reuring toegepast om een aangename en gezonde leefomgeving te creëren binnen de aanwezige hindercontouren van infrastructuur en bedrijvigheid. Langs de Trekvliet en in het zuidelijk gedeelte van de Binckhorst ligt de nadruk op een comfortabele en rustige leefomgeving. Reuring vind je langs de Binckhorstlaan en in het centrumgebied. Dit gedeelte van de wijk wordt gekenmerkt door dynamische stedelijke plekken met horeca, cultuur en winkels. Ruis is er in de noordoosthoek van de Binckhorst. In deze overgangszone tussen de Binckhorst en het spooremplacement is ruimte voor lichte bedrijvigheid.

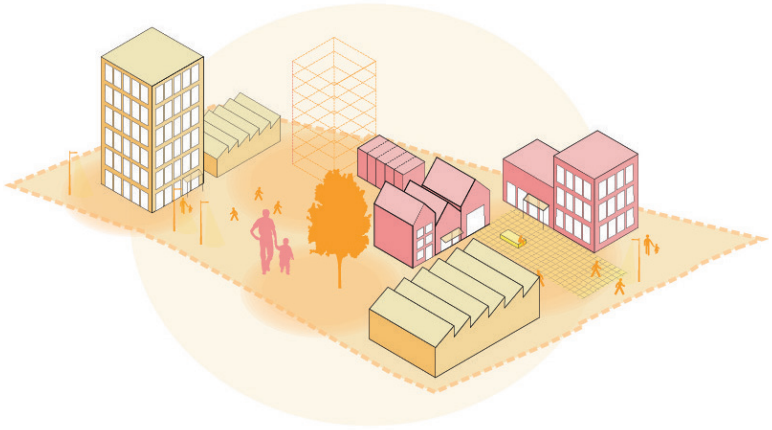
3.5.5 VITAAL EN GEZOND

De inrichting van het gebied en de ligging van voorzieningen wordt zorgvuldig afgestemd op resterende hindercontouren van bedrijven en verkeer. Leefbaarheid en gezondheid vragen dat de overlast van bedrijven en verkeer zoveel als mogelijk wordt beperkt. Het hoogstedelijke karakter stelt hoge eisen aan de openbare ruimte. Een aantrekkelijke groene en gezonde inrichting is een essentiële randvoorwaarde om een vitale en leefbare wijk te creëren. Een vitale Binckhorst betekent bovendien dat inwoners worden gestimuleerd tot

[40] Bron: Denhaag.klimaatmonitor.net

gezond gedrag en bewegen. Dit vraagt ruimte voor ontspanning, beweging en rust. Zowel in het groen, in de bestrating als op of in het water. Bij een gezonde stad gaat het niet alleen om fysieke gezondheid, maar juist ook om de fysieke, mentale en sociale gezondheid. De Binckhorst wordt een gebied dat uitnodigt tot ontmoeten. Daarmee wordt de Binckhorst een plek voor iedereen en met iedereen. De openbare ruimte is vanzelfsprekend toegankelijk.

"WE WILLEN MEER SPEELPLEKKEN, EEN BASKETBALVELD EN EEN SKATEBAAN. VEEL MEER PLEKKEN OM BUITEN TE SPORTEN"



3.6 COMPLETE STADSWIJK

3.6.1 LEVENDIG EN GEMENGD

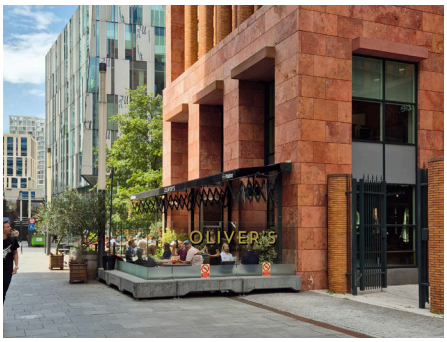
De Binckhorst wordt een levendige stadswijk, waar je 24/7 terecht kunt, die verbonden is met de omliggende stedelijke gebieden. Een wandeling door de wijk brengt je langs bruisende pleinen en straatjes met aantrekkelijke voorzieningen. Even verderop loop je door het Waterfront- park langs de Trekvliet, waaraan mensen rustig wonen en kinderen op straat spelen. Er zijn plekken waar wordt gewerkt en in het pand op de hoek vind je een plek voor goede koffie. 's-Avonds kun je in de Binckhorst terecht op het terras aan de haven of een toffe culturele activiteit bezoeken. Zo groeit de Binckhorst uit tot de verrassende kant van het Haagse centrum waar iedereen welkom is.

"ER IS TE WEINIG CULTUUR OP DE BINCKHORST"

3.6.2 MAXIMAAL GEMENGD

De Binckhorst wordt een hoogstedelijke stadswijk van Den Haag. Kenmerkend zijn de hoge bouwdichtheid in combinatie met stedelijke voorzieningen op loopafstand. Met een mix van wonen, werken en voorzieningen ontstaat een levendige en gemengde stadswijk. We creëren een wijk voor iedereen; voor jong en oud, voor hoog- en laag opgeleid, voor eenpersoonshuishoudens en voor gezinnen. Om dit te bewerkstelligen wordt ingezet op een diversiteit aan woningen en woonsferen. Zo wordt de wijk aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen; starters, stadsgezinnen en senioren. Er komt bovendien een breed aanbod aan stedelijke voorzieningen zoals onderwijs, horeca, sport en zorg.


Levendigheid in het wijkhart ©STREET LAB



Voorzieningen in de plint ©Jordy Stamps


Terras aan de haven ©Gemeente Den Haag

"HET MIXEN VAN SOORTEN WONINGEN EN PRIJSNIVEAUS IS VAN BELANG!"

3.6.3 STEDELIJK WERKGEBIED

Naast woongebied is en blijft de Binckhorst ook een belangrijk stedelijk werkgebied met ruimte voor een brede mix aan bedrijven; van eenmanszaak tot multinational, van maakbedrijven tot kantoren, en van bedrijven met een verzorgende functie voor de stad tot innovatieve startups. Met een aantrekkelijk vestigingsklimaat en breed aanbod aan verschillende type werkplekken, zetten we in op een groei van het aantal arbeidsplaatsen. Daarbij verschillen het type bedrijvigheid en de werkfuncties van plek tot plek. In lijn met het huidige omgevingsplan is er geen plek meer voor nieuwe milieubelastende bedrijven. Alleen voor het noordelijk deel van het Mercuriuskwartier waar geen woningen zijn voorzien wordt een verruiming mogelijk gemaakt naar milieucategorie 3.1 en 3.2. Het uitgangspunt uit het huidige omgevingsplan dat alle bestaande bedrijven hun (vergunde) bedrijfsvoering mogen voortzetten wordt losgelaten om de doorontwikkeling van de Binckhorst en aanleg van de Vlietlijn mogelijk te maken. Bedrijven die onder de compensatieafspraken met de Provincie op de GAVI-kavel (Bestuursovereenkomst Binckhorst) vallen worden (op termijn) niet meer planologisch mogelijk gemaakt, waardoor op deze locaties geen nieuwe bedrijven met grote richtafstanden kunnen komen. Voor de (watergebonden) bedrijven die niet onder deze afspraken vallen wordt in samenspraak met deze bedrijven onderzocht of (al dan niet middels het treffen van maatregelen) de richtafstanden verkleind kunnen worden.

"OOK DE KLEINE ONDERNEMER MOET GEKOESTERD WORDEN"

3.6.4 VIER KARAKTERISTIEKE KWARTIEREN

Met als credo 'het gewenste programma op de juiste plek' voeren we in de Binckhorst de regie op een passende functiemix per deelgebied,. We maken onderscheid in vier verschillende 'kwartieren'; Binckhavenkwartier, Trekvlietkwartier, Parkkwartier en Mercuriuskwartier. Elk met unieke en onderscheidende kenmerken. Gezamenlijk bieden de kwartieren ruimte voor een volwaardig en compleet aanbod in programma. In drie van de vier kwartieren ligt de nadruk op wonen. In het Mercuriuskwartier ligt de focus juist op werken, aangevuld met nieuwe stedelijke voorzieningen. De kwartieren bieden houvast om beter te sturen op gewenst programma. Ze bieden handvatten voor een specifieke uitwerking en aanpak passend bij de omgeving. Op deze manier creëren we karaktervolle, onderscheidende plekken met meer betekenis voor de Binckhorst en de stad.

3.6.5 AFGERONDE BUURTJES

De transformatie van de Binckhorst naar een hoogstedelijke stadswijk is een ontwikkeling van de lange adem. Waar het als nieuwe bewoner nu nog pionieren is, wordt gedurende de doorontwikkeling van de Binckhorst ingezet op het 'afmaken' van gebieden en het creëren van prettige buurtjes. In plaats van losse op zichzelf staande planinitiatieven, wordt gestreefd naar het realiseren van samenhangende eenheden. Daarnaast wordt ingezet op het realiseren van tijdelijke voorzieningen ter overbrugging van de periode tot aan definitieve voorzieningen. Buurten waar het fijn wonen en werken is, waarbij de voorzieningen, het parkeren en het groen tegelijkertijd en in samenhang worden gerealiseerd. Terwijl een paar straten verderop wordt doorgebouwd aan het volgende buurtje in de stadswijk van de toekomst.

4 VISIE OP GEBIEDSNIVEAU

4.1RUIMTELIJK CONCEPT

4.1.1 EUROPESE STADSWIJK VAN DE 21E EEUW

We maken van de Binckhorst een goed stuk stad. Een plek die we thuis noemen, waar we met plezier werken en waar we genieten in onze vrije tijd. Om dat te bereiken geven we vorm aan verblijfskwaliteit en ruimtelijke samenhang zodat een aantrekkelijk gebied ontstaat. Het wordt een leefomgeving waar de mens centraal staat en waar je de maat en schaal van een Europese stadswijk ervaart.

4.1.2 HET EUROPESE STADSMODEL VOOR EEN ECHTE STADSWIJK

Europese binnensteden worden grotendeels gekenmerkt door compacte stedelijke bouwblokken. In geliefde Europese steden als Parijs en Barcelona wonen en werken veel mensen relatief dicht op elkaar en zijn voorzieningen en groen altijd nabij. Hoewel de bebouwingsdichtheid hoog is, is het aandeel hoogbouw er beperkt. Middelhoge bebouwing voert de boventoon, waarbij een prettige stad op ooghoogte ontstaat met geactiveerde plekken waar het programma in de plinten interactie kent met de buitenruimte. De compactheid van de bouwblokken zorgt voor een prettige en goede toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers. Bij de doorontwikkeling van de Binckhorst zoeken we eveneens naar een ideale balans tussen een stad met een menselijke maat én met voldoende bewoners en bezoekers voor levendigheid op straat met voldoende draagkracht voor voorzieningen.

4.1.3 EEN *FIJNMAZIG* STEDELIJK WEE*FSEL*

In de Binckhorst bouwen we voort op de bestaande heldere ruimtelijke hoofdstructuur, maar wordt ingezet op het creëren van een fijnmazig stedelijk weefsel met verrassende plekken. Het huidige stratenpatroon blijft grotendeels gehandhaafd en wordt veelal opnieuw ingericht met meer ruimte voor verblijf, sport en spelaanleidingen, voor groen, bomen, veilige fietspaden en een plek voor de voetganger. De hoofdstructuur kent dominante ruimtelijke elementen zoals de Trekvliet, de Binckhorstlaan en het spoor. Dwars daarop hebben de Mercuriusweg, de Zonweg en de Maanweg een verbindende rol. Gebouwen langs deze hoofdstructuren zorgen voor heldere stedelijke ruimtes. Tegelijkertijd maken grote percelen binnen deze hoofdstructuur plaats voor een fijnmazige structuur primair gericht op de voetganger. Deze structuur bestaat uit een mix van straten, pleinen, kades en parken met bijbehorende voorzieningen op loopafstand. Het vergoenen van de leefomgeving versterkt de sociale functie van de stad als ontmoetingsplek. Er ontstaan verblijfskwaliteiten in de buitenruimte, een essentieel onderdeel van het stedelijk weefsel. Nieuwe routes en bruggen verbinden de Binckhorst met de omliggende wijken. Op deze manier ontstaat een compleet en samenhangend netwerk - met duidelijke plekken en routes waar lopen de boventoon voert – waarmee de basis wordt gelegd voor een aantrekkelijke stad.



Schematische doorsnede van het ruimtelijk concept

4.1.4 EEN GELAAGDE BEBOUWING VAN STADSBLOKKEN

Wanneer we kijken naar de huidige en toekomstige bebouwing in de Binckhorst vertrekken we eveneens vanuit de eigenheid van het gebied en de bestaande kwaliteiten. Het historische kasteel en een diversiteit aan indrukwekkende industriële panden uit het verleden geven karakter aan het gebied. Vanwege de beperkte bouwhoogte, en de grote oppervlakte van enkele fabriekspanden, typeren we de bebouwingslaag als “liggende gebouwen”. Daarnaast zien we sinds enkele jaren ook nieuwe complexen verreizen, veelal met hoge torens en vooral appartementen. Van deze “staande gebouwen” komen er in de toekomst nog meer in de Binckhorst, vooral nabij tramhaltes van De Vlietlijn. Voor de doorontwikkeling van de Binckhorst zoeken we een manier die deze liggende en staande gebouwen aan elkaar kan verbinden en die tegelijkertijd een menselijke maat en schaal in het gebied brengt. We voorzien daarom hoofdzakelijk bebouwing die bestaat uit een stedelijke laag tot zes bouwlagen hoog, met hogere bebouwing tot twaalf lagen in de tweede lijn. Je zou dit kunnen typeren als de “zittende gebouwen”. Een stedelijke bebouwing van zes tot twaalf bouwlagen biedt bovendien de mogelijkheid om met verschillende (duurzame) materialen te bouwen, bijvoorbeeld met lokaal geproduceerde en bio-based materialen (houtbouw). Elementen van deze stad van 6-12 lagen zijn ook al in het gebied aanwezig. De combinatie van deze verschillende bebouwingstypologieën zorgt voor een zichtbare gelaagdheid in het gebied.

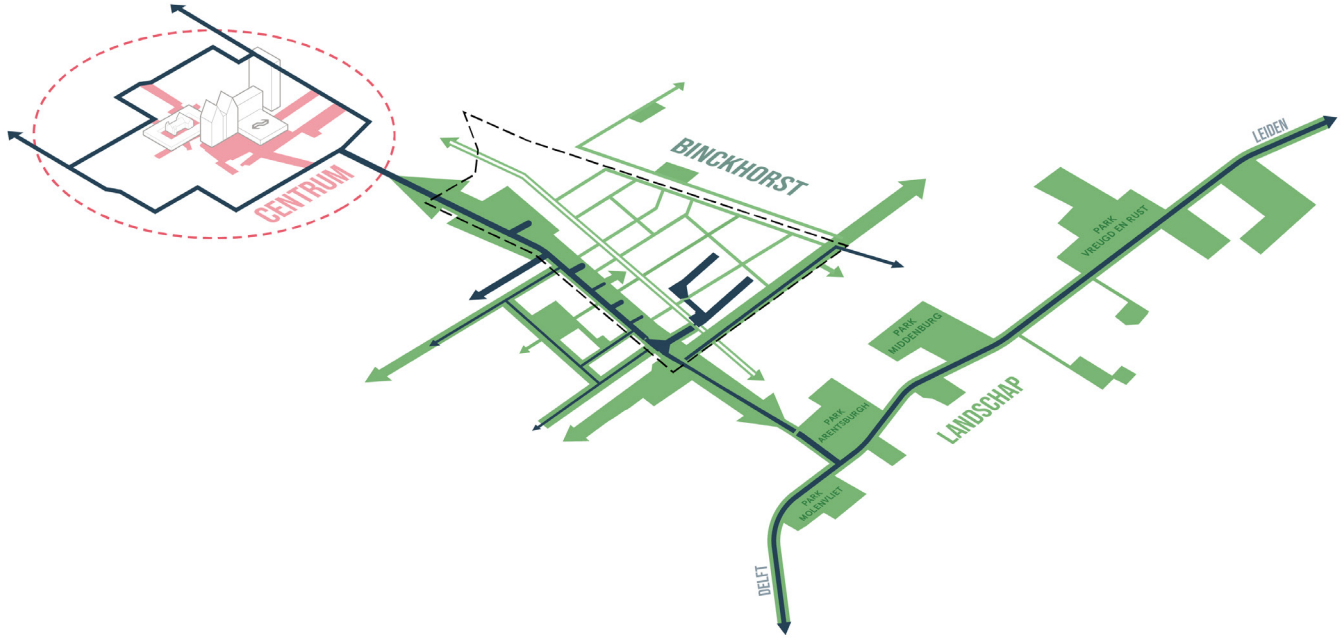


Een combinatie van “liggende, staande en zittende” gebouwen

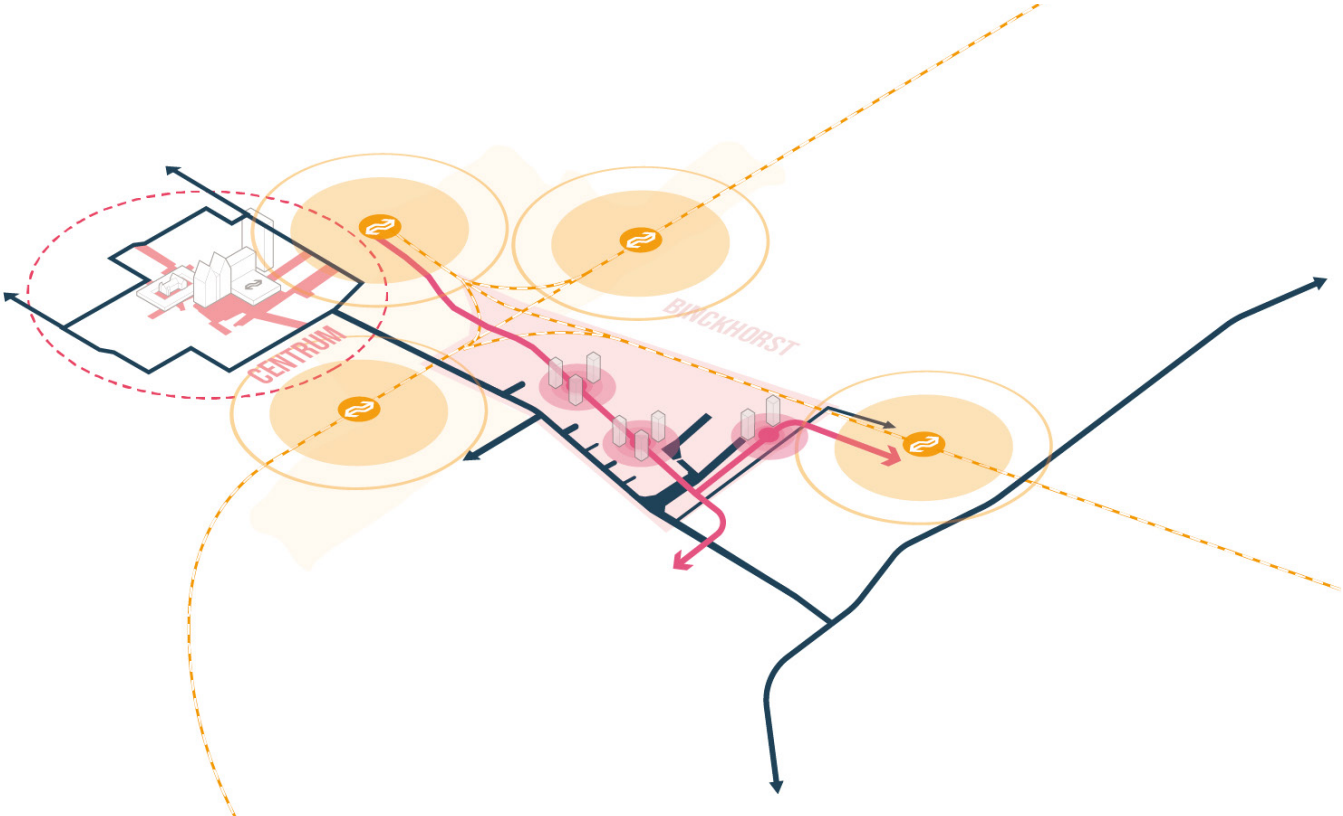
Naast de stedenbouwkundige opzet en de volumeopbouw, draagt ook de architectonische uitstraling en het groen in belangrijke mate bij aan een geslaagde en attractieve stadswijk. Op straatniveau en in de onderste lagen van de gebouwen is er veel aandacht voor de stad op ooghoogte. Het gaat dan om de inrichting van de openbare ruimte, een rijke architectuur met mooie materialen, actieve plinten met wisselende programma’s, goede overgangen van privé naar openbaar en veel voordeuren aan de straat. Dit resulteert in een fijne beleving op ooghoogte en een goede publieke ruimte waar mensen willen zijn en verblijven. Deze aspecten vormen de ruimtelijke vertaling van de Europese stad in de Binckhorst.

4.2 EEN VERRASSEND ONDERDEEL VAN DEN HAAG

De Binckhorst wordt écht onderdeel van Den Haag en de regio. Verschillende karakteristieken van de stad worden aangewend om hier een aantrekkelijke, groene en duurzame stadswijk te maken. Een stadswijk die past bij Den Haag en tegelijkertijd verrast!



Binckhorst als groen-blauwe schakel tussen het centrum van Den Haag, Voorburg en het buitengebied



Binckhorst als strategische locatie voor verdichting op de best bereikbare plekken

4.2.1 VERRASSENDE KANT VAN HET HAAGSE CENTRUM

De Binckhorst heeft alles in zich om uit te groeien tot een nieuwe stadswijk met een hoogstedelijk karakter. Te midden van vier treinstations ligt de Binckhorst in het stedelijke hart van Haagse regio in de nabijheid van het historische centrum van Den Haag en Voorburg en het Central Innovation District (CID). Het CID betreft een nieuw stuk Haags centrum ten noorden van de Binckhorst en geldt als het economische hart van de stad. Voor de verstedelijkingsopgave ligt het gebied op een strategisch locatie voor verdichting, passend bij het principe om de best bereikbare plekken het sterkst te verdichten. Aangevuld met het industriële karakter en huidige pioniersimago bieden de kades, oevers en beeldbepalende bouwwerken een prachtige basis om het gebied door te laten groeien als de verrassende kant van het centrum. Meer dan nu zijn de kades openbaar en essentieel onderdeel voor ontmoeting en verblijf in de openbare ruimte.

"DE COMBINATIE VAN WATER EN GROEN IS INTERESSANT. WE WILLEN GRAAG LANGS HET WATER WANDELEN, FIETSEN EN ONTMOETEN"

4.2.2 LANGE LIJNEN VERBINDEN

Kenmerkend voor Den Haag zijn de lange lanen en stads-straten die evenwijdig en haaks aan de strandwallen lopen. Lastiger vorm te geven zijn structuren haaks op deze richting. De Vlietlijn als onderdeel van de Koningscorridor gaat juist in deze richting een schakel vormen tussen Scheveningen, Den Haag Centraal, de Binckhorst en verder richting Zoetermeer en Delft. Met de komst van de tram wordt de Binckhorstlaan als verbindende centrale as doorontwikkeld en geprogrammeerd met stedelijke voorzieningen. In combinatie met nieuwe verbindingen voor voetgangers en fietsers wordt de Binckhorst in alle richtingen aangehaakt op de structuur van de stad.

"RICHT JE NAAST DE HOV OOK VOORNAMELIJK OP DE VOETGANGER EN FIETSER MET MEER FIETS- EN WANDELROUTES"

4.2.3 HAAGS STADSPARK AAN DE TREKVLIET

Aan de oevers van de Trekvliet wordt vormgegeven aan een Waterfrontpark. Het Waterfrontpark dient het gebied in de toekomst te voorzien van kwantitatieve en kwalitatieve buitenruimte. Dit Waterfrontpark is van belang voor de gezonde leefomgeving voor de verdichtende stad en zijn omgeving. Het Waterfrontpark wordt aan beide zijden van de Trekvliet, met het water centraal in het midden, ontwikkelend als één samenhangend Haags stadspark. Dit unieke park zal fungeren als een groene ader door de stad, een plek waar bewoners en bezoekers kunnen ontspannen, sporten, spelen en genieten van de natuur. Hierdoor wordt het onderdeel van een serie aan geliefde en iconische Haagse groene plekken zoals het Malieveld of het Zuiderpark.

"DE ENTREES VAN DE BINCKHORST VERDIENEN MEER AANDACHT: GEEF HIER VEEL MEER HET WELKOM-GEVOEL"

4.2.4 HAAGSE STADSKWARTIEREN

Den Haag is een aaneenschakeling van wijken, buurtjes en kwartieren, ieder met een eigen geschiedenis en karakter. In de Binckhorst zetten we dit principe voort. We creëren vier unieke kwartieren, namelijk Binckhaven, de Trekvlietzone, Parkkwartier en het Mercuriuskwartier. De vier kwartieren benutten ieder de karakteristieken van de plek, zoals de Trekvliet, de Binckhaven en ook de verschillende Binckplekken. Daarnaast heeft ieder kwartier een eigen unieke programmering van wonen, werken en voorzieningen.

"BEWAAK DE UNIEKE KARAKTERS VAN DE BIJZONDERE PLEKKEN EN GEBOUWEN IN DE BINCKHORST. DIE VIND JE NERGENS ANDERS"

4.3 RUIMTELIJKE VERBEELDING VAN DE VIER PRINCIPES

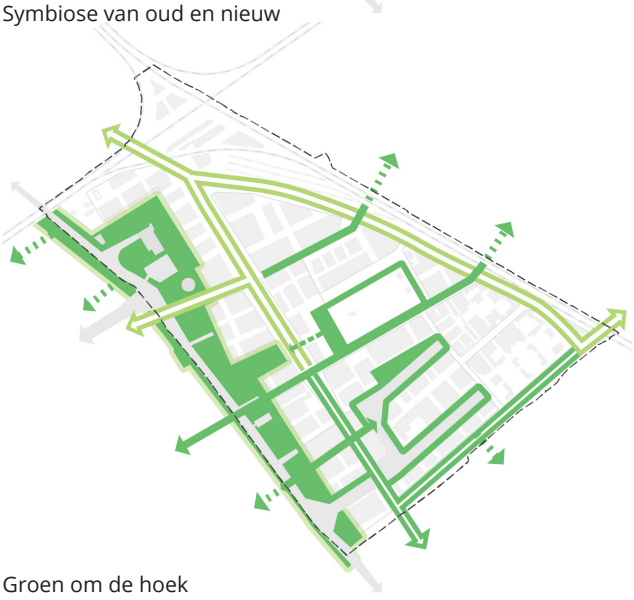
De vier principes zijn ruimtelijk te vertalen. Deze vier vormen samen de basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van de toekomst van de Binckhorst.



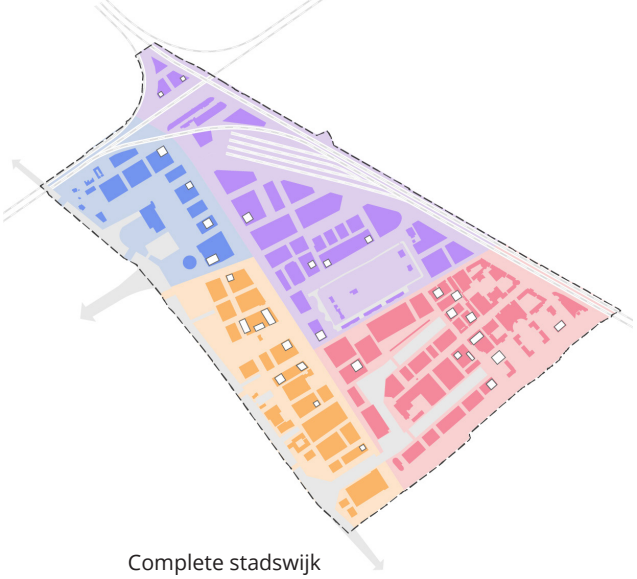
Symbiose van oud en nieuw



Verankerd in de stad



Groen om de hoek



Complete stadswijk

4.3.1 EEN GOED STUK STAD

Hoewel de Binckhorst zeer centraal is gelegen, voelt de stad ver weg. Het gebied is omringd en doorkruist door infrastructuur en de Trekvliet, en kent slechts enkele fysieke verbindingen met de omliggende wijken. Daarnaast is de openbare ruimte zeer versteend. Recente bouwprojecten hebben daar nog maar beperkt verandering in gebracht.

Met andere woorden; een eiland in de stad. Met de doorontwikkeling wordt de Binckhorst in samenhang gebracht met het omringend stedelijk weefsel. Het gebied wordt duidelijk doorwaadbaar, sterk vergroend en de Binckplekken worden ankers in het gebied.

In lijn met de vier dragende principes zijn dit de belangrijkste ruimtelijke uitgangspunten voor de Binckhorst:

Symbiose van oud en nieuw:
- De Binckplekken zijn de parels van de Binckhorst. De cultuurhistorische waarden in de vorm van beeldbepalende en monumentale objecten huisvesten bijzondere (publieke) voorzieningen en een aantrekkelijke verblijfsruimte.
- De Binckhorst krijgt een gezicht naar het water. De openbare kades hebben een ecologische of verblijfsfunctie, en de (nieuwe) bebouwing en programma's zijn gericht op de Trekvliet en de haven.

"MAAK VAN DE BINCKPLEKKEN EEN KRALENKETTING VAN TOFFE, RAUWE PLEKKEN DOOR DE BINCKHORST"

Verankerd in de stad:
- De wijk krijgt een fijnmazig stedelijk weefsel met aantrekkelijke en kwalitatief hoogwaardige routes en bruggen naar de omliggende wijken voor voetgangers en fietsers.
- De Vlietlijn loopt dwars door de Binckhorst en verbindt het gebied met het Centraal Station, Voorburg en Rijswijk.

Groen om de hoek:
- Overal is groen om de hoek, met het Waterfrontpark, een groen stratennetwerk met bomen, groene oevers en kades, pocketparks, groene daken en groene gevels van gebouwen.
- De openbare ruimte wordt op elk schaalniveau maximaal groen ontworpen.

"NEEM DE BEZONNING MEE IN ALLE PLANVORMING. BELANGRIJK VOOR WONINGEN EN ONTMOETINGSPLEKKEN, MAAR OOK VOOR PLANTEN EN DIEREN"

Complete stadswijk:
- De Binckhorst is opgedeeld in vier karakteristieke kwartieren.
- De hoogste dichtheden en bouwhoogtes zijn gekoppeld aan de HOV-haltes.

Op basis van deze vier principes worden in de volgende paragrafen de uitgangspunten en spelregels voor de ontwikkeling van de Binckhorst uitgewerkt. Deze uitgangspunten en spelregels zijn de basis voor de wijziging van het omgevingsplan, het beeldkwaliteitsplan, gebiedspaspoorten/bouwenveloppen en de uitwerking van de openbare ruimte.

4.4 NETWERKEN

4.4.1 VERANKERD IN DE STAD

De netwerken voor mobiliteit en energie vormen belangrijke voorwaarden en kansen voor de doorontwikkeling van de Binckhorst tot de gewenste stadswijk. De transformatie van de Binckhorst naar een hoogstedelijk en gemengd woon- werkmilieu vraagt om een andere omgang met onder- en bovengrondse infrastructuur. Voortbouwend op bestaande netwerken wordt toegewerkt naar een toekomstbestendig, robuust én aantrekkelijk raamwerk.

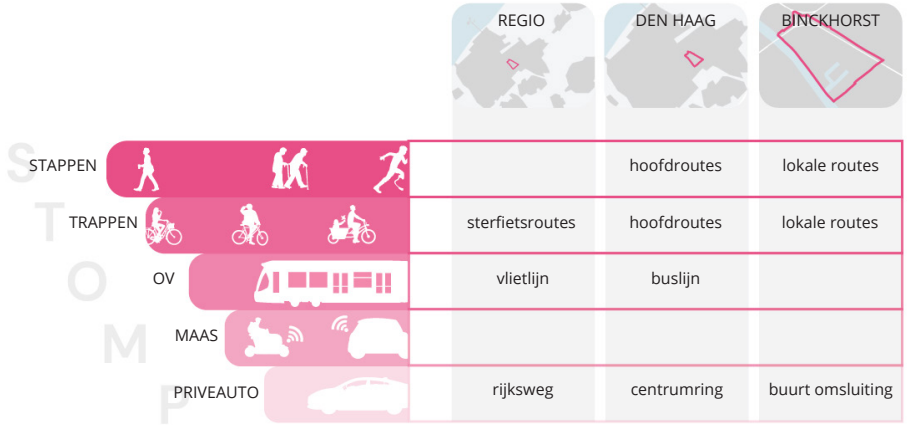
4.4.2 ADAPTIEF, FLEXIBEL EN DUURZAAM

De komst van meer bewoners en gebruikers in de Binckhorst zorgt ervoor dat bestaande netwerken voor bijvoorbeeld verkeer, elektriciteit, warmte en riolering moeten worden uitbereid of aangepast. Bovendien moet er voldoende ruimte zijn om toekomstige ontwikkelingen te faciliteren. Hierin is het groene netwerk een belangrijk uitgangspunt. Er zal een continue claim liggen van ondergrondse groeiruimte waarin de toekomst van het groene karakter van de wijk geborgd is. Een robuuste en slimme ruimtelijke opzet van de infrastructuur biedt de flexibiliteit voor een langjarige doorontwikkeling van de Binckhorst. Er wordt daarom gewerkt aan een adaptief en aantrekkelijk raamwerk voor de Binckhorst, waarin de inrichting van de openbare ruimte goed wordt afgestemd op de ondergrondse infrastructuur en vice versa. Zo wordt stapsgewijs de Binckhorst aangepakt en groeien de netwerken mee met de ontwikkeling. Daarbij wordt ingespeeld op een duurzame toekomst. Er wordt ruimte gemaakt voor hernieuwbare vormen van energie en duurzame vormen van mobiliteit.

"KUNNEN ER MEER WANDEL- EN FIETSROUTES KOMEN RICHTING VOORBURG? BIJVOORBEELD VIA BROEKSLOOTPARK EN ONDER HET SPOOR"

4.4.3 MEER ACTIEVE MOBILITEIT

De voorbije decennia is de Binckhorst vooral gedimensioneerd op gemotoriseerd verkeer. Het gebied is nu nog goeddeels een bedrijventerrein met brede wegen, veel verharding en veel parkeerplekken in de openbare ruimte. Er werd weinig rekening gehouden met de voetganger en fietser. Bij de doorontwikkeling van de Binckhorst naar een aantrekkelijke stadswijk, verschuift de focus en zetten we de mens centraal. Daarbij hanteren we het STOMP-principe, waarbij de nadruk ligt op een actieve en gezonde manier van verplaatsen. Dit principe is in de Structuurvisie CID-Binckhorst al verankerd. Bij de verdere inrichting van het gebied krijgen Stappen en Trappen prioriteit, vervolgens Openbaar vervoer en 'Mobility as a service' (deelmobiliteit) en tot slot de Privéauto. Zo ontstaat in de Binckhorst een betere balans tussen de verschillende vervoerswijzen. Aanleg van De Vlietlijn als HOV is randvoorwaardelijk voor de doorontwikkeling van de Binckhorst.



Het STOMP-principe specifiek voor de Binckhorst

"BIJ EEN TRAMHALTE MOET JE NIET ALLEEN BEDRIJVEN NEERZETTEN MET RELATIEF WEINIG AANLOOP. JE WILT DAAR VEEL MENSEN BEDIENEN"

4.4.4 ONTVLECHTEN DOORGAAND VERKEER EN BESTEMMINGSVERKEER

De Binckhorst is vanwege zijn ligging aan de Utrechtsebaan en Rotterdamsebaan een belangrijke schakel in de ontsluiting van Den Haag. Nu en in de toekomst gaat er veel gemotoriseerd verkeer door het gebied heen om de stad in of uit te komen. Verbindingen tussen de Centrumring en de snelwegen, zijn van grote betekenis voor de bereikbaarheid van de stad en de regio. In aanvulling hierop worden een nieuwe hoogwaardige tramlijn - De Vlietlijn - en sterfietsroutes door de Binckhorst aangelegd. Ook verbinden nieuwe fiets- en voetgangersbruggen het gebied met de directe omgeving. Zo wordt de Binckhorst zowel goed bereikbaar per ov, als ook met de fiets en te voet, een voorwaarde om de stadswijk onderdeel van de stad te laten worden. Bovenlokaal autoverkeer wordt zo veel mogelijk gescheiden van lokaal verkeer, waarbij regionale en stedelijke verbindingen voorrang krijgen op lokale verbindingen in de wijk. Op deze manier moet de Binckhorst een fijne plek worden om te verblijven, goed verbonden met de omgeving en blijft de stad bereikbaar.

4.4.5 AUTOLUWE BUURTEN MET VEEL RUIMTE VOOR GROEN

Binnen de kwartieren met hoofdzakelijk een woonfunctie verdwijnt de auto zo veel mogelijk uit het straatbeeld. De buurten worden autoluw of autovrij ingericht. De bedrijven blijven wel bereikbaar voor hun logistieke stromen. Echter, de verkeersinrichting zal niet meer worden gedomineerd door de aanwezige bedrijvigheid. Uitzondering hierop is noordelijk deel van het Mercuriuskwartier. Het parkeren vindt plaats in collectieve parkeergarages. Deze parkeervoorzieningen zijn goed ontsloten en centraal in de buurten gelegen, zodat je gemakkelijk en snel kunt komen waar je moet zijn. Door in de buurten minder ruimte te bieden aan auto's, ontstaat meer ruimte voor groen met plekken voor verblijf en ontmoeting. Daarnaast moeten bedrijven hun logistieke stromen zo veel mogelijk op het eigen terrein faciliteren. Op deze wijze zorgen we ervoor dat er fijne en gebruiksvriendelijke leefomgevingen ontstaan passend bij een hoogstedelijke woon- en werkomgeving.

"AUB ALLES IN DE BINCKHORST ROLSTOELVRIENDELIJK MAKEN"

De mobiliteitsuitwerking volgt hiermee het al vele jaren geleden ingezette mobiliteitsbeleid voor de stad als geheel en de Binckhorst in het bijzonder. Zo is de basis voor het gebiedsgerichte mobiliteitsbeleid voor de Binckhorst al in 2019, in het kader van de Gebiedsaanpak Binckhorst, vastgelegd in het document "Mobiliteit in de Binckhorst, aanpak en stand van zaken". Daarin is uitwerking gegeven aan de ambities van het Omgevingsplan uit 2019. Uitganspunt daarbij is een mobiliteitstransitie die randvoorwaardelijk is voor de gebiedsontwikkeling. "De stad Den Haag heeft een grote binnenstedelijke verdichtingsopgave. Om dit mogelijk te maken en de stad bereikbaar en leefbaar te houden is een mobiliteitstransitie absoluut nodig. Het openbaar vervoer en het fietsen/lopen vormen de ruggengraat van een (nieuw) systeem voor zowel lokale, regionale als nationale verbindingen. Het autogebruik kan daarin niet meer worden gefaciliteerd zoals we dat gewoon zijn te doen."

"IS MIJN BEDRIJF STRAKS NOG GOED BEREIKBAAR MET EEN VRACHTWAGEN?"

Deze lijn is voortgezet in de Strategie Mobiliteitstransitie Den Haag 2022-2040 uit 2022 en uitgangspunt voor gebiedsgerichte en thematische uitwerkingen zoals b.v. "Ruim baan voor de fiets", "Schaalsprong ov" en "Strategie deelmobiliteit 2030" en het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst op 30 mei 2023. Momenteel wordt uitwerking gegeven aan het "Verkeersnetwerk 2040" (de zogenaamde netwerkstrategie). Daarin ligt ook meer nadruk op de netwerken die bepalend zijn voor de stad, waaronder de S-routes voor het autoverkeer. Zoals aangegeven, loopt deze route ook door de Binckhorst.

Op de volgende pagina's wordt ingegaan op de verschillende verkeersmodaliteiten, vervolgens op benodigde energienetwerken en tot slot de ondergrondse netwerken.

4.5 VOETGANGERS

4.5.1 EEN SAMENHANGEND NETWERK

De Binckhorst wordt een doorwaadbaar gebied dat aansluit op het netwerk van de stad. Er komen meer verbindingen voor voetgangers en fietsers naar de omliggende wijken. Maar ook in de Binckhorst zelf komen er goede verbindingen tussen de kwartieren, binnen buurten en gebouwensembles. De nieuwe looproutes naar de HOV-haltes worden zo direct mogelijk en aantrekkelijk vormgegeven. Bij de haltes zijn voldoende rustmogelijkheden. Er worden nieuwe bruggen aangelegd, zowel in Binckhaven, over de Trekvliet en van de Maanweg naar Voorburg. Op de lange termijn zijn nieuwe verbindingen over of onder het spoor en de A12 wenselijk. Het gebied binnen het raamwerk van doorgaand verkeer, is het domein van langzaam verkeer. Hier staat de voetganger op één, is de fietser te gast en verdwijnt de auto zoveel mogelijk uit het straatbeeld. Het netwerk voor de voetganger vraagt ook om het openbaar maken van oevers, kades en informele binnengebieden, zoals bij de Nieuwe Hallen en het Maanplein. Op deze manier ontstaat een compleet en samenhangend netwerk voor de voetganger. Het netwerk voor de voetganger is inclusief, voor mensen met en zonder beperking.



Een indicatieve weergave van het fijnmazig en samenhangend netwerk voor voetgangers

4.5.2 AANTREKKELIJKE ROUTES EN VERBLIJFSPLEKKEN

Looproutes worden veilig en aantrekkelijk ingericht. Belangrijke bestemmingen en voorzieningen zijn te voet goed en gemakkelijk te bereiken. Het gebied kent aantrekkelijke routes langs levendig vormgegeven plinten en gevarieerde gebouwen. Ook zijn er rustige routes door het groen en langs de havenkades. Dit maakt een wandeling afwisselend en plezierig. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met brede voetgangerszones met voldoende zitgelegenheden. Ook komen er plekken waar het goed vertoeven is in de zon en plekken waar je op warme dagen kunt lopen en zitten in de schaduw. Zo wordt bewegen vanzelfsprekend gestimuleerd en het gemakkelijker gemaakt om andere mensen te ontmoeten. De openbare ruimte is geschikt om in te sporten en daagt uit tot spelen en bewegen. Een goed ingerichte openbare ruimte draagt hiermee direct bij aan de gezondheid van mensen en sociale cohesie.

4.6 FIETSERS

4.6.1 NETWERK VAN DOORGAANDE FIETSROUTES

Fietsen is een efficiënte manier van verplaatsen in de stad. Deze actieve wijze van verplaatsen draagt bovendien bij aan gezond stedelijk leven. Er komen aantrekkelijke en veilige fietsroutes door het hele gebied. Het bestaande fietsnetwerk van stedelijke routes wordt uitgebreid met onder andere een doorgaande fietsroute parallel aan het Waterfrontpark (Trekfietstracé) en een oost-west sterfietsroute (Velostrada). Daarnaast wordt ingezet op het uitbouwen van de doorgaande routes over de Binckhorstlaan, langs de Supernovaweg/Wegastraat en krijgen fietsers ook meer ruimte op de Maanweg en de Zonweg. Via deze routes kan je vlot door of naar de gewenste bestemming binnen de Binckhorst fietsen en ben je binnen 15 minuten in de binnenstad van Den Haag of Voorburg.



Een indicatieve weergave van het fijnmazig en samenhangend netwerk voor fietsers en scooters

4.6.2 GOEDE PARKEERVOORZIENING VOOR FIETSERS EN SCOOTERS

De druk op de openbare ruimte is groot. Om te voorkomen dat alle fietsen en scooters in de openbare ruimte worden gestald, worden nieuwe ontwikkelingen voorzien van inpandige fietsenstallingen voor bewoners en werknemers. De stallingen worden in principe in de ‘tweede lijn’ gesitueerd om te voorkomen dat grote lengtes aan stallingen aan de gevel komen te liggen, maar de entrees zijn wel zichtbaar en bereikbaar vanaf de fietsroutes. De stallingen liggen zo veel mogelijk op maaiveld en worden gebruiksvriendelijk ingericht. Ook komt er voldoende ruimte voor verschillende type fietsen (inclusief bakfietsen) en (deel)scooters. De stallingen zijn direct verbonden met de gebouwkernen en hebben bij voorkeur automatische deuren. Voor

bezoekers wordt onderzocht of op de plek van de HOV-haltes en voorzieningen publieke en overdekte fietsenstallingen kunnen worden gemaakt. Daarnaast worden in de openbare ruimte enkele fietsvakken voorzien voor korte bezoeken. Op deze manier wordt het fietsen in de Binckhorst gestimuleerd.

4.7 OPENBAAR VERVOER

4.7.1 GOED OPENBAAR VERVOER CRUCIAAL

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is een belangrijke randvoorwaarde voor de transformatie van de Binckhorst naar een hoogstedelijk leefmilieu. Het openbaar vervoer is een ruimte-efficiënte manier om grote groepen reizigers in korte tijd van A naar B te brengen. Goed openbaar vervoer zorgt in combinatie met de fiets en aantrekkelijke looproutes voor een volwaardig alternatief voor de auto. Zo ontstaat – in lijn met het STOMP-principe – een gezond mobiliteitssysteem en kan de groeiende verkeersdruk worden beperkt.

Op de Binckhorstlaan en langs de Maanweg wordt De Vlietlijn aangelegd, een hoogwaardige tramlijn die de Binckhorst direct en snel verbindt met station Den Haag CS en met de regio. Daarnaast wordt de Binckhorst bediend door een ontsluitende buslijn die de directe verbinding met station Den Haag HS en met een groot deel van het stedelijke gebied verzorgt. De combinatie van De Vlietlijn en de ontsluitende buslijn maken dat de gehele Binckhorst een goed aanbod aan openbaar vervoer krijgt. In het kader van de gebiedsontwikkeling worden ook directe en aantrekkelijke looproute van naar de haltes gemaakt met onder andere extra bruggen en via openbare kades.

Het deelgebied Binckhaven ligt bovendien op loopafstand van station Voorburg. Binnen de gebiedsontwikkeling worden de looproutes naar dit station verbeterd via onder andere het Maanplein. Door de aanleg van de Velostradabrug ligt de Binckhorst op loop- en fietsafstand van station Den Haag Holland Spoor. Via het Waterfrontpark zal deze route aansluiten op het stelsel van looproutes in de Binckhorst.



Een indicatieve weergave van het openbaar vervoer in de Binckhorst

4.7.2 DE VLIETLIJN

De tram zal met een hoge frequentie gaan rijden en verbindt de Binckhorst met Den Haag Centraal, Voorburg en Rijswijk. Er komen drie hoogwaardig en comfortabel vormgegeven haltes die centraal en strategisch gelegen zijn ten opzichte van hogere dichtheden aan programma. Deze haltes zijn goed

ontsloten en verbonden met het netwerk voor voetgangers en fietsers. Rondom de haltes zijn verschillende voorzieningen aanwezig, zodat mensen onderweg een boodschap kunnen doen.

De Vlietlijn is als snelle verbinding onderdeel van het stedelijke en regionale ov-netwerk. Bovendien draagt de tram bij aan het hoogstedelijk karakter van de Binckhorstlaan. De ruimtelijke inpassing van De Vlietlijn sluit hierbij aan. Op meerdere plekken kun je op een veilige manier oversteken. De inpassing van de tram wordt aantrekkelijk ingericht en zo vormgegeven dat het Binckhavenkwartier en Trekvlietkwartier naadloos op elkaar aansluiten. De halte nabij de Fokker Terminal draagt bij aan de dynamiek van het wijkhart en krijgt mogelijk een overkapping. Ter hoogte van de Maanweg ligt de lijn naast de ecologische Broekslootzone.

4.8 AUTOVERKEER

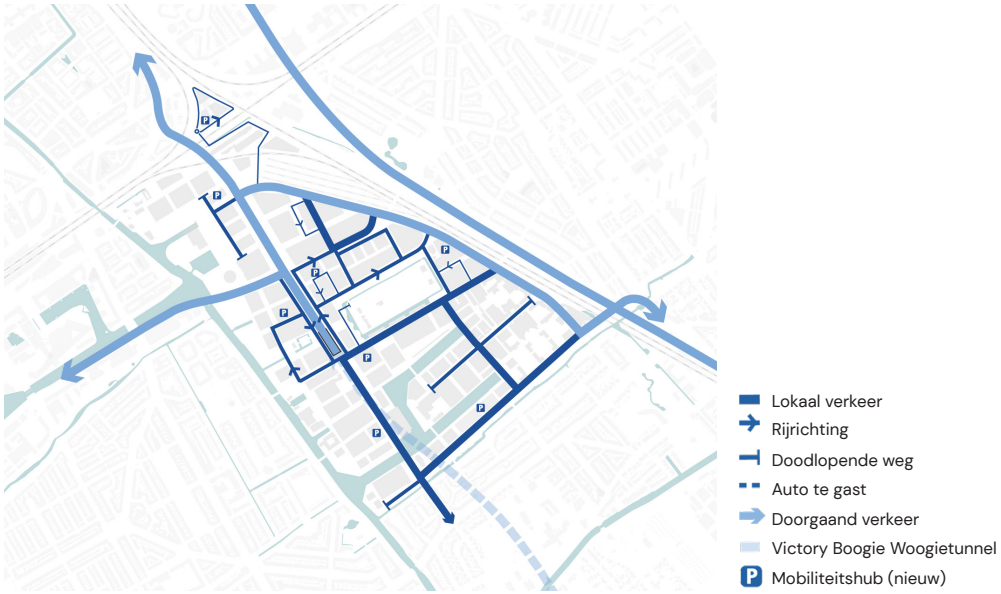
4.8.1 MOBILITEITSTRANSITIE

Een stadsbrede mobiliteitstransitie met schoner en efficiënter vervoer is noodzakelijk om de stad ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden. Bovendien is dit een randvoorwaarde om de binnenstedelijke verdichtingsopgave mogelijk te maken. De transformatie van de Binckhorst naar een centrum-stedelijk leefmilieu betekent in het kader van mobiliteit dat onder andere het gebruik van de auto wordt ontmoedigd, terwijl de bereikbaarheid wordt geborgd. Ook de autobereikbaarheid van bedrijven blijft geborgd. Voor het autoverkeer wordt geanticipeerd op de voorstellen uit het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst.

4.8.2 SCHEIDEN VAN LOKAAL EN DOORGAAND VERKEER

Om de stad bereikbaar te houden en de leefbaarheid in de wijk te vergroten wordt het doorgaand verkeer door de Binckhorst zoveel mogelijk gescheiden van de routes voor het bestemmingsverkeer in het gebied. De Centrumring (S100) en de Supernovaweg blijven een belangrijke verkeersader, zodat doorgaand verkeer snel kan worden afgewikkeld.

De wegen op de schaal van de Binckhorst zorgen voor een goede bereikbaarheid van de vier kwartieren. Met uitzondering van de doorgaande wegen, is een snelheidslimiet van maximaal 30 kilometer per uur uitgangspunt. Een nieuwe inrichting zorgt ervoor dat er aantrekkelijke, groene en veilige straten ontstaan die toegankelijk zijn voor mensen. Woonbuurten worden zoveel mogelijk autovrij ontworpen en vormen primair het domein voor de voetganger. De Binckhorstlaan is en blijft de hoofdas in de Binckhorst. De Vlietlijn vormt samen met begeleidende bebouwing en aanbod aan voorzieningen een volwaardige Europese hoofdstraat met allure.



Indicatieve weergave van de verkeersstructuur

4.9 PARKEREN

4.9.1 PARKEERBEHOEFTE DIE PAST BIJ HOOGSTEDELIJK GEBIED

De doorontwikkeling van de Binckhorst zet in op een stedelijke mix van wonen en werken, in combinatie met nabijheid van voorzieningen. Een goede mix helpt onnodige verkeersbewegingen naar omliggende wijken te beperken. Met het STOMP-principe als uitgangspunt wordt ingezet op volwaardige alternatieven voor de auto. Voor de Binckhorst wordt uitgegaan van de parkeernormen CID-Binckhorst 2019. De ambitie is om de gebiedsontwikkeling te realiseren met een parkeerbehoefte van 0,2 parkeerplaats per woning. Deze lage parkeerbehoefte gaat uit van een optimaal gebruik van garages en de inzet van deelvervoer. Dit sluit aan bij de transformatie van de Binckhorst naar een hoogstedelijk gebied en is vergelijkbaar met de ontwikkeling in binnenstad en het CID. Bijkomend voordeel is dat een lage parkeernorm een positief effect heeft op de haalbaarheid van de transformatie van het gebied. Er is dan meer ruimte voor het verdichten van het gebied met de beoogde functies zoals wonen en voorzieningen. Daarnaast zijn de investering in parkeervoorzieningen een factor bij de haalbaarheid van de verdichting.

De invulling van de parkeerbehoefte groeit nadrukkelijk mee met de ontwikkeling van de wijk en de beschikbaarheid van alternatieven op het gebied van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dit geldt ook voor het uitbreiden van het betaald parkeren dat gedeeltelijk (voor wat betreft avond- en nachtparkeren) al in de omgeving van de Binckhaven geldt. Welke uitgangspunten gelden bij deze gefaseerde aanpak rond de parkeerbehoefte wordt nog nader uitgewerkt. Ontwikkelingen worden altijd getoetst aan de geldende parkeernormen, zowel voor woningen als bedrijven. Door deze normen naar beneden aan te passen, kan de parkeerbehoefte gestuurd worden.

4.9.2 CENTRALE MO

Voor nieuwe gebouwen zullen geen vergunningen meer worden verleend voor het parkeren op de openbare weg door bewoners, werknemers of bezoekers. Bij de inrichting van het gebied wordt parkeren zoveel als mogelijk geconcentreerd in een beperkt aantal centrale mobiliteitshubs aan de rand van een buurt, op loopafstand van voorzieningen en werkplekken. De mobiliteitshubs voorzien in de behoefte van de wijk. Daarmee wordt parkeren op straat voorkomen en ontstaat er meer ruimtelijke kwaliteit in de buurtjes.

Aangezien de Binckhorst nog is transformatie is en er sprake is van een gefaseerde aanpak van de parkeerbehoefte, is het goed voorstelbaar dat mobiliteitshubs modulair worden opgebouwd. In de komende jaren is het voorstelbaar dat de parkeerbehoefte hoger ligt, zolang bijvoorbeeld de HOV-verbinding nog ontbreekt. Op de middellange en lange termijn zal de parkeerbehoefte afnemen. Door de modulaire bouw van de mobiliteitshubs kunnen deze dan anders worden gebruikt, of zelfs afgeschaald worden in grootte. Ook kunnen de bestaande parkeervelden in de toekomst worden gebruikt voor verdichting en vergroening van het gebied. De plinten worden aantrekkelijk vormgegeven en bieden ruimte voor bijvoorbeeld een voorziening, een openbare fietsenstalling, bedrijf of een pakketpunt. Bij de hubs kunnen ook functies ontstaan als bijvoorbeeld een ‘repaircafé’ of een ‘upcycle-store’. Hiermee kan elke buurt in de Binckhorst een bijdrage leveren aan de ambities op het gebied van circulariteit. Bij de diverse bouwblokken zal wel altijd een ruimte-efficiënte mogelijkheid worden geboden voor korte stops en voor voorrijden. Denk hierbij aan bijvoorbeeld minder validen, bezorgers en hulpdiensten.

4.9.3 EFFICIËNT GEBRUIK VAN MOBILITEITSHUBS DOOR DIVERSE DOELGROEPEN

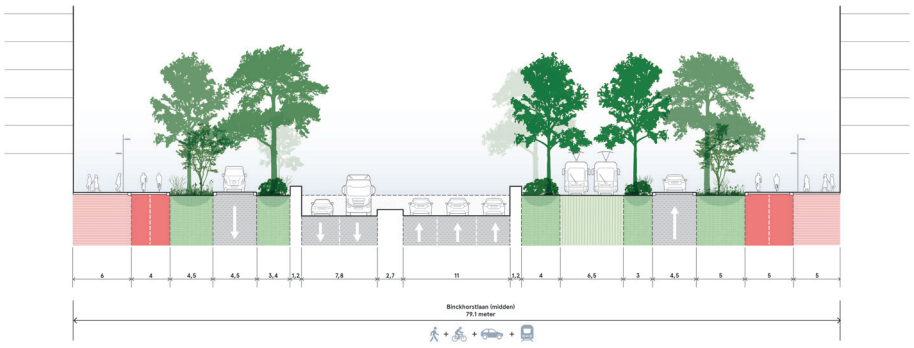
Bij het gebruik van de mobiliteitshubs is een optimale benutting van de beschikbare parkeercapaciteit het uitgangspunt. De mobiliteitshubs zijn dan ook bestemd voor diverse doelgroepen; bewoners, werknemers en bezoekers van het gebied. Op deze manier kunnen bijvoorbeeld werknemers overdag hun auto parkeren, terwijl bewoners in de avonduren en in de weekenden een parkeerplek bezetten. Een deel van de parkeerplaatsen wordt ingezet voor deelmobiliteit. En een aantal mobiliteitshubs zal geschikt moeten zijn

voor grote aantallen bezoekers. Dat speelt bijvoorbeeld bij de Fokker Terminal. Vooralsnog wordt uitgegaan van voetgangersbewegwijzering en parkeerverwijzing per deelgebied. Daarvoor zullen bij de uitwerking van de openbare ruimte per deelgebied voorstellen worden gedaan voor de benodigde voorzieningen ten behoeve van de bewegwijzering en vindbaarheid. De mobiliteitshubs hebben ook een sociale functie. De uiteindelijke realisatie en exploitatie van de centrale mobiliteitshubs vraagt, net als de organisatie van de overige collectieve voorzieningen, nadere uitwerking. In het Ontwikkelkader zijn hiervoor suggesties gedaan.

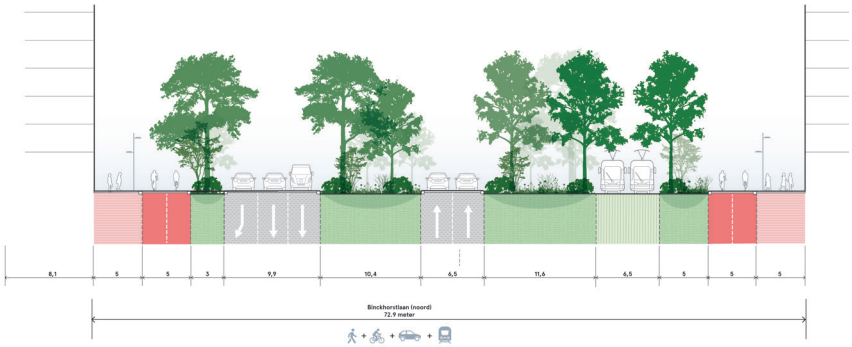
4.10 BINCKHORSTLAAN

4.10.1 EEN LAAN MET EENHEID IN VERSCHEIDENHEID

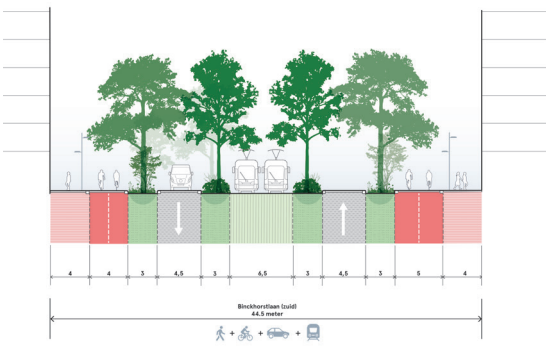
De Binckhorstlaan verbindt de Binckhorst enerzijds met de Haagse binnenstad en anderzijds met Voorburg en de A4. De anderhalve kilometer lange laan vormt een belangrijke verkeersschakel in de netwerken voor auto, fiets en (H)OV, maar is tegelijkertijd ook een barrière. De Binckhorstlaan bestaat uit drie onderscheidende karakteristieken. Elk met een specifieke profielmaat, verkeersintensiteit, mate van oversteekbaarheid en aangrenzende functies. Met de nieuw aan te leggen Vlietlijn wordt ingezet op een kwalitatieve verbetering met een robuuste bomenstructuur. Zo wordt allure gegeven aan de Binckhorstlaan als geheel, van de brede verkeersader in het noorden tot en met de smallere stadstraat die prettig aansluit



Indicatief profiel Binckhorstlaan (midden)



Indicatief profiel Binckhorstlaan (noord)



Indicatief profiel Binckhorstlaan (zuid)

op Voorburg in het zuiden. Tegelijkertijd draagt de ruimtelijke inrichting in drie segmenten bij aan het versterken van de dwarsverbanden haaks op de Binckhorstlaan. Daarbij wordt met nieuwe ontwikkelingen steeds zorgvuldig aangesloten op de specifieke context per deelgebied.

4.10.2 BINCKHORSTLAAN NOORD (DEEL LEKSTRAAT-MERCURIUSWEG)

Ter hoogte van de Lekstraat/Sporendriehoek verandert de infrastructuur fors. Met de inpassing van De Vlietlijn wordt de bereikbaarheid van Bink36 en de Sporendriehoek verder uitgewerkt. Als onderdeel van de Centrumring van Den Haag blijft het noordelijk gedeelte van de Binckhorstlaan een belangrijke verkeersader op stedelijk niveau. Dat betekent dat in dit gedeelte beide zijden van de laan relatief zelfstandig worden vormgegeven. Ter hoogte van de Mercuriusweg komt een tramhalte. Deze tramhalte krijgt een goede en veilige oversteek naar het Trekvlietkwartier en het Parkkwartier, mogelijk met een ongelijkvloerse kruising voor voetgangers.

4.10.3 BINCKHORSTLAAN MIDDEN (MERCURIUSWEG-ZONWEG)

In het middelste gedeelte van de Binckhorstlaan begint de Victory Boogie Woogietunnel die onderdeel is van de Rotterdamsebaan. Deze verbindt de snelwegen A4/A13 en de Centrumring van Den Haag met elkaar. Met de tunnel verdwijnt de Rotterdamsebaan in het middelste gedeelte van de Binckhorstlaan geleidelijk onder de grond. Daarnaast is er op maaiveld een rijbaan voor de lokale bereikbaarheid. Tegelijkertijd is er ook in dit middelste gedeelte nog sprake van barrièrewerking. Desalniettemin worden weerszijden van de Binckhorstlaan visueel met elkaar verbonden, met een zichtlijn tussen de Trekvliet, het kasteel Binckhorst en de begraafplaats St Barbara.

"DE LEERLINGEN ZIEN DE FIETS ALS HET ULTIEME DUURZAME VERVOERSMIDDEL. ZORG VOOR VEILIGE FIETSPADEN EN OVERSTEEKPLEKKEN OP DE ALTIJD DRUKKE BINCKHORSTLAAN"

4.10.4 BINCKHORSTLAAN ZUID (ZONWEG-MAANWEG)

Waar de Binckhorstlaan op het middelste en noordelijke deel vooral een barrière vormt, wordt op het zuidelijk deel maximaal ingezet op het verbinden van weerszijden van de laan. Zo ontstaat een goede verbinding tussen de Binckhaven aan de ene kant en de Trekvlietzone aan de andere kant. Het profiel van het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan wordt ingericht als 'stadstraat'. Op strategische plekken komen verbindingen voor de voetganger en de fietser. Ter hoogte van het hart van de wijk wordt de laan verbijzonderd. Hier komt een HOV-halte en een stadsruimte met voorzieningen. Dit wordt een centrale plek om elkaar te ontmoeten.

4.11 LOKALE HERNIEUWBARE ENERGIEBRONNEN

4.11.1 AMBITIES EN UITGANGSPUNTEN

Den Haag wil een duurzame en toekomstbestendige stad zijn. In het Haags Akkoord 2023-2026 is dan ook de ambitie opgenomen om in 2030 klimaatneutraal te zijn. De transitie naar duurzame energie is daarbij een belangrijke doelstelling. Dit kan alleen door voldoende ruimte te maken en goed toegankelijke locaties toe te wijzen in de ondergrond voor warmtenetten en duurzame warmtebronnen zoals geothermie. In de Transitievisie warmte (TVW) zijn de Haagse uitgangspunten voor de energietransitie verwoord. Zo wordt ingezet op het gebruik van lokale hernieuwbare bronnen en wordt nieuwbouw bij voorkeur verwarmd met laagtemperatuurbronnen. Ook in de Regionale energiestrategie is afgesproken om lokale bronnen in te zetten. Diezelfde uitgangspunten liggen ten grondslag aan de Bronnenstrategie waar ook is vastgelegd dat wordt ingezet op het uitbreiden en aanleggen warmtenetten, het realiseren van duurzame bronnen en opbouwen van het aandeel duurzame bronnen.



Kaart hernieuwbare energie. Toont zones aan waarin volgens het Bodemenergieplan warmte- en koudebronnen kunnen worden gerealiseerd in de ondergrond zonder interferentie tussen de bronnen. Ook zijn de geothermiebron, en -transportleiding aangegeven en de indicatieve WKO-bronposities en infrastructuur van het collectieve warmtesysteem. In warmteplan en bodemenergieplan worden regels opgenomen die overgenomen moeten worden in een wijziging omgevingsplan

4.11.2 MIX AAN WARMTEBRONNEN IN DE BINCKHORST

Voor de Binckhorst geldt dat met een mix aan warmtebronnen en technieken aan het halen van de ambitie kan worden gewerkt. Het gaat om een combinatie van warmtenetten en warmtepompen en een geothermiebron. Voor het deelgebied Trekvliet-Maanweg is de warmtevoorziening uitgewerkt in het Uitvoeringsplan Binckhorst: Trekvliet-Maanweg. Daar wordt een collectief laagtemperatuur warmtenet aangelegd door concessiehouder Trekvliet-Energie. Voor het deelgebied Trekvliet-Maanweg geldt een aansluitplicht op dit collectieve systeem voor alle nieuwbouw in het gebied. Het is van belang om in het Gebiedsprogramma Binckhorst en de verder planvorming rekening te houden met en ruimte te reserveren voor de te ontwikkelen warmtebronnen (waaronder de geothermie), warmtenetten en installaties. Deze zijn allemaal nodig om de wijk van duurzame warmte te voorzien.

4.11.2.1 LT-WARMTE IN COMBINATIE MET HERNIEUWBARE BRONNEN

Nieuwbouw leent zich bij uitstek voor lage temperatuur warmte (LT-warmte) omdat moderne gebouwen goed geïsoleerd en luchtdicht zijn, waardoor ze minder warmteverlies hebben. LT-warmte kan – middels de aanleg van een warmtenet – goed worden gecombineerd met de lokale hernieuwbare bronnen, waar de Binckhorst rijk aan is. Hiermee kunnen woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen in de wijk van duurzame warmte en koude worden voorzien. Lokale hernieuwbare bronnen in de Binckhorst zijn met name bodemenergie (WKO-bronnen), geothermie en aquathermie uit oppervlaktewater en drinkwater (TEO en TED).

4.11.2.2 BODEMENERGIE

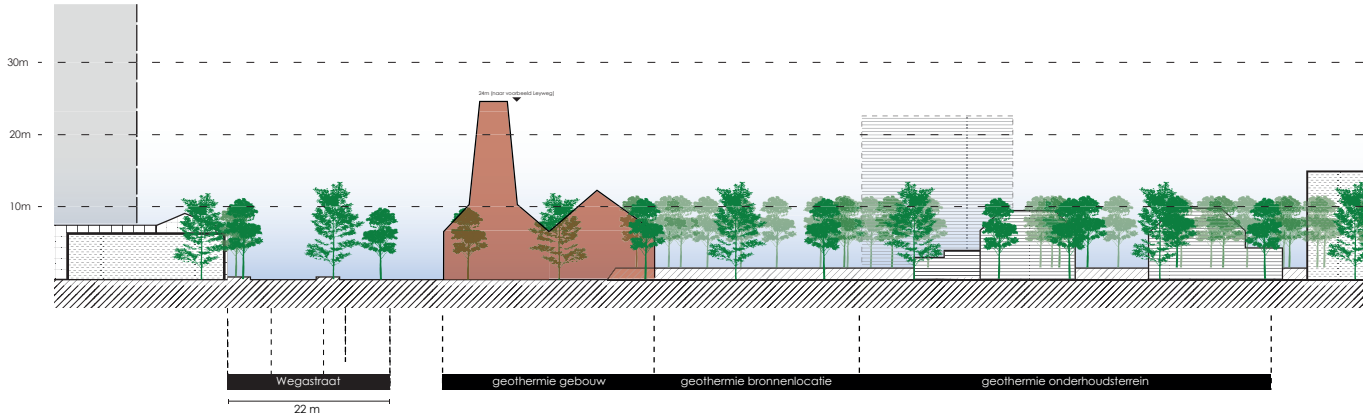
Om het bodempotentieel optimaal te benutten is het Bodemenergieplan Binckhorst vastgesteld. Bodemenergie is voor de gehele Binckhorst een belangrijke warmte- en koude bron. Met name voor nieuwbouw die goed geïsoleerd is en daardoor ook een koudevraag heeft, is bodemenergie geschikt. Ook bestaande gebouwen kunnen met de juiste isolatiemaatregelen op een WKO-net worden aangesloten. Uitgaande van een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten is het totale bodemenergiepotentieel voor de Binckhorst berekend op 52.000 MWht per jaar. De relevante regels die in het Bodemenergieplan zijn opgenomen, worden overgenomen in de wijziging van het Omgevingsplan.

4.11.2.3 GEOTHERMIE

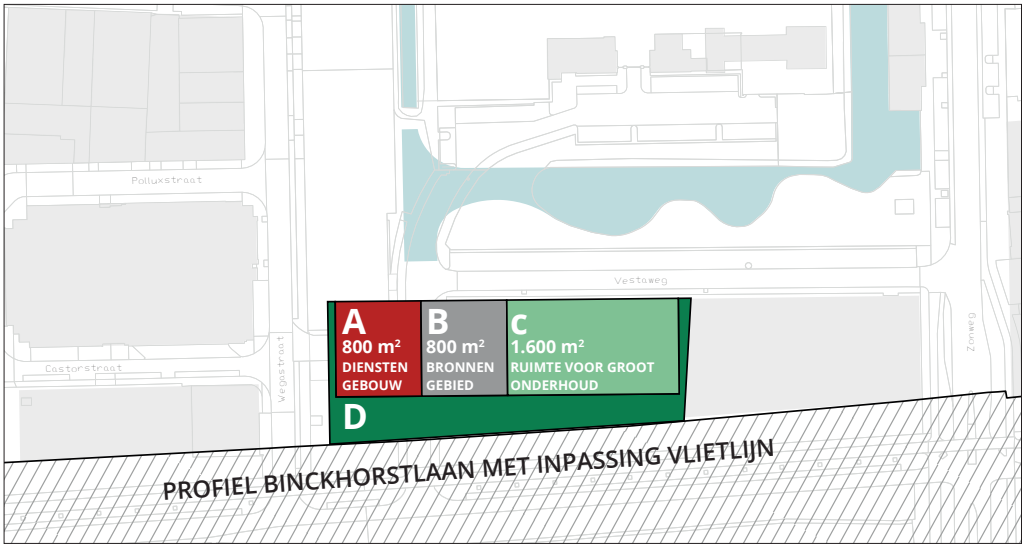
De Binckhorst blijkt geschikt voor een geothermiebron. Met die geothermiebron kunnen niet alleen gebouwen in de Binckhorst duurzaam worden verwarmd, maar vooral ook in omliggende gebieden. De warmte is geschikt voor zowel bestaande bouw als voor nieuwbouw. Voor nieuwbouw kan de retourwarmte gebruikt worden die aan het systeem wordt afgegeven na verwarming van bestaande bouw. Geothermie kan worden ingezet voor de verduurzaming van het bestaande stadswarmtenet. De bron levert een belangrijke bijdrage aan de energietransitie van Den Haag. Het totale potentieel voor geothermie bedraagt 64.000 MWht. De geothermiecentrale kan een icoon zijn in de Binckhorst die de energietransitie zichtbaar maakt en past binnen het rauwe industriële karakter van de wijk.

Locatie Vestaweg

De gemeente Den Haag ontwikkelt de geothermiecentrale op de Vestaweg. De locatie ligt tussen de Vestaweg en de Binckhorstlaan, ter hoogte van de ingang van de Rotterdamsebaan. Het rechthoekige perceel is circa 150 m lang en 45 m breed. Het gebied wordt begrensd door de Sint Barbarabegraafplaats aan de noordoostzijde, bebouwing tussen de Wegastraat en Sint Barbaraweg aan de noordwestzijde (met onder meer een school) en een bouwmarkt aan de overzijde van de Zonweg aan de zuidoostzijde. Het perceel is na gebruik als werkterrein voor de aanleg van de Rotterdamsebaan braak gebleven. De ruimtelijke inpassing vraagt nadrukkelijk aandacht voor externe veiligheid, geluid, trillingen en de visuele inpassing in de omgeving. Een geothermiebron vereist tevens een warmtenet voor distributie van warmte; een moderne put kan circa 8.000 woningen van warmte voorzien.



Een dwarsdoorsnede van de geothermiecentrale en het aanliggende terrein in een lijn parallel aan de Binckhorstlaan

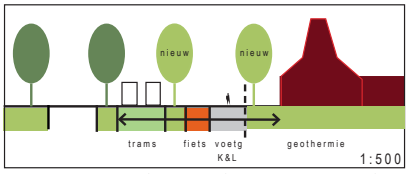


A Gebouwenvelop (800m2)

B Omgeving bronnen (Niet toegankelijk 800m2)

C Obstakelvrij toegankelijk bij voorkeur vloeistof dicht (1600m2)

D Park met bomen



Toekomstige reservering HOV en voetpad(5m met kabels en leidingen)

Schematisch ruimtebeslag Geothermiecentrale aan de Vestaweg in uitvoeringsfase.

De geothermiecentrale bestaat uit drie functionele delen:

- Een dienstengebouw van circa 30 × 30 m en 8–12 m hoog met een schoorsteen van circa 24 m
- Een bronterrein van circa 30 × 30 m op maaiveld zonder hoogteaccenten
- Een onderhoudszone van circa 30 × 55 m die, buiten onderhoudsperiodes, groen wordt ingericht.

Voor de Vestaweg is een inpassingsschets uitgewerkt, waarbij circa 2.400 m² obstakelvrije ruimte voor onderhoud en toekomstige verwijdering van de bron is gereserveerd, plus circa 800 m² voor het dienstengebouw. Buiten onderhoud kan circa 1.600 m² een openbare bestemming krijgen; door de vloeistofdichte vloer is dit geen volwaardig groen in de volle grond, maar de randen van het kavel worden parkachtig ingericht.

Er worden drie fasen onderscheiden voor deze activiteit:

- De aanlegfase waarin de geothermiecentrale geplaatst wordt. Tijdens deze fase staan er tijdelijke boorinstallaties op maaiveld en wordt doorgaans 24/7 gewerkt. Conform wetgeving is ter plaatse van het boorgat een blowout preventer aanwezig die, desnoods op afstand, direct kan sluiten.
- De operationele fase waarin de centrale in gebruik is.Er wordt warm water uit diepe watervoerende pakketten in de centrale verwerkt en via het warmtenet geleverd aan huishoudens en bedrijven. Het systeem is gesloten, zodat met hetzelfde debiet afgekoeld water in de ondergrond wordt teruggepompt.
- De periodieke onderhoudsfase waarin de centrale eens per tien jaar tijdelijk stilgelegd wordt voor onderhoud van circa drie maanden.

4.11.2.4 AQUATHERMIE

In de Binckhorst kan warmte en koude uit met name de Trekvliet en de Binckhaven gebruikt worden (Thermische Energie uit Oppervlaktewater, TEO) en uit de drinkwaterbuffertank en -leidingen van Dunea (Thermische Energie uit Drinkwater, TED). Deze bronnen zullen in ieder geval worden ingezet in deelgebieden langs de Trekvliet-Maanweg in combinatie met WKO-bronnen.

4.11.3 WARMTEVOORZIENING PER DEELGEBIED

Voor wat betreft de warmtevoorziening is de Binckhorst opgedeeld in drie deelgebieden met elk een eigen strategie en fasering.

4.11.3.1 DEELGEBIED A, TREKVLIET EN MAANWEG

Voor het deelgebied Trekvliet-Maanweg is de warmtevoorziening uitgewerkt in het Uitvoeringsplan Binckhorst: Trekvliet-Maanweg. Daar wordt een collectief Lage Temperatuur warmtenet aangelegd door concessiehouder Trekvliet-Energie. Het Warmteplan Binckhorst, deelgebied Trekvliet-Maanweg bevat een aansluitplicht op dit collectieve systeem voor alle nieuwbouw in het gebied. Deels liggen hier ook nog netwerken voor bestaande en pas gerealiseerde bouw. Ook moet hier een verbinding naar Molenwijk voor de geothermie worden gerealiseerd.

4.11.3.2 DEELGEBIED B, 'SCHIEREILAND' BINCKHAVEN EN MAANPLEIN

Rond de Binckhaven en het Maanplein ligt een warmtenet van Eneco. Het is de bedoeling dat dit warmtenet – dat nu nog door gasgestookte warmte wordt gevoed – op termijn wordt verduurzaamd. Hiervoor zou bijvoorbeeld geothermie kunnen worden ingezet.

4.11.3.3 DEELGEBIED C: VOORMALIGE HAC-LOCATIE EN MERCURIUSKWARTIER

Voor de voormalige HAC-locatie is het gebruik van WKO-bronnen de meest logische en duurzame warmte- en koudevoorziening. Dit gezien het daar aanwezige bodempotentieel en het uitgangpunt dat nieuwbouw met Lage Temperatuurbronnen wordt verwarmd en daarvoor lokale hernieuwbare bronnen worden ingezet. Als aanvulling op deze WKO-bronnen, kan gebruik gemaakt worden van andere lokale bronnen zoals aquathermie of bijvoorbeeld geothermie van warm tapwater. Voor de duurzame verwarming van toekomstige nieuwbouw op het Mercuriuskwartier wordt uitgegaan van warmtenetten met een voorkeur voor lagere temperaturen en gebruik van lokale hernieuwbare bronnen, zijnde bodemenergie (WKO), aquathermie en geothermie, waarbij het uitgangspunt is dat alleen openbare netwerken in de openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd en er slechts ruimte is voor één systeem per gebied.

4.11.4 ELEKTRICITEIT EN NETCONGESTIE

Naast de duurzame warmtevoorziening van de Binckhorst, verdient de elektriciteitsvoorziening aandacht bij de planontwikkeling. Ook hier zijn er mogelijk kansen voor verduurzaming. De mogelijkheden voor duurzame elektriciteit in de Binckhorst worden nader onderzocht. Zo wordt onderzocht hoeveel ruimte er is op de daken voor PV-panelen, rekening houdend met de ruimte die onder andere nodig is voor installaties voor warmtesystemen (droge koelers en lucht warmtepompen). In het programma van eisen van het Warmtesysteem Trekvliet-Maanweg is opgenomen dat de concessiehouder een bepaalde ruimte (in m2) van het dakoppervlak ter beschikking krijgt voor de technische installaties die behoren tot het energiesysteem.

Daarnaast vraagt netcongestie de nodige aandacht. Sinds december 2025 is er netcongestie afgekondigd in heel Den Haag. Dit zal ook in de Binckhorst gevolgen hebben voor nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe aansluitverzoeken zullen op een wachtlijst komen en het is niet meer vanzelfsprekend om een netaansluiting bij Stedin te krijgen. Elektriciteit zal in de toekomst beperkt beschikbaar zijn. Ontwikkelaars zullen hier in de toekomst rekening mee moeten houden door netbewust te bouwen. Dit kan gedaan worden door zelf elektriciteit op te wekken en gebruik te maken van batterijen. Ook het collectieve warmtenet in de Binckhorst zal op lange termijn een netcongestieverzachtend effect hebben.

4.12 NETWERKEN IN DE ONDERGROND

4.12.1 ONDERGROND IN RELATIE TOT OPENBARE RUIMTE

De ondergrond in de Binckhorst is al behoorlijk vol. Er liggen meerdere grote transportleidingen van Dunea, Tennet, Stedin, stadsverwarming en Gasunie. Tevens zijn een gasoverslagstation en een transformatorstation van hoogspanning naar middenspanning aanwezig. Met de transformatie naar een levendig en gemengd werk- en woongebied en de aansluiting van nieuwe gebouwen op duurzame bronnen wordt de druk op de ondergrond, en daarmee op de openbare ruimte, steeds groter.
Het is de opgave om te komen tot een evenwicht tussen ruimte voor de ondergrondse infra versus ruimte voor de bovengrondse ambities voor onder andere bomen en groen. Dit vraagt een duidelijke regie op de samenhangend realisatie van de boven- én ondergrond en de daarin te maken keuzes. Zowel voor de eindsituatie als voor de verschillende fasen in de uitvoering.

4.12.2 MAATWERK PER *FASE*

In de transformatie van de Binckhorst gaat de aanleg niet van huidige situatie naar eindsituatie (A naar B), maar eerder van A naar B naar C en soms ook D. In de gebiedspaspoorten/bouwenveloppen worden de afspraken over het ondergrondse netwerk vastgelegd. Clusteroverstijgende zaken worden vastgelegd in een faseringsdraaiboek ondergrond. Daarin wordt ook geanticipeerd op ontwikkelingen die we nu nog niet (geheel) kunnen overzien en die op lange termijn juist kansen kunnen bieden.
In de paragraaf Landschap wordt uitvoeriger ingegaan op de verschillende profielen van openbare ruimte in de Binckhorst.

4.13 BINCKHORST CIRCULAIR

De gemeente Den Haag heeft de ambitie om in 2030 ‘carbon-neutraal’ te zijn. Dit betekent voor 2030 50% minder gebruik van primaire fossiele/minerale grondstoffen en metalen. Voor 2050 is de ambitie om geen gebruik meer te maken van primaire fossiele/minerale grondstoffen en metalen en moeten ketens zijn ingericht op zo hoogwaardig mogelijk hergebruik van producten en grondstoffen.

Toepassing van Het Nieuwe Normaal (Gebouw en Infra) wordt daarbij steeds meer gemeengoed in Den Haag. Dat betekent dat bij opdrachten in het fysiek domein steeds vaker en meer gebruik wordt gemaakt van hergebruikt en biobased materiaal door circulaire ontwerpprincipes toe te passen. Daarnaast wordt meer en meer ingezet op het gebruik van materialen met een lage CO2-footprint. Dit betekent dat de uitstoot van CO2 of de langdurige opslag van koolstof in de vorm van biobased materialen al in de ontwerpfase van deze opdrachten moeten worden meegewogen. Ambitie is deze principes ook zoveel mogelijk voor de Binckhorst te hanteren. Hiermee zorgen we ervoor dat de gebouwde omgeving qua materiaalgebruik uiteindelijk ‘Paris Proof’ wordt.

De Binckhorst levert op meerdere niveaus een bijdrage aan deze ambitie. Bijvoorbeeld heel praktisch door een materialenpaspoort verplicht te stellen en een inventarisatie te doen van vrijkomende materialenstromen bij sloop. En door het principe van ‘hergebruik tenzij’ te hanteren, wat betekent dat zoveel mogelijk vrijkomende materialen binnen het gebied worden hergebruikt. Voor de gebouwde omgeving wordt Paris Proof nagestreefd qua materiaalgebruik en energieprestatie.

Er wordt uitgegaan van een fijnmazige inzameling en sortering van huishoudelijk afval. Dit betekent dat afvalinzameling inpandig dient plaats te vinden voor minimaal de fracties rest, papier en GFE (Groente, Fruit en Etensresten). De fracties papier en GFE kunnen eventueel in overleg, aangevuld met bijvoorbeeld glas en textiel, ook als milieustraatje op eigen terrein worden ingericht. In de afweging welk ophaalmiddel wordt gebruikt, moet de belasting op de openbare ruimte worden meegenomen. Deze dient zo laag mogelijk te zijn. De manier van afvalinzameling dient voor de aanvraag van een omgevingsvergunning met de gemeentelijk afdeling DSB te worden afgestemd en akkoord bevonden.

BELANGRIJKE UITGANGSPUNTEN EN SPELREGELS VOOR NETWERKEN

In de voorgaande paragrafen is de visie op het thema netwerken beschreven. Hier volgt een overzicht van de uitgangspunten en spelregels die gelden als basis voor de wijziging van het omgevingsplan. Ze vormen het kader waaraan de gebiedspaspoorten/bouwenveloppen moeten voldoen en gelden tevens als basis voor het (op te stellen) beeldkwaliteitsplan en uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte.

Voetgangers en fietsers

- De Binckhorst kent een inclusieve openbare ruimte, toegankelijk voor mensen met en zonder beperking.
- Er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Nieuwe voet- en fietsbruggen verbinden de deelgebieden in de Binckhorst onderling en met de omgeving.
- Er komen doorgaande fietsroutes over onder andere de Binckhorstlaan, en worden uitgebreid en met nieuwe oost-west sterfietsroutes (Velostrada) en een route langs de Trekvliet.
- Voor nieuwbouwwoningen en voorzieningen in de Binckhorst geldt een fietsparkeernorm. De fietsparkeernorm voor de huidige nieuwbouwwoningen wordt geëvalueerd en zonnodig herzien. Na herziening geldt de nieuwe norm.
- Nieuwe ontwikkelingen worden voorzien van inpandige stallingen voor fietsen en scooters voor bewoners en werknemers. De stallingen worden in principe in de 'tweede lijn' gesitueerd om te voorkomen dat grote lengtes aan stallingen aan de gevel komen te liggen.
- Rondom de ov-haltes en nabij de voorzieningen op de Binckhorstlaan moet rekening worden gehouden met fietsenstallingen en zitgelegenheden.

Openbaar vervoer

- Inpassing van De Vlietlijn via de Binckhorstlaan naar Rijswijk en de Maanweg, naar Voorburg.
- Drie HOV-haltes in de Binckhorst ter hoogte van de Mercuriusweg, Zonweg en Maanweg.

Gemotoriseerd verkeer

- Het doorgaand en lokaal verkeer wordt grotendeels van elkaar gescheiden. Delen van de Binckhorst worden autovrij of autoluw vormgeven.
- De snelheidslimiet wordt teruggebracht tot maximaal 30 kilometer per uur, met uitzondering van de doorgaande wegen en De Vlietlijn.
- De ambitie is (gefaseerd) toe te werken naar een parkeerbehoefte van 0,2 parkeerplaats per woning. Welke uitgangspunten gelden bij deze gefaseerde aanpak wordt nog nader uitgewerkt.
- Parkeren voor nieuwbouw wordt georganiseerd in centrale parkeergarages waar ook deelmobiliteit een plek krijgt.

Energietransitie en ondergrond

- Voor nieuwe functies (wonen, werken, voorzieningen) wordt ingezet op het gebruik van lokale hernieuwbare bronnen.
- Nieuwbouw wordt bij voorkeur verwarmd met laagtemperatuurbronnen.
- De geothermiebron heeft een grotere toegevoegde waarde dan alleen voor de Binckhorst.
- Voor het deelgebied Trekvliet-Maanweg geldt een aansluitplicht op het collectieve warmtesysteem voor alle nieuwbouw in het gebied.
- Een nog op te stellen faseringsdraaiboek ondergrond dient richting te geven bij potentiële knelpunten in relatie tot onder- en bovengrond (afweging tussen functionaliteit en kwaliteit van de openbare ruimte).

Circulariteit

- Verplicht stellen materialenpaspoort en inventarisatie van vrijkomende materialen bij sloop.
- 'Hergebruik tenzij', vrijkomende materialen worden (zoveel mogelijk) binnen het gebied hergebruikt.
- Paris Proof voor de gebouwde omgeving qua materiaalgebruik en energieprestatie.
- Fijnmazige inzameling en sortering van huishoudelijk afval.
- Behoud van een voorziening waar bewoners grof huishoudelijk afval in gescheiden stromen kunnen aanleveren.
- Stimuleren circulaire buurthubs, bijvoorbeeld in combinatie met de mobiliteitshubs.

4.14 LANDSCHAP

4.14.1 GROENVISIE

De Binckhorst transformeert tot een fijne, leefbare en groene wijk. Dit groene karakter krijgt invulling op elk schaalniveau: als grootste gebaar wordt er een nieuw stadspark aangelegd aan de Trekvliet, komen er verspreid door het gebied groene ontmoetingsplekken, wordt het gebied dooraderd door een fijnmazig en groen stratennetwerk en worden aangrenzende objecten voorzien van groene daken en als mogelijk gevels. Het groen heeft een natuurlijk en robuust karakter.

De verschillende typen openbare ruimte dragen bij aan een toekomstbestendige en leefbare woonomgeving. De openbare ruimte krijgt een stoer, stedelijk karakter, verrijkt met weelderig natuurlijk groen. Zo ademt de openbare ruimte de identiteit van Binck & Horst, met voor alle bewoners het groen om de hoek. Hiervoor is het essentieel dat de huidige, auto-georiënteerde openbare ruimte van de Binckhorst wordt getransformeerd naar een levendige ruimte met hoge stedelijke kwaliteit.

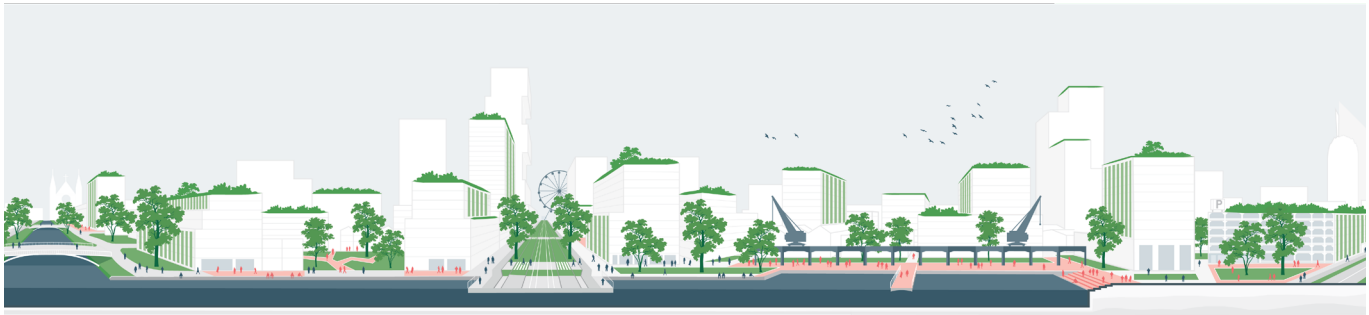
Om te waarborgen dat de hoeveelheid groen in de openbare ruimte niet onder de ondergrens zakt, wordt bij elke nieuwe stedelijke ontwikkeling vergroening en verbetering van de openbare ruimte onderdeel van een totaalpakket aan programmatische uitgangspunten. Zo groeit de stedelijke ontwikkeling mee met de vergroening van de Binckhorst, in plaats van andersom.

"HOEWEL EEN GROOT PARK WENSELIJK IS ZIEN WE OOK GRAAG GROEN IN DE WIJK IN DE VORM VAN LEVENDIGE GROENE PLEKKEN EN GROENE STRATEN. ZODAT IEDEREEN DICHT BIJ HET GROEN WOONT"

Door het huidige gebrek aan groen in de openbare ruimte is er een inhaalslag nodig om voor de bewoners van de Binckhorst een prettige, leefbare wijk te ontwikkelen.

"WEELDERIG NATUURLIJK GROEN NIET TE NETJES WANT DAT PAST NIET BIJ HET RAUWE KARAKTER VAN DE BINCKHORST"

Om het groene karakter in de Binckhorst te bereiken, stellen we voor om op een andere manier om te gaan met groen en beplanting. We zetten in op een natuurlijke manier van aanplant en beheer, door te denken vanuit het landschappelijke systeem in relatie tot flora en fauna. Hierbij kijken we niet alleen esthetisch naar beplanting, maar ook naar wat de beplantingsstrategie bijdraagt aan grote opgaven. We zetten in op een gelaagde opbouw met kruiden, heesters en bomen.



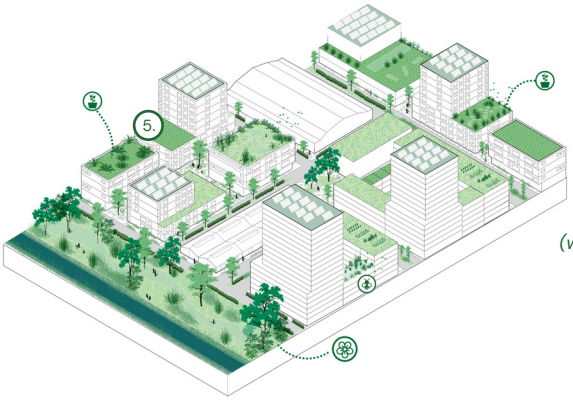
In de Binckhorst is momenteel een tekort aan bomen, daarom investeren we gericht in onder andere het toevoegen van bomen om de leefkwaliteit te verbeteren. Bodem, water, flora en fauna vormen daarbij samen een uniek ecosysteem dat past bij het karakter van de Binckhorst.

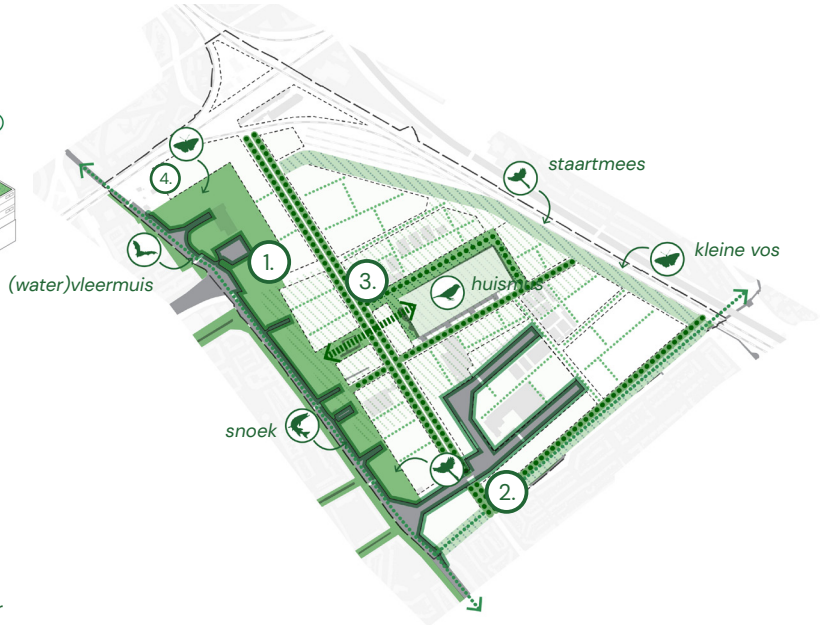
4.14.2 KLIMAATADAPTATIE, BIODIVERSITEIT EN GEZONDHEID OP ELK SCHAALNIVEAU

Een goede en groene invulling van de openbare ruimte zal een impuls betekenen voor de biodiversiteit, het klimaat en de gezondheid. De openbare ruimte is op elk schaalniveau ingericht met aandacht voor de opgaven die spelen op deze thema's. Als gevolg van klimaatverandering zal er meer regen vallen in korte tijd en zal de stad vaker te maken krijgen met hittegolven.

"BELANGRIJK OM HITTESTRESS ZOVEEL MOGELIJK TEGEN TE GAAN MET O.A. GROENE INBEDDING VAN DE TRAM"

In de huidige situatie is er een groot gebrek aan groen en een overmaat aan verharding; dit kan in de toekomst voor problemen zorgen, zoals wateroverlast en hittestress. Het is dus essentieel om daar met de doorontwikkeling van de Binckhorst een passende inrichting voor aan te dragen. Om de biodiversiteit een impuls te geven, is het van belang dat er in de openbare ruimte, binnenhoven en op de daken voldoende ruimte komt voor groen, zodat er een variatie in groenstructuur kan ontstaan.

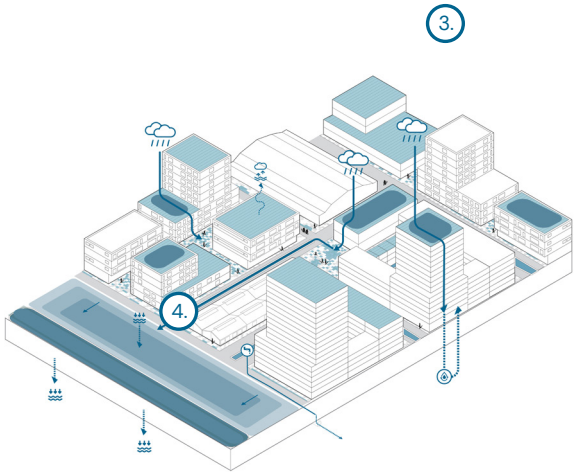


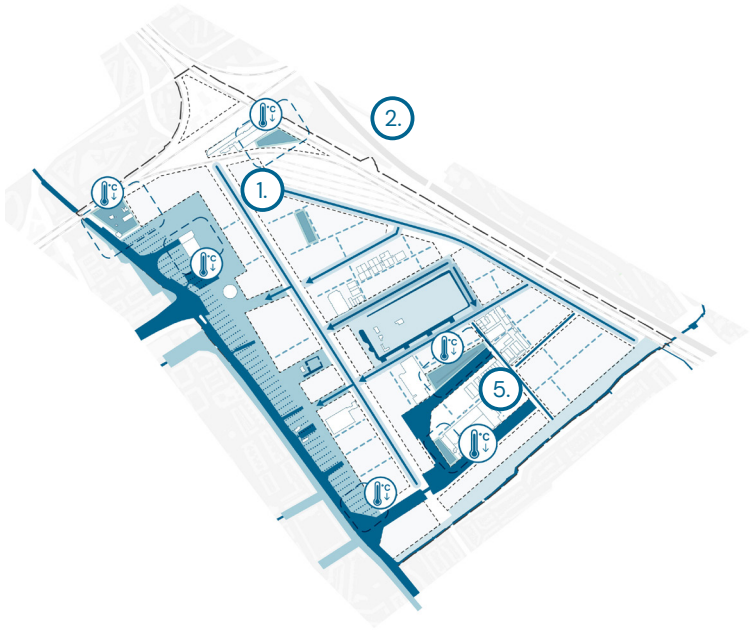


Biodiversiteit

1. Plus ca. 20ha openbaar groen in de volle grond;
2. We planten tussen de 5000 en 6000 bomen aan (ca 1 per 50m^2);
3. Drie mogelijke nieuwe tracés voor de hoofdbomenstructuur: Binckhorstlaan, Waterfrontpark, Zonweg en Maanweg;
4. Er is ruimte voor de Binckfive;
5. Er is ca. 17ha aan potentiële groene daken (onder de 50m), tuinen en hoven.

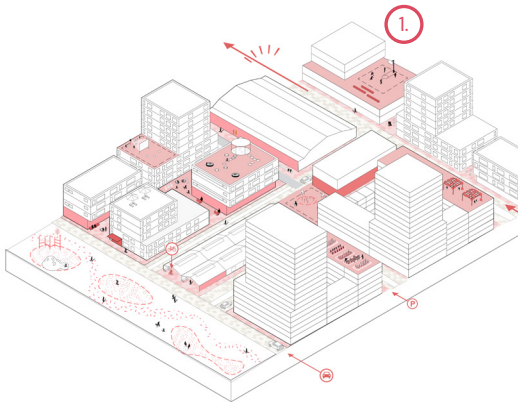
"DE LEERLINGEN ZIEN GRAAG MEER DIEREN EN INSECTEN IN HET GEBIED OM KINDEREN UIT DE STAD KENNIS TE LATEN MAKEN MET DE NATUUR EN OM BIODIVERSITEIT TE VERGROTEN"

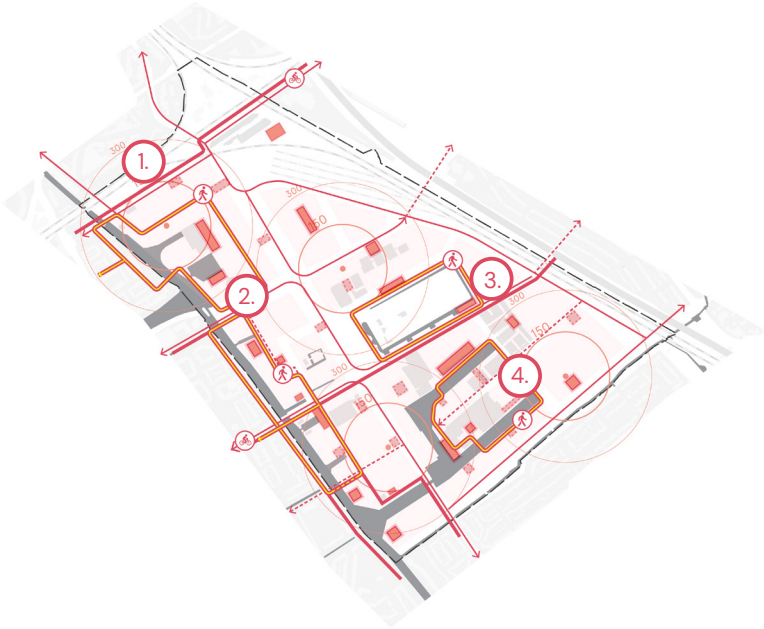




Klimaatadaptatie

1. Plasdraszone langs de trekvliet voorkomt wateroverlast in het centrum;
2. De normbui is een 70mm/u bui, de openbare ruimte kan een piekbui van 50mm opvangen;
3. Alle nieuwe ontwikkelingen kunnen een piekbui van 50mm opvangen;
4. Ca. 20 ha groen ligt 10cm lager dan de verharding dit geeft ruimte voor 20.000m³ water;
5. Zes hittestressgevoelige plekken worden omgevormd tot koele groene verblijfsplekken in de wijk;





Gezondheid

1. Binnen straal van 300m is er speelaanleiding in de openbare ruimte. Binnen ontwikkelvelden is het ook noodzakelijk speelaanleiding te faciliteren om binnen 150m speelaanleiding te realiseren;
2. Er is een wandel/sport rondje Waterfrontpark van 3.0km;
3. Er is een wandelrondje begraafplaats van 1.0 km;
4. Er is een wandelrondje havenkade van 1.5 km;

Klimaatadaptatie, biodiversiteit en gezondheid in de openbare ruimte en binnen het bouwveld

Het groen wordt ingericht voor de ‘Binck five’: de huismus, de vleermuis, de kleine vos, de staartmees en de snoek. Daarnaast wordt gestreefd naar een gevarieerde, gelaagde en inheemse beplanting. De inrichting van de openbare ruimte, de daken en de binnenhoven verbetert daarnaast de gezondheid in het gebied door het stimuleren van beweging (sporten, wandelen, fietsen, spelen), ontmoeten (verblijfskwaliteit, uitnodigen naar buiten te gaan) en fysieke gesteldheid (luchtkwaliteit, koelte). Door de plantvakken te verlagen t.o.v. de omliggende verharding blijft water langer in het gebied. Bovendien krijgt de aanleg van groen prioriteit op de hete plekken en draagt het bij aan de thema’s klimaatadaptatie, biodiversiteit en gezondheid.

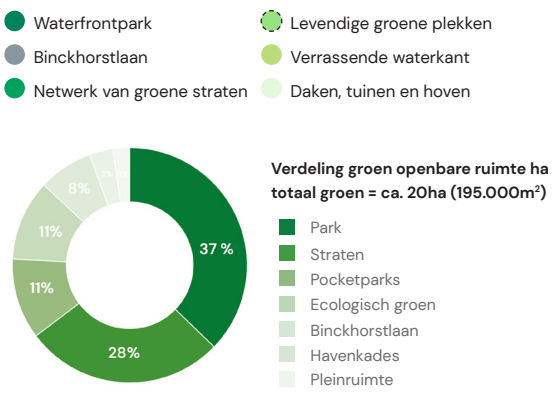
4.14.3 EEN ROBUUSTE STRUCTUUR

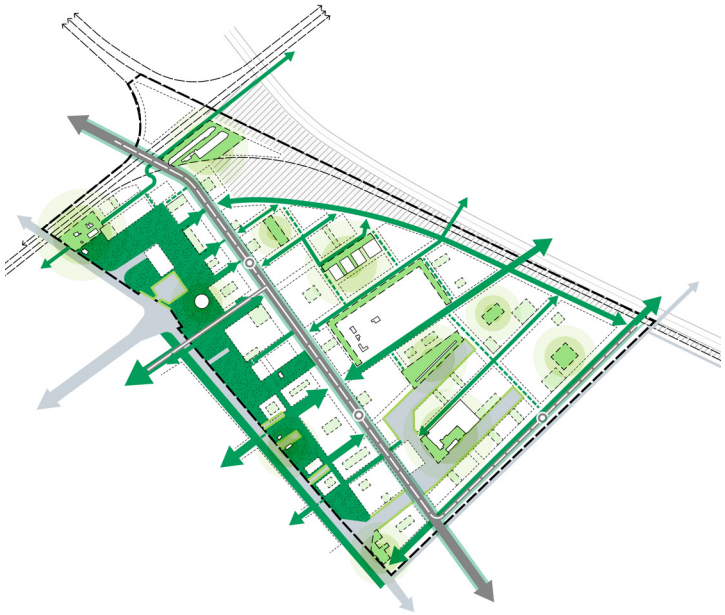
Voor de Binckhorst is een serie van openbare ruimtes ontworpen, die samen een nieuwe landschappelijke structuur vormen voor de toekomst: het Waterfrontpark, een netwerk van groene straten, groene plekken en de verrassende waterkant van de Binckhavens: samen goed voor bijna 20 hectare nieuw groen!

We maken onderscheid in verschillende typen openbare ruimte, waarbij we de kansen per type optimaal benutten. Door een duidelijke hiërarchie tussen de verschillende typen openbare ruimte aan te brengen en deze plekken met hoogwaardige inrichting van elkaar te differentiëren, kan de leesbaarheid van de wijk en het gebruik van het landschap worden versterkt. De diversiteit in maat, schaal en gebruik draagt bij aan een prettige wijk met een gebruiksvriendelijke openbare ruimte.

Gezien het gebrek aan groen op dit moment in dit stadsdeel biedt de ontwikkeling van de Binckhorst veel aanknopingspunten. Door het groene raamwerk kunnen we in totaal 20 ha volwaardig groen in de openbare ruimte creëren (incl. afvalcluster). Dat is ruim een derde van de openbare ruimte. De Binckhorst draagt op deze manier volwaardig bij aan de groennorm van het Laakkwartier en CID. momenteel loopt er nader onderzoek naar beperken van de impact van het afvaloverslagstation in het Parkkwartier. De resultaten moeten meer duidelijkheid gaan geven over de benodigde ruimte voor het afvaloverslagstation en op welke wijze in het Parkkwartier volwaardig groen gerealiseerd kan worden. Vooruitlopend zal het beoogde Waterfrontpark een gefaseerde aanleg kennen, met een experimenteel, tijdelijke karakter en multifunctioneel ruimtegebruik.

Waar mogelijk wordt ingezet op de definitieve inrichting vanuit het geschetste eindbeeld. Het groen in het Parkkwartier levert een substantiële bijdrage aan het groene karakter van het CID en de Binckhorst, met ruim 6 hectare aan volwaardig groen.

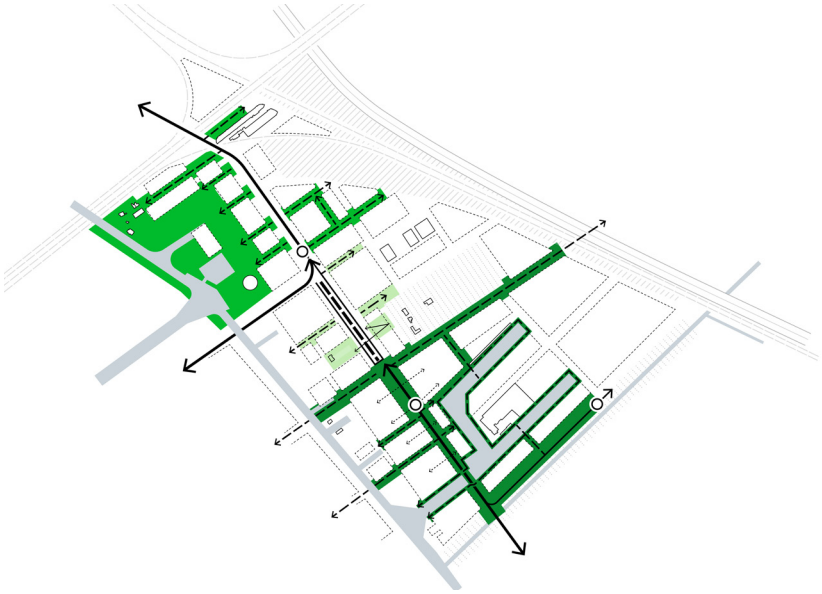




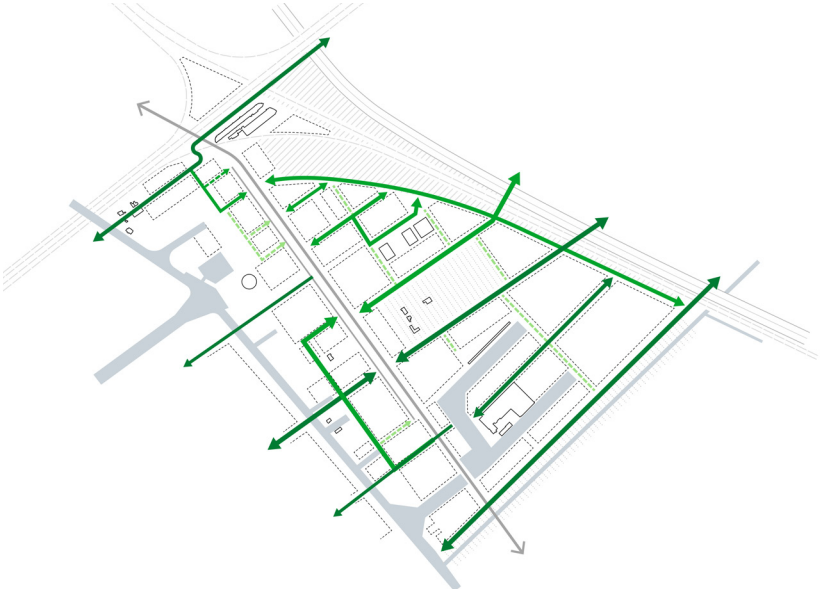
Waterfrontpark
Het Waterfrontpark wordt het nieuwe stadspark voor Den Haag. In het park zijn mens en natuur in balans. Het park is groen, maar biedt ook verschillende verblijfsplekken voor ontmoeting, sport en beweging. Met natuurvriendelijke oevers langs de Trekvliet maakt klimaatadaptatie deel uit van het park. Daarnaast is de rijke historie van de Binckhorst terug te zien in het ontwerp van het Waterfrontpark.



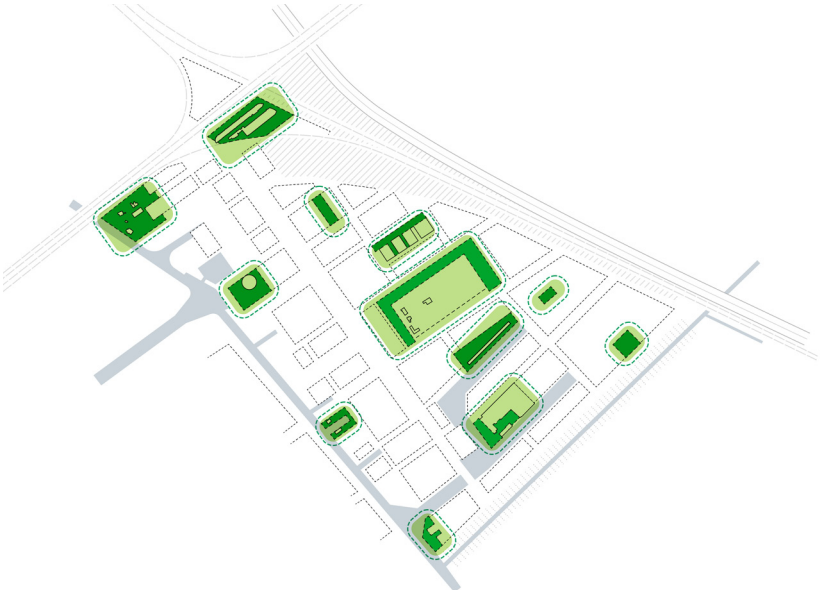
Stedelijk weefsel over de Binckhorstlaan
De Binckhorstlaan is op te delen in drie delen; deel noord, midden en zuid. Het middelste deel doorsnijdt de wijk en de andere twee delen zijn meer onderdeel van het stedelijk weefsel. Om de barrièrewerking van de Binckhorstlaan te minimaliseren, gaat het stedelijk weefsel zoveel mogelijk over de Binckhorstlaan heen. Hierin is het van belang de dwarsverbindingen goed te ontwerpen.



Een netwerk van groene straten
De straten zorgen voor doorwaadbaarheid en verbinding met de omgeving. Het netwerk van straten is ingericht volgens het ‘groen tenzij’ principe en laten de hele wijk groen verkleuren. Hierdoor is er ruimte voor biodiversiteit, waterberging en verkoeling.



Levendige groene plekken
Een serie van groene plekken is een belangrijk onderdeel van de visie. Deze plekken zijn niet hetzelfde ingericht maar elke plek is uniek. De identiteiten van de plekken verschillen, maar ze leveren allen een bijdrage aan ontmoeting, natuurbeleving en klimaatadaptatie in de wijk. Soms zijn het rustplekken in de wijk en soms is er meer reuring. Omdat de karakteristieke Binckplekken gevoelig zijn voor hittestress, wordt hier extra ingezet op vergroening.



Verassende waterkant

De havenkade vormt een continu element in de Binckhorst. De waterkant in de Binckhorst kent verschillende vormen van natuurvriendelijke oevers in het Waterfrontpark met afwisselend harde kades tot hardere kades in het havenkwartier. De kade verbreedt en versmalt met levendige plekken gekoppeld aan de voorzieningen in het gebied. De kade heeft momenteel een hard, stoer en stenig karakter. Het stoere karakter blijft behouden maar hier worden stevige groenvakken aan toegevoegd. Het water is altijd toegankelijk en vervult een belangrijke recreatieve functie.



Daken, tuinen en hoven

Op schaalniveau van een bouwveld liggen grote kansen op het gebied van biodiversiteit en klimaat. Denk aan groene collectieve binnenhoven, nestgelegenheid in de gevel, maar ook groene daken waar water kan worden vastgehouden. De groene binnenwerelden en daktuinen geven een extra impuls aan de wijk. Bewoners weten ze goed te vinden, wat het groenareaal voor de bewoners van de Binckhorst vergroot.



4.14.4 WATERFRONTPARK

Het Waterfrontpark is de ontbrekende groene schakel midden in de stad tussen de vier hoofdstations. Het park maakt de ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk. Ook de huidige bewoners van Den Haag moeten meeprofiteren van het nieuwe park. Met bruggen over het water en over het spoor vormt het park een verbindend element tussen de Binckhorst, Laak, CID, Voorburg en Rijswijk. Het park voelt uniek door de actieve waterkant, de zichtbare cultuurhistorie en het natuurlijke karakter. Het park heeft een natuurlijk, weelderig karakter, passend bij de Binckhorst. In het park zijn plekken ontworpen die aansluiten op de omliggende woongebieden, maar er zijn ook plekken die wijkoverstijgend zijn. In het park is er zowel ruimte voor rust als reuring. Waar het kan, verbreedt de oever van de Trekvliet met ecologisch interessante gradiënten van nat naar droog.



Ontbrekende schakel in de stad waar de meeste verdichting plaatsvindt

Waterfrontpark
Plaats: Den Haag
Oppervlakte: 13 ha

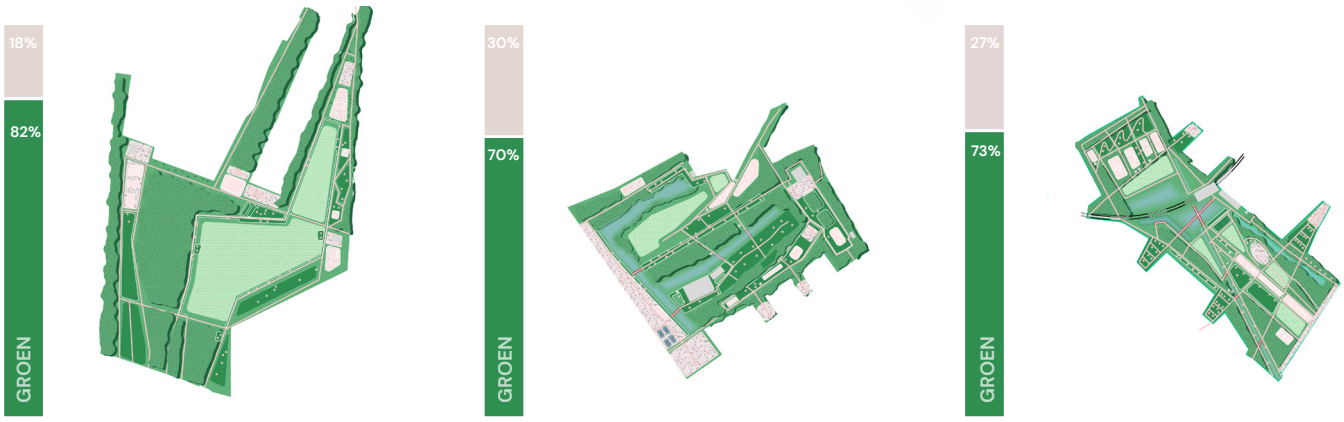


Waterfrontpark voor tweederde vergroenen gezien de urgentie voor volwaardig groen op schaal van de stad

Gleisdreieck Westpark
Plaats: Berlijn
Oppervlakte: 17 ha

Parc des Docks
Plaats: Saint-Ouen
Oppervlakte: 12 ha

Martin Luther King Park
Plaats: Parijs
Oppervlakte: 10 ha



Schaalstudie naar verhouding verharding en groen in vergelijkbare parken in Europa

"KAN IK STRAKS MIJN RONDJE HARDLOPEN IN HET WATERFRONTPARK?"

Hier liggen kansen voor avontuurlijke struinroutes en natuurlijk spelen. Er zijn aantrekkelijke plekken waar bewegen, sporten en ontmoeting gestimuleerd worden, omgeven door groen of aan het water. In het hart van het park is een centrale levendige pleinruimte. Een groene pleinruimte verbindt de havenarm met horeca en de Fokker Terminal. Omgeven door hoogbouw ligt het kasteel Binckhorst direct aan het park.

Het park heeft binnen de grenzen van de Binckhorst (inclusief het afvalcluster), een oppervlakte van 13ha wat vergelijkbaar is met stadsparken als Marthin Luther King park in Parijs of Park Gleisdreieck in Berlijn. Het is van groot belang om de kwaliteit en maat van het park te borgen, daarom zijn er tien ontwerpprincipes opgesteld die als basis dienen voor de verdere uitwerking.

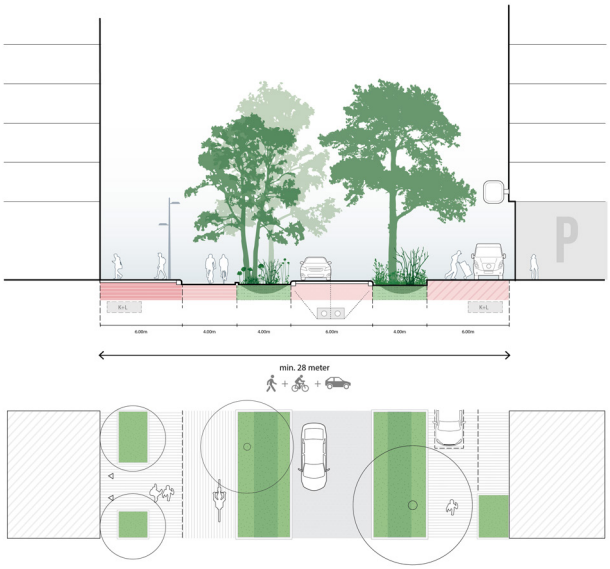
4.14.5 LEVENDIGE GROENE PLEKKEN

De groene plekken liggen verspreid over de Binckhorst en vormen telkens belangrijke ontmoetingsplekken in de wijk. De inrichting van deze plekken is gevarieerd en afgestemd op de wensen en behoeften van de direct omwonenden. Zo wordt er ruimte gemaakt voor sport, ontmoeting en ontspanning. Veel van de groene plekken zijn verbonden met de Binckplekken. Deze plekken dienen als podium voor het stedelijke leven en dragen bij aan een prettig leefklimaat. Hoewel het een serie van openbare groene plekken betreft, heeft elke locatie zijn eigen unieke karakter. Door de koppeling aan Binckplekken ontstaan er levendige, natuurlijke ontmoetingsplekken waar buurtbewoners elkaar moeiteloos vinden. Tegelijkertijd blijft de industriële identiteit van de Binckhorst voelbaar, wat de wijk zijn eigen karakter geeft.

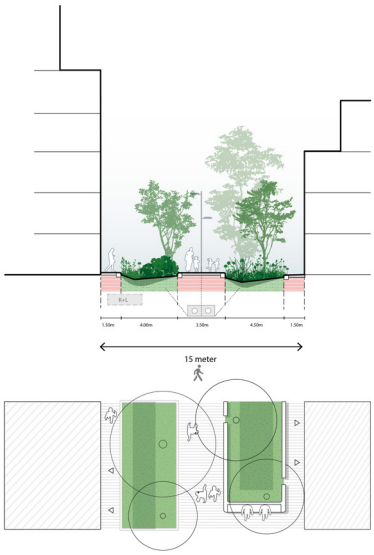
Niet alle groene plekken zijn verbonden met de Binckplekken; er is ook ruimte voor nieuwe buurtplekken die zorgen voor een evenwichtige verdeling van groen in de wijk. Elke nieuwe groene plek krijgt een sterke identiteit, zoals het bodemzuiverende park in het Mercuriuskwartier of de groene plek rondom de kraanbaan. Alle buurtplekken worden klimaatadaptief, schaduwrijk en biodivers ingericht, met voldoende ruimte voor ontmoeting, sport en spel en ontspanning. Er zijn wel verschillende bandbreedtes: de groene plekken variëren in maat, in rust en reuring, en in hoe groen ze zijn. Zo zijn sommige buurtplekken groene pleinruimtes, waarin 30% groen is, terwijl andere buurtplekken voor meer dan de helft of bijna volledig groen zijn.

4.14.6 MAXIMAAL GROENE PROFIELEN

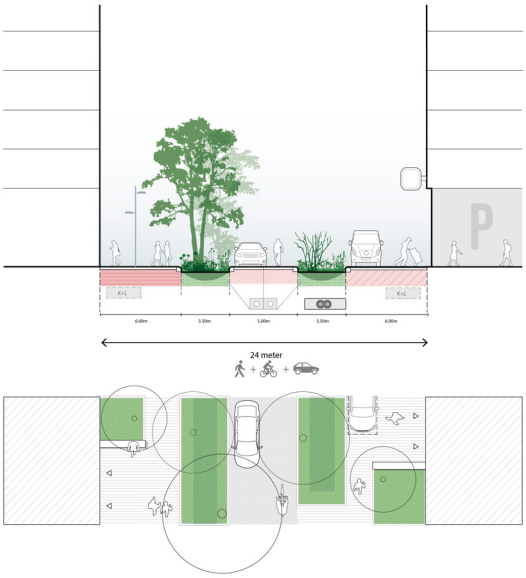
Alle straten in de Binckhorst worden ingericht volgens het principe ‘groen tenzij’. Dit betekent een groene inrichting, tenzij het echt niet anders kan. Het groene stratennetwerk vormt een stevige basisstructuur voor de ontwikkeling van de Binckhorst. Binnen het netwerk hebben de straten verschillende breedtes, maar vormen samen wel een geheel door een gelijksoortige aanpak en inrichting. In de smalle straten zal de auto minder ruimte krijgen en alleen voor hulpdiensten toegankelijk zijn. Zo wordt sterker ingezet op fietsen en voetgangers en is er meer ruimte voor vergroening en verblijfskwaliteit in de straten. Er is gekozen voor riante groenvakken en bomen in elk straatprofiel om bij te dragen aan urgente klimaatopgaven, zoals waterberging bij hevige regenval en een aangename woonomgeving op warme dagen. Het groen in de straten is zodanig gepositioneerd dat het zorgt voor een natuurlijke scheiding tussen functies; bijvoorbeeld tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Ook kunnen er zo prettige verblijfsplekken ontstaan in de straten.



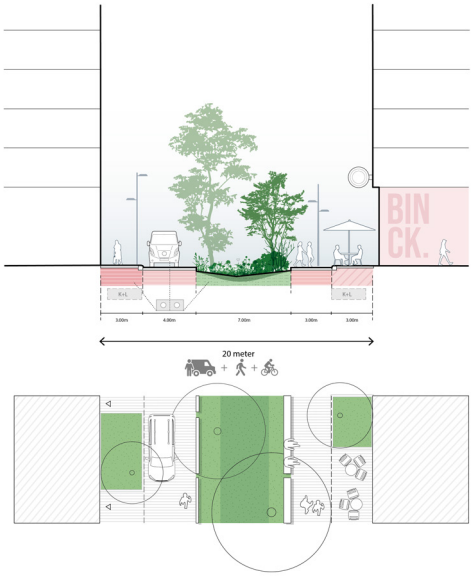
Wijkontsluiting (L) 30 meter*



Informele woonstraat (XS) 15 meter*



Buurtontsluiting (M) 24 meter*



Woonstraat (S) 20 meter*

* De profielen geven een wensbeeld weer. De maatvoering kan per locatie variëren.
De verhouding tussen groen en verharding is hierbij een belangrijk uitgangspunt.

Een van de breedst doorlopende straat is bijvoorbeeld de Supernovaweg (wijkontsluitingsweg L). Binnen de kwartieren zijn er drie typen straten: de buurtontsluiting (straat M), de woonstraat (straat S) en de informele woonstraat (straat XS). De opgenomen maten in de profielen dienen als indicatie voor de ruimte waarin een straat optimaal kan worden ingericht voor de beoogde gebruikers. Wanneer er in het profiel meer ruimte is ontstaat er ruimte voor meer groen. Per type straat is er een principe profiel getekend. Hierin is de ondergrond met kabels en leidingen meegetekend zodat we zeker weten dat er ruimte is voor bomen in de straten. Voor elk straattype wordt het Haags profiel als uitgangspunt genomen, maar er zijn ook noodzakelijke energie-backbones die geïntegreerd moeten worden. Deze energie-infrastructuur kan alleen worden opgenomen in de M-straten, aangezien er ondergronds meer ruimte nodig is voor het warmtenet. Door de integratie van het warmtenet verliezen we echter een bomenrij in deze straten. Dit wordt gecompenseerd door het creëren van ruime groenvakken met een stevige heesterlaag, die goed mogelijk is boven het warmtenet. De ontbrekende bomenrijen moeten worden gecompenseerd op een locatie nabij die gevoelig is voor hittestress. Op deze manier blijft de groene structuur behouden, ondanks de ondergrondse infrastructuur. De bronleidingen voor het LT warmtenet wordt in het Haags profiel opgenomen, zodat voldoende ruimte voor bomen overblijft in de M en S straten.

4.14.7 VERRASSENDE WATERKANT

De ambitie is dat het water in de Binckhorst bereikbaar wordt. De havenkades zijn een constant element binnen de wijk en variëren in breedte, en verbinden de levendige locaties en faciliteiten aan het water. Momenteel hebben de kades een stoer en ruig karakter, met veel steen. Dit stoere karakter zal behouden blijven, maar er komt meer groen bij en meer verblijfskwaliteit, zoals ruime plantvakken en houten loopvlonders.

In het Waterfrontpark zal de waterkant een veel groener karakter krijgen, waar af en toe een haven in het park steekt. Deze kleinschaligere havens behouden hun stoere uitstraling en worden verbonden met aangename verblijfsplekken. Dit kan met een trappenpartij die naar het water leidt, of pleinruimte met horeca, zoals bij de Fokkerkade. Ook het water zelf is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. In de toekomst willen we inzetten op zwemplekken in de Binckhorst, mits de scheepvaart dit toelaat. De bewoners van de Binckhorst kunnen op deze manier op warme zomerdagen verkoeling zoeken in de havenarmen van de Binckhorst. Daarnaast vervult het water een belangrijke rol in waterrecreatie. Zo is de Trekvliet een belangrijke verbinding met het centrum voor pleziervaart, kanoën en suppen. Met onder andere roeivereniging De Laak en jachtwerf De Haas aan de Trekvliet is er vaak veel activiteit op en aan het water. Dit draagt bij aan de levendigheid en maakt het water tot een wezenlijk onderdeel van het park.

4.14.8 DAKEN, HOVEN EN TUINEN

In ontwikkelingen binnen de kavels moet groen onderdeel worden van de ontwikkeling. Dit krijgt vorm middels hoven, groene daken, tuinen en groene gevels. Soms hebben deze plekken een collectief karakter en semiopenbare hoven kunnen een mooie aanvulling zijn op het netwerk van groene straten. Struinroutes en verrassende plekken binnen de bouwblokken vormen zo een essentiële aanvulling.
Door een set van stevige maar eenvoudige regels kunnen er eisen worden gesteld aan de ontwikkelingen op het gebied van biodiversiteit en klimaat. Soorten flora en fauna kunnen passend worden gemaakt voor het ecosysteem van de Binckhorst, waarmee het groen in de wijk verder wordt versterkt.

"HOPELIJK KOMT ER VEEL GROEN OP EN ROND DE GEBOUWEN. PROBEER GROENE DAKEN OPENBAAR TOEGANKELIJK TE MAKEN"

De wereld van tuinen en hoven vormt zo een secundaire en lossere laag in de planvorming. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de ontwikkelende en bouwende partijen. Het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen is daarbij leidend. Daarnaast moet bij het opstellen van de gebiedspaspoorten/ bouwenveloppen zorgvuldig een set ambities worden geformuleerd op het gebied van natuur en klimaat, passend bij het betreffende bouwveld.

4.14.9 SPORT EN SPEL

Door de openbare ruimte beweeg- en verblijfsvriendelijk in te richten conform de richtlijn inrichting sportieve buitenruimten wordt spelen, sporten en bewegen voor alle inwoners in de Binckhorst toegankelijk en aantrekkelijk gemaakt. Er zijn ruime trottoirs, toegankelijke fiets- en wandelpaden, rustplekken langs looproutes. Gestreefd wordt naar een ruim en divers aanbod; van speelplekken voor jonge kinderen tot urban sportlocaties voor jongeren en volwassenen. De buitenruimte wordt multifunctioneel ingericht. Speelplekken zijn groene plekken waarin goed bewogen kan worden en waar bijdragen aan klimaat en ecologie worden geleverd. Ook onbenutte ruimtes, daken, kunnen worden benut voor spelen, sporten en ontmoeten.

Binnen een straal van 300 meter dient er een speelaanleiding in de openbare ruimte te zijn. Integratie met de omgeving ligt voor de hand. De natuurlijke en stedelijke elementen worden benut om een harmonieuze en aantrekkelijke omgeving te creëren. De urban sportlocaties kunnen bijdragen aan het verrijken van de Binckplekken. Bewoners worden verleid op een vrije, creatieve, expressieve en informele manier te bewegen in hun eigen leefomgeving. Er is ruimte voor bijvoorbeeld skateboarden, freerunning, calisthenics en 3x3 basketbal.

Beweegroutes verbinden de verschillende sport- en speelplekken, scholen en parken met elkaar. De bewoners kunnen op een natuurlijke, avontuurlijke manier door de buurt bewegen. De route nodigt uit tot actief en creatief spel, zoals interactieve muren, hinkelbanen, klimobjecten en andere speelse elementen die uitdagen en inspireren.

Speelroutes en -plekken zijn veilig en gemakkelijk toegankelijk voor bewoners van alle leeftijden, met en zonder beperking en capaciteiten. Dit houdt in dat er wordt gezorgd voor voldoende zichtbaarheid en veilige oversteekplaatsen. Speelplekken worden bovendien zo ontworpen dat ze kunnen inspelen op veranderende behoeften en trends, met ruimte voor tijdelijke speelobjecten en aanpassingen op basis van feedback van gebruikers.

De sport- en speelplekken zorgen voor ontmoeting en dragen bij aan zogenaamde ‘community-building’. Kenmerkend voor de Binckhorst is de creatieve expressie die ook op dit vlak zichtbaar is. Zo zijn streetart en urban sports onlosmakelijk met de Binckhorst verbonden. Zij vinden hun oorsprong op straat en delen een gemeenschappelijke focus op creativiteit, expressie en het benutten van de openbare ruimte. Urban sports en street art versterken elkaar en het imago van de Binckhorst als bijzondere eigenzinnige stedelijke wijk.

4.14.10 BEHEER EN ONDERHOUD

De Kadernota Openbare Ruimte definieert verschillende kwaliteitsniveaus van inrichting en beheer en onderhoud. Uitgangspunt voor de Binckhorst (zowel de huidige ontwikkelfase als de doorontwikkeling) is dat de inrichting op zogenaamd ‘Residentiekwaliteit’ wordt gebracht en dat het beheer en onderhoud daarop volgt. Binnen dat kwaliteitsniveau is er ruimte om, daar waar de openbare ruimte intensief wordt gebruikt, ‘kleine plussen’ in inrichting aan te brengen. Dat zouden een aantal Binckplekken kunnen zijn of juist het gebied waar de voorzieningen zijn gepland. De omvang van deze plus is beperkt, vergelijkbaar met bijvoorbeeld winkelstraten in woonbuurten. Een kleine plus betekent overigens niet een inrichting met

natuursteen zoals op de Saturnuskade is aangelegd. Ook al is dat materiaal hergebruikt, het onderhoud is te kostbaar. Wel is voor de Binckhorst een 'plus' in de vorm van afwijkend straatmeubilair (bankjes, verlichting, paaltjes) toegepast. Voor beheer en onderhoud moeten ook de middelen op niveau, ook in tijdelijkheid, geregeld worden. Binckhorst is niet langer een extensief bedrijventerrein, maar inmiddels al een woon-/werkwijk in wording. Dit vraagt om reguliere beheer- en onderhoudsmiddelen conform andere woonwijken in Den Haag.

Tijdelijkheid als gegeven
Het organische karakter van en de verspreide ontwikkeling van planinitiatieven binnen de huidige gebiedsontwikkeling levert voorlopig een hoge mate van tijdelijkheid op in de openbare ruimte. Inmiddels maken we van een nood een deugd en maken we tijdelijke groen, tijdelijk spelen en zullen we ook straten een tijdelijke inrichting moeten geven. Ook de verkeerscirculatie zal aan verandering onderhevig zijn. Een goede inpassing van bouwlogistiek en het garanderen van veiligheid voor fietsers en voetgangers is essentieel. Tijdelijk met hergebruikte materialen.

Hergebruik tenzij en groen tenzij
Gezien de hoge mate van tijdelijkheid van de komende jaren en de wens om het ruwe en rauwe van de Binckhorst te behouden, ligt een hoge mate van hergebruik van materialen voor de hand. Dit levert een kostenbesparing op in de wetenschap dat de inrichting en het beheer en onderhoud door voortdurende aanpassingen al kostbaar genoeg is. Het veelgebruikte betonmateriaal in de Binckhorst zal moeten worden opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte Binckhorst. In de openbare ruimte zijn boven- en ondergronds vele ambities te verenigen. Het is bijzonder complex prioriteiten te stellen op lokaal en op gebiedsniveau en van korte tot lange termijn. We proberen de uitzonderingen te beperken door te streven naar een Haags profiel dat ook beheerbaar is. Het ruimtelijk raamwerk en het geactualiseerde Handboek Openbare Ruimte Binckhorst geven richting aan het Gebiedsprogramma Binckhorst en vormen het vertrekpunt voor verdere uitwerkingen, zoals de opstelling van gebiedspaspoorten/bouwenveloppen.

BELANGRIJKE UITGANGSPUNTEN EN SPELREGELS VOOR LANDSCHAP

In de voorgaande paragrafen is de visie op het thema landschap beschreven. Hier volgt een overzicht van de uitgangspunten en spelregels die gelden als basis voor de wijziging van het omgevingsplan. Ze vormen het kader waaraan de gebiedspaspoorten/bouwenveloppen moeten voldoen en gelden tevens als basis voor het (op te stellen) beeldkwaliteitsplan en uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte.

Groen
Er wordt ca. 20 ha groen toegevoegd in de Binckhorst. Dit betreft openbaar groen in de volle grond. Dit groen heeft een weelderig en robuust karakter en draagt bij aan de thema's klimaat, biodiversiteit en gezondheid. Omdat het Gebiedsprogramma Binckhorst geen gedetailleerd niveau biedt, zijn we uitgegaan van de volgende percentages:

- Park = minimaal 67% groen - *mits (onderdelen) afvalcluster worden verplaatst.*
- Straten = minimaal 20% groen
- Plein = minimaal 30% groen
- Havenkade = minimaal 20% groen
- Binckhorstlaan = minimaal 20% groen
- Buurtplekken = minimaal 30% groen

Met deze percentages wordt de groenrealisatie van ten minste 8 m2 per woning gehaald in de eindsituatie. Voor het groen in de straten streven we, gezien de ruimtelijke opgaven in het maaiveld en de aanwezigheid van kabels en leidingen, naar een ambitieniveau van 40% groen. Daarbij rekenen we met een gegarandeerd haalbaar niveau van 20% groen. De exacte omvang van het park kan nog iets wijzigen omdat het nog nader wordt uitgewerkt.

De openbare ruimte wordt ingericht volgens het principe 'groen tenzij'. Het groen heeft een natuurlijke, weelderige uitstraling en vraagt om extensief beheer. Bij de keuze van plantsoorten volgen we het principe 'inheems tenzij'. Voor de inrichting van de openbare ruimte is het wenselijk om het Handboek Openbare Ruimte (HOR) voor de Binckhorst te hanteren. Hierin is een hoofdstuk over groen opgenomen dat leidend is voor de inrichting van de groenzones.

Het Waterfrontpark biedt een belangrijke verbinding binnen het Haagse groenblauwe netwerk, wat van stadsbreed belang is.

Biodiversiteit
De openbare ruimte wordt ingericht om de 'Binck five' — de huismus, vleermuis, kleine vos, staartmees en snoek — van een geschikte leefomgeving te voorzien.

De vuistregels voor biotopen uit de Nota Stadsnatuur (RIS305824) worden toegepast bij de (her)inrichting. Per biotoop zijn inrichtingseisen van toepassing voor groen in de wijk, variërend van klasse 1 t/m 3.

Het Waterfrontpark heeft kruidenrijk grasland, heesters en bomen als basis. In deze groene omgeving worden sport-, speel- en ontmoetingaanleidingen op voor een groot deel op een natuurlijke manier opgenomen.

Op stadsniveau zijn er drie mogelijke nieuwe tracés voor de hoofdboomstructuur, hiervoor gelden de uitgangspunten uit de Nota Stadsbomen (RIS307827). Het gaat om de: Binckhorstlaan, Waterfrontpark, Zonweg en Maanweg.

Natuurinclusief bouwen is verplicht voor nieuwe ontwikkelingen. Hierbij moet het voldoen aan de puntentelling die volgt uit het puntensysteem groen en natuurinclusief bouwen (RIS313059). Hierdoor moeten ontwikkelaars van gebouwen zorgen voor genoeg groen op en rondom de bouwlocatie. Een ontwikkelaar kan punten krijgen door bijvoorbeeld groene muren of daken te realiseren. Op dit moment wordt gewerkt een nieuwe versie van het puntensysteem. Zodra het nieuwe puntensysteem natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen bestuurlijk is vastgesteld, zullen de vereisten vanuit dit puntensysteem gelden.

Sport en spel
De buitenruimte wordt zo veel mogelijk conform de richtlijnen voor een sportieve buitenruimte ingericht.

In de openbare ruimte wordt binnen een straal van 300 meter voorzien in speelaanleidingen. Om het beleidsdoel te realiseren van een speelplek binnen 150 meter, is het belangrijk dat binnen elk gebiedspaspoort/bouwenveloppe een speelplek wordt ontwikkeld. Dit wordt als randvoorwaarde opgenomen in de gebiedspaspoorten/ bouwenveloppen.

Er zijn drie wandel- en sportrondjes in de Binckhorst: het rondje begraafplaats, het rondje Waterfrontpark en het rondje Binckhavens. Deze staan met elkaar in verbinding, zodat ook langere routes mogelijk zijn. Aanvullend op de rondjes zijn alle stoepen in de Binckhorst breed en toegankelijk voor iedereen.

Een aantal pleinen kan geprogrammeerd worden met kleinschalige culturele evenementen. Dit moet wel passen bij de functies in de directe omgeving (reuring).

Klimaatadaptatie
Vanuit de Wegwijzer Den Haag Klimaatbestendig (RIS308744) komen de volgende beleidsuitgangspunten die we hanteren in de Binckhorst:

Plantvakken in de straten, buurtplekken en het park liggen lager dan de verharding om water langer vast te houden.

Prioriteit wordt gegeven aan groen op plekken die gevoelig zijn voor hittestress. Deze plekken zijn altijd bereikbaar via straten met bomenrijen, zodat schaduwroutes van de ene naar de andere plek bestaan.

Er is meer ruimte voor de Trekvliet met natuurvriendelijke oevers om wateroverlast in het centrum te verminderen.

Bij een neerslagbui van 70mm/u is de Binckhorst in staat om 50mm vast te houden en vertraagd af te voeren.

Water
Het formaat van de Trekvliet blijft gezien de nautische functie altijd hetzelfde en wordt enkel verbreed. De verbrede Trekvliet draagt bij aan waterberging en biedt ruimte voor natuurvriendelijke oevers.

Door het oppervlaktewater van de Trekvliet te combineren met vergroening draagt deze effectief bij aan verkoeling van de wijk.

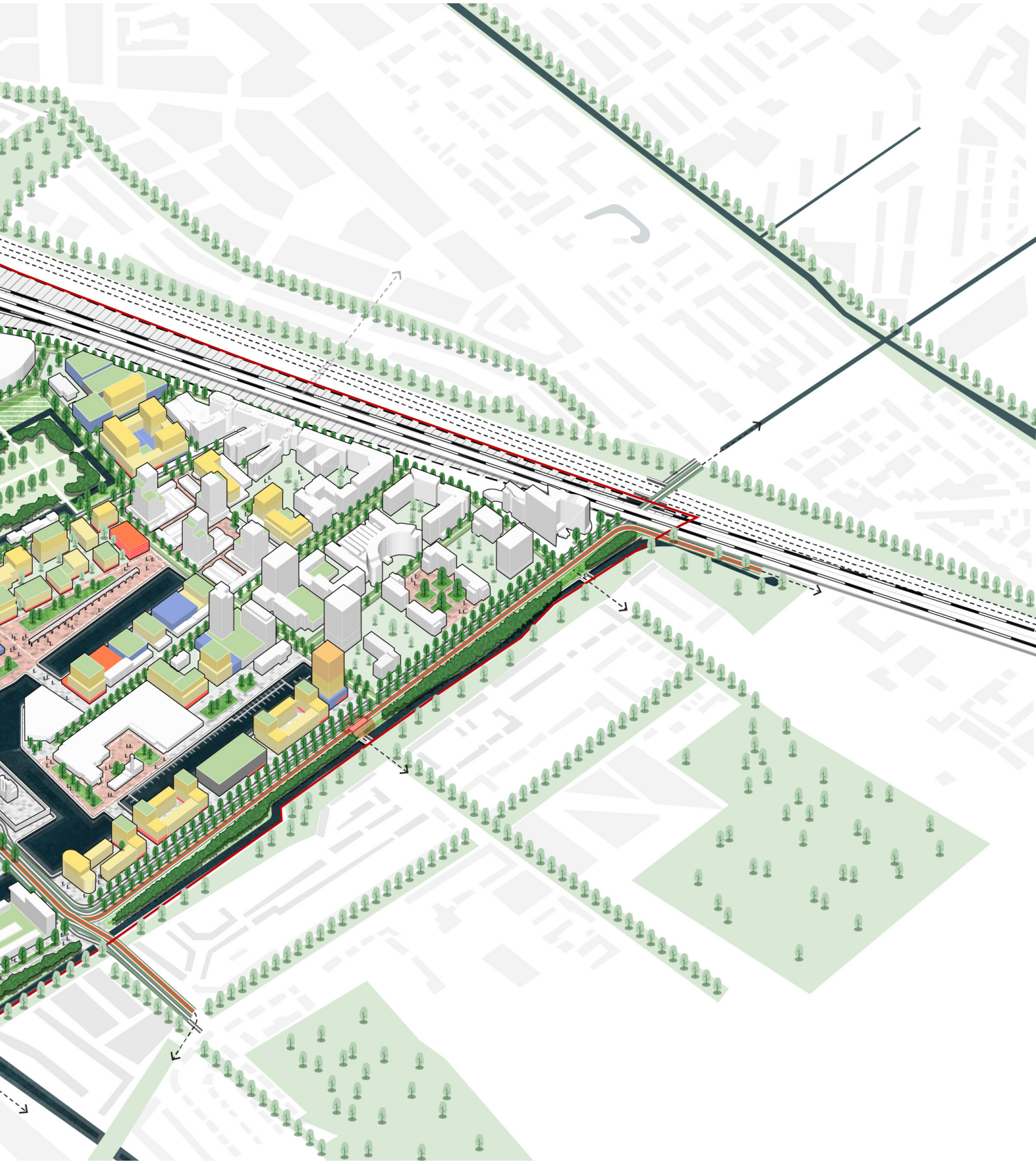
De Trekvliet is een belangrijke lijn voor de Watervleermuis deze dient behouden en versterkt te worden.

Het water is een van de belangrijkste dragers voor de Binckhorst. Een van de belangrijkste uitgangspunten is dat het water altijd toegankelijk is.

DE BINCKHORST IN 2050

VOORBEELDUITWERKING





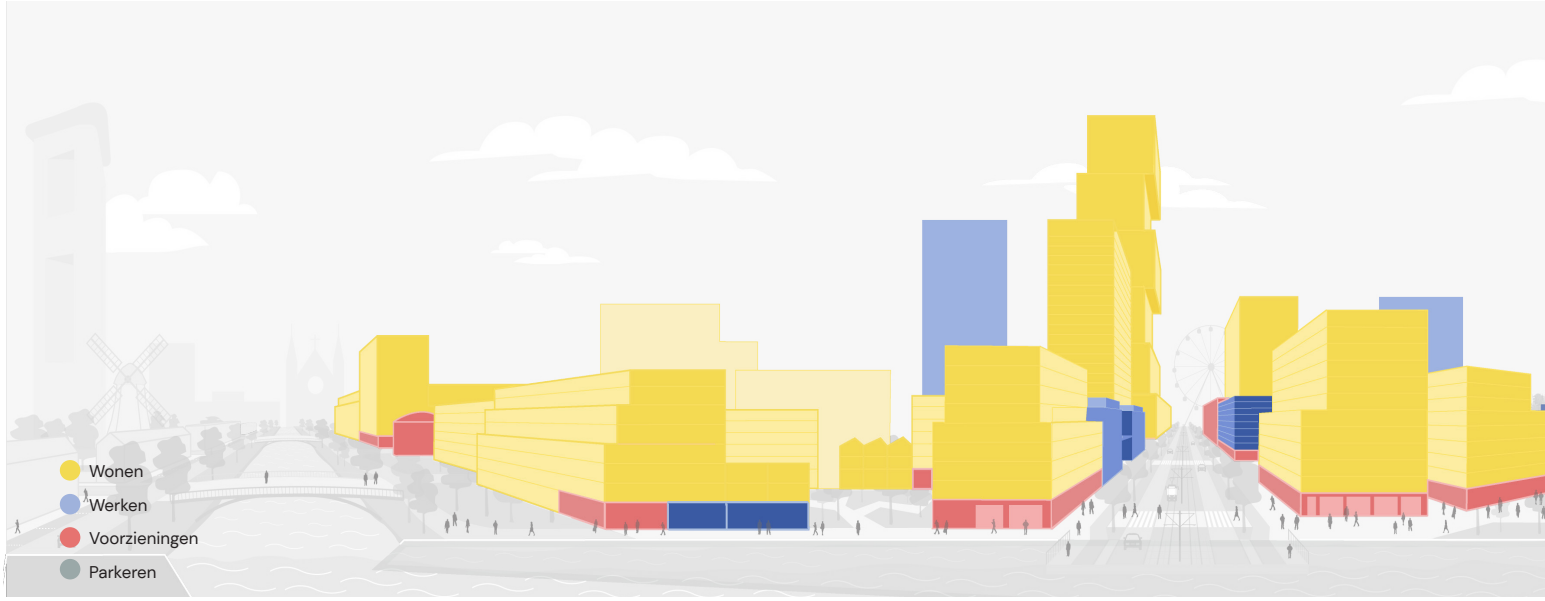
4.15 PROGRAMMA

4.15.1 WONEN, WERKEN EN VOORZIENINGEN MAXIMAAL GEMENGD

De Binckhorst wordt een levendig gebied waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te verblijven. Een gemengde en hoogstedelijke stadswijk met een compleet en volwaardig aanbod van diverse functies van en voor iedereen die hier zou willen wonen, werken of recreëren. Daarmee wordt het een gebied voor een diversiteit van mensen met verschillende dromen, banen en achtergronden.



Indicatieve weergave van een gemengde stadswijk



Schematische doorsnede met een mix van wonen, werken en voorzieningen

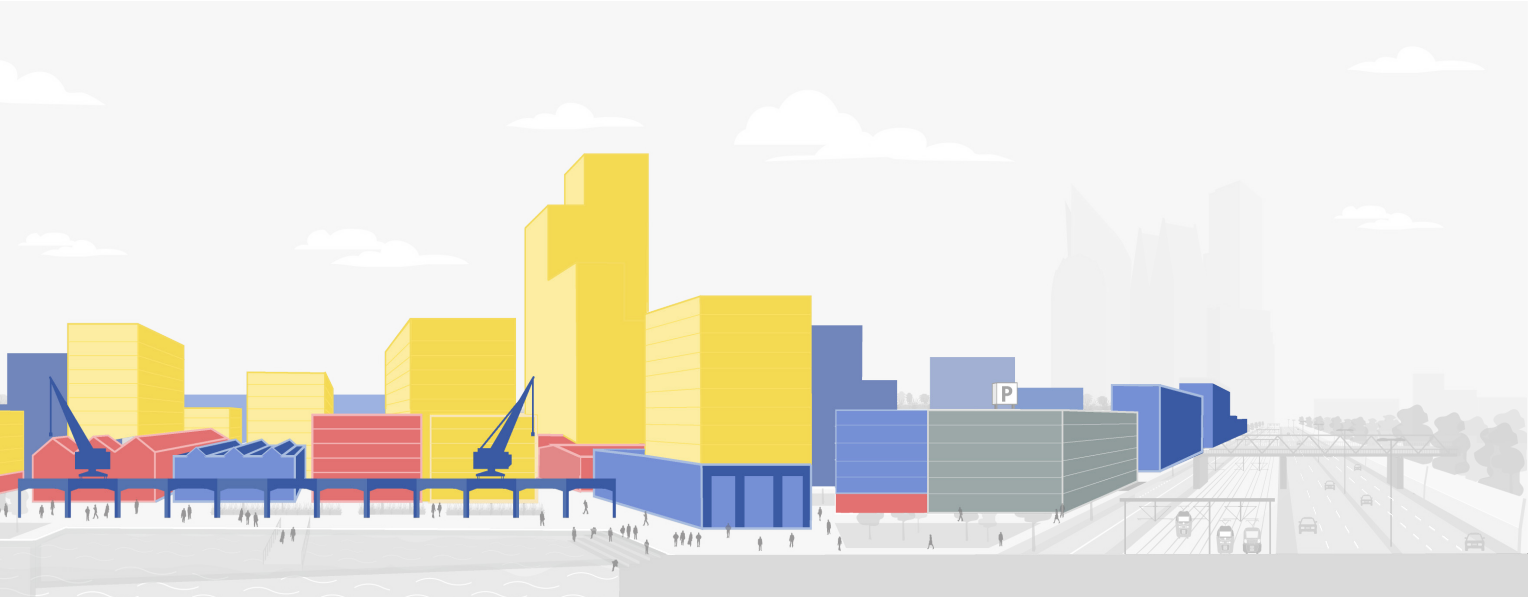
4.15.2 EEN NIEUWE MIX VOOR DE BINCKHORST

In de Binckhorst staat een gezonde mix van functies centraal. Er is ruimte voor woningen, werk en voorzieningen. Het woningaanbod wordt verder vergroot, waarbij in de komende jaren wordt gebouwd aan een divers woningaanbod en het toevoegen van zo'n 7.000 tot 8.050 woningen. Essentieel is dat het voorzieningenaanbod op peil wordt gebracht, met onder andere ruimte voor onderwijs, sport en dagelijkse boodschappen. Het economische karakter verschuift, met het oog op een nieuwe en duurzame stedelijke economie. In totaal is ongeveer 240.000 m2 bvo economische ruimte te realiseren, voor verschillende type werkplekken, als bedrijven, kantoren en creatieve industrie.

"ZET IN OP DIE UNIEKE MIX VAN BEDRIJVIGHEID,WONEN EN VOORZIENINGEN"

4.15.3 EEN ADAPTIEF PROGRAMMA

De Binckhorst transformeert de komende jaren en wordt aantrekkelijk voor een brede doelgroep. Inzet is om het programma te laten aansluiten op de wensen van een diversiteit aan mensen, voor alle leeftijden en alle levensfasen. In het grootste deel van de Binckhorst ligt de nadruk op het maken van gemixte stadsbuurten. In de kwartieren Binckhaven, Trekvlietkwartier en het Parkkwartier wordt het mogelijk om woningen toe te voegen. In het Mercuriuskwartier ligt de nadruk op ruimte voor economie als een stedelijk werkmilieu.



4.16 WONEN

4.16.1 EEN WIJK VOOR IEDEREEN

De Binckhorst is de stad in het klein. Om meer mensen een fijn thuis te geven worden in de komende jaren circa 7.000 tot 8.050 extra nieuwe woningen in de wijk gebouwd. Daarbij is er plek voor iedereen en wordt ingezet op verschillende woonsferen, een divers woningaanbod in verschillende segmenten en bijzondere woonproducten.



Locaties waar woningbouw gerealiseerd kan worden

4.16.2 ONDERSCHEIDENDE WOONSFEREN

In de Binckhorst woon je in een hoogstedelijke omgeving, maar altijd nabij het groen, het water en de voorzieningen. Er wordt voortgebouwd op de bestaande kwaliteiten - zoals de Trekvliet, de haven en de Binckplekken - waarbij ieder kwartier zijn eigen karakter en programma krijgt. Zo ontstaan er verschillende woonsferen en woontypen zoals park- en havenwoningen. Er zijn onder andere woningen nabij de reuring in het hart van de wijk, er wordt gewoond aan relatief rustige groene straten en er zijn stedelijke woningen in hogere bebouwing met uitzicht over de stad.

4.16.3 EEN DIVERS WONINGBOUWPROGRAMMA

De Binckhorst moet zich nog volledig als zelfstandige woonwijk ontwikkelen. Om die reden is het belangrijk een zo breed en gevarieerd mogelijk programma te realiseren. In de Binckhorst wordt daarom ingezet op een breed aanbod van woninggroottes en woningsegmenten. Van voldoende en betaalbare woonruimte tot woningen in het hogere segment. Dus een goede mix van betaalbare en dure woningen. De komende jaren worden vele woningen toegevoegd. Hiervan wordt in afwijking van de Woonvisie 2040 70% in het gereguleerd (betaalbaar) segment ontwikkeld en 30% in de vrije sector. Op basis van de karakteristieken van de vier

kwartieren zijn er kleine nuances in de verdeling van het aandeel sociaal, middenhuur/betaalbare koop en vrije sector, zie de tabel op deze pagina. Ook binnen de kwartieren is altijd sprake van een gezonde mix van woningsegmenten op buurtniveau.

	Sociale huur		Midden huur/ betaalbare koop		Vrije sector		Totaal
	Perc.	Won.	Perc.	Won.	Perc.	Won.	Won.
Binckhorst	30%	2.100	40%	2.800	30%	2.100	7.000
Binckhavenkwartier	30%	780	45%	1.170	25%	650	2.600
Trekvlietkwartier	30%	675	35%	785	35%	790	2.250
Parkkwartier	30%	375	40%	500	30%	375	1.250
Mercuriuskwartier	30%	270	40%	360	30%	270	900

Verdeling woningbouwprogramma over de kwartieren

"BOUW WONINGEN VOOR EEN ZEER DIVERSE GROEP EN ZET IN OP EEN STERK NETWERK VAN BEWONERS"

4.16.4 ZORGZAME BUURTEN

In de Binckhorst komen zorgzame buurten. De professionals als huisarts, wijkverpleegkundige, opbouwwerker en sociaal beheerder van de woningcorporatie werken samen. Ook andere (informele) partijen en organisaties zoals religieuze instellingen en buurtmoeders zijn gelijkwaardig en werken intensief mee. We combineren en verbinden functies en middelen door bijvoorbeeld een ontmoetingsruimte open te stellen voor ouderen uit de buurt en om het beter organiseren van welzijn en zorg rondom het intramurale (zorg met verblijf) wonen. Organisaties en ondernemers uit de buurt leveren hier een bijdrage aan. Op buurtniveau komt een diversiteit aan woonvormen in verschillende prijssegmenten. Er komen goed ontworpen woningen met gemeenschappelijke ruimten in een aantrekkelijke, veilige en gezonde woonomgeving die zorgt voor spontane en georganiseerde ontmoetingen. Er komen voldoende dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt, apotheek en openbaar vervoer binnen een loopafstand van maximaal 500 meter.

4.16.5 BIJZONDERE WOONPRODUCTEN

De ambitie is om de diversiteit van mensen en woonwensen te weerspiegelen in de gebouwde omgeving. Voor een gevarieerd toekomstig woningaanbod is een deel (bijvoorbeeld 20%) van de woningen bestemd voor bijzondere ontwikkelingen en woonproducten. Denk daarbij aan woon- werkwoningen, lofts, atelierwoningen, zorgwoningen en aantrekkelijke gebouwen voor gezinnen met jonge kinderen die ook in de stad willen wonen. Daarnaast zou een deel van de nieuwbouw kunnen worden ontwikkeld en bewoond door wooncoöperaties met bijvoorbeeld een focus op jongeren, ouderen, meergeneratie en collectief wonen. Met Stadsbouwgroepen spelen we in op een toenemende vraag naar een andere cultuur van wonen en ontwikkelen. Het levert ook verschillende gebouwen op, die soms zijn gecombineerd met werkplekken en voorzieningen. Met de variatie aan woningen worden verschillende doelgroepen aangesproken en kan ook binnen de Binckhorst een wooncarrière worden gemaakt. Een wijk voor iedereen betekent ook dat er in de wijk plek is voor onder andere ouderen, mensen die zorg nodig hebben en kwetsbare groepen zoals daklozen. In de Binckhorst zijn ongeveer 70 plekken en ondersteunende ruimtes beschikbaar voor begeleid wonen, vervangend tehuis en opvang. Daarnaast vindt op dit moment al op verschillende plekken opvang plaats voor specifieke doelgroepen, veelal in tijdelijke locaties. Voor deze groepen komen één of meerdere definitieve locaties voor maatschappelijke opvang in het gebied. Daarmee zal het gebied op termijn circa 600 plekken hebben voor maatschappelijke opvang en begeleid wonen.

4.16.6 EEN LEVENDIGE EN SOCIALE WIJK

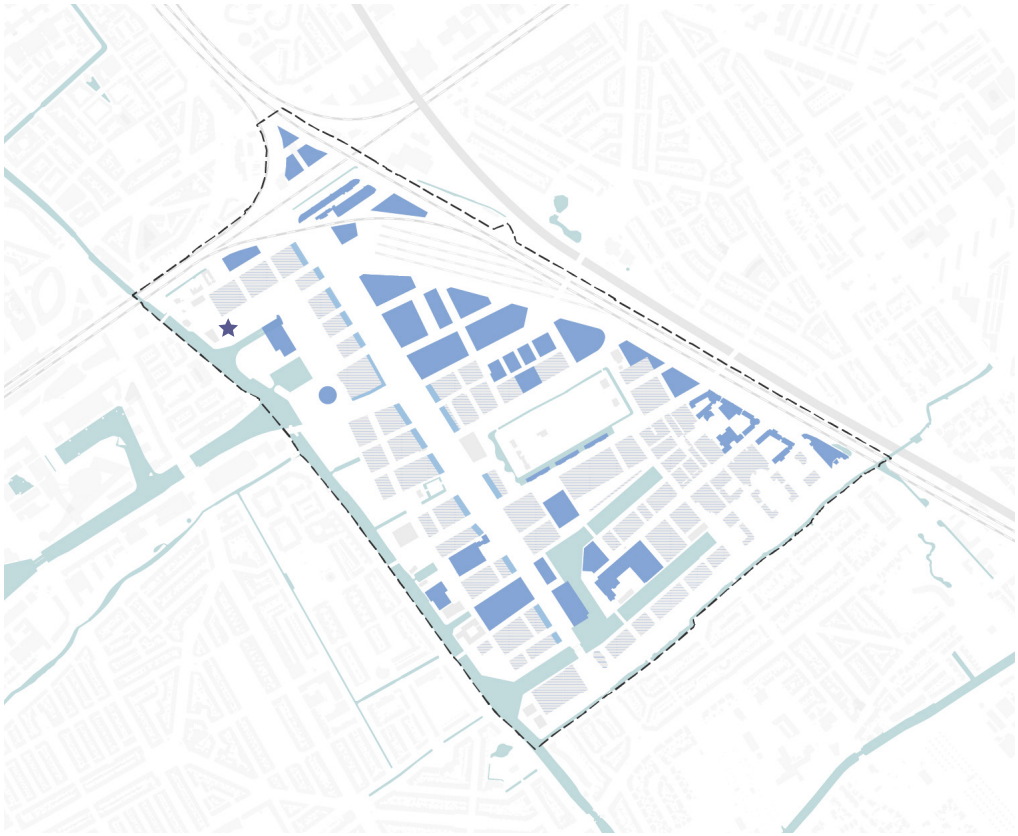
De woningen in de Binckhorst bieden niet enkel een fijn thuis voor de bewoners, maar dragen ook bij aan een levendige en sociale stadswijk. Er wordt op straatniveau gewoond, en aan de straatzijde worden levendige (woon)programma's gesitueerd. Appartementen hebben een aantrekkelijke buitenruimte die uitnodigt tot gebruik. De buitenruimtes hebben een zekere beschutting voor privacy, wind en de zon, en worden bijvoorbeeld deels in het gebouwvolume geplaatst. Collectieve voorzieningen in en op het gebouw, zoals een gedeelde woonkamer, sportruimte, logies en daktuin, dragen bij aan het woongenot en de sociale interactie.

4.17 WERKEN

4.18.1 STEDELIJK WERKGEBIED

Den Haag groeit en steeds meer mensen komen in de stad wonen en werken. Om deze mensen te huisvesten worden sommige bestaande bedrijventerreinen getransformeerd naar een woon-werkgebieden. Ook de Binckhorst transformeert en wordt een hoogstedelijke stadswijk. Tegelijkertijd is er de behoefte om in de stad ook voldoende ruimte te houden en te creëren voor de economie. De Binckhorst blijft ook in de toekomst een belangrijke rol spelen in het bieden van ruimte voor de economie, met kansen om veel meer banen in het gebied te laten landen.

Talloze bedrijven zijn gevestigd in de Binckhorst. Sommige bedrijven zitten er al jaren, maar ook wordt er gebouwd aan nieuwe bedrijfsplekken, zoals het eenheidsbureau voor de politie aan de Wegastraat. De bedrijven variëren sterk in aard en omvang. Daarbij is het gebied constant in beweging. Zo heeft industrie plaatsgemaakt voor creatieve bedrijven, zoals in de Caballero Fabriek en de Titaan. Kantoren zijn getransformeerd tot woningen. Ook de komende jaren zal het werken in de Binckhorst verder veranderen, waarbij wordt ingezet op een mix van werkfuncties passend bij een gemengde en levendige stadswijk.



Type	Oppervlakte
Bedrijven	194.500 m² BVO
Kantoren en creatieve industrie	47.500 m² BVO
Totaal	242.000 m² BVO

Verdeling werktypen

Locaties waar werkprogramma gerealiseerd kan worden

"VERGEET DE BEDRIJVEN EN ONDERNEMERS NIET! BLIJF GOED COMMUNICEREN MET ONS ZODAT WIJ OOK KUNNEN BLIJVEN INVESTEREN"

4.17.2 EEN BREDE MIX AAN BEDRIJVEN

Een gemengde wijk biedt niet alleen een oplossing voor de ruimtedruk, maar biedt ook kansen om de nieuwe duurzame economie in de Binckhorst vorm te geven; natuur en maatschappelijk bewust en circulair. Dit vraagt om een juiste mix van verschillende soorten bedrijven en type werkzaamheden voor zowel 'denkers' als 'doeners'. Naast de creatieve bedrijven en startups in onder andere de Binckhaven is het ook van belang om ruimte voor stadsverzorgende bedrijvigheid toe te voegen. Hier ligt bijvoorbeeld een opgave voor het noordelijk deel van het Mercuriuskwartier (Ontwikkelstrategie Mercuriuskwartier, RIS3151146). In de Binckhorst onderscheiden we qua type werkruimtes: bedrijfsruimte, kantoren en creatieve industrie.

4.17.3 PRESTATIE-EISEN

Het mengen van wonen en werken is maatwerk. In de Binckhorst wordt dan ook ingezet op een gebiedsgerichte benadering. De maximale richtafstanden uit het huidige omgevingsplan Binckhorst van maximaal 10 meter voor geluid en 30 meter voor geur en gevaar blijven gehandhaafd voor de vestiging van nieuwe bedrijven. Dit betreffen bedrijven in milieucategorie 1 en 2 die goed te mengen zijn met woningen. Als een bedrijf met een hogere milieucategorie door het treffen van maatregelen de richtafstanden kan aanpassen tot de hierboven genoemde maximale richtafstanden, kan het zich ook vestigen in de Binckhorst. Uitzondering hierop vorm het noordelijk deel van het Mercuriuskwartier, waar een verruiming wordt toegestaan van milieucategorie 3.1 en 3.2 aangezien hier geen woningen zijn voorzien. Bestaande bedrijven elders in de Binckhorst met grote hindercontouren worden verplaatst naar elders in de stad of de regio en als dat niet mogelijk is wordt, in overleg met de betreffende bedrijven, onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om de richtafstanden te verkleinen. Zo krijgen verschillende bestaande en nieuwe functies een plek in de gemengde stadwijk.

4.17.4 INTENSIEF EN SLIM RUIMTEGEBRUIK

Een gemengde stadswijk betekent niet dat er overal in eenzelfde mate wordt gewoond en gewerkt. Bepaalde gebieden lenen zich meer voor het ene of het andere programma. Op plekken die minder geschikt zijn om te wonen, zoals langs de Binckhorstlaan en Supernovaweg, waar het doorgaande verkeer rijdt. Deze plekken zijn kansrijk voor het ontwikkelen van nieuwe bedrijven. Direct op een HOV-halte en op enkele minuten lopen van station Den Haag Holland Spoor is kansrijk voor nieuw kantoorprogramma. Het Mercuriuskwartier is een plek waar wordt gewerkt. Op deze manier kun je in de Binckhorst werken om de hoek.

4.17.5 INTERACTIE EN LEVENDIGE MIX VAN FUNCTIES

Het intensiveren van de Binckhorst vraagt ook optimaal benutten van de ruimte. Een manier om dat te organiseren is door programma's te stapelen. In het gebied zijn al interessante voorbeelden te vinden, zoals het iconische gestapelde bedrijfsverzamelgebouw Binck-Twins aan de Binckhorstlaan. Het intensiveren en stapelen van functies is het uitgangspunt voor Mercurius-noord, waar de focus ligt op werken, aangevuld met een stedelijke voorzieningen. Ook het stapelen van verschillende werkfuncties, zoals bedrijven en kantoren, kunnen goed samengaan. Daarbij volgen de gebouwen een logica van bedrijven en de mate van vloerbelasting en logistieke bewegingen.

"CREEER VOLDOENDE PLEK VOOR LOKALE KLEINE BEDRIJFJES (CREATIEF, MAKERS, IMPACT) EN EEN COMMUNITY CENTER"

Goede voorbeelden van een gemengde woonwerk-gebouwen zijn Orion en BoogieWood. Ook de plannen voor het project de Nieuwe Hallen vormt een voorbeeld waar wonen wordt gecombineerd met onder andere bedrijfsruimte creatieve functies. Een van de voordelen van het mengen van wonen en werken is dat het aantal parkeerplaatsen door dubbelgebruik kan worden beperkt. Daarnaast zorgt het voor levendigheid op straat en biedt het werkgelegenheid in de stad. Lichte bedrijfsfuncties zijn daarbij makkelijker te combineren dan zwaardere. Op deze manier ontstaan in de Binckhorst innovatieve woon- en werkconcepten.

4.18 VOORZIENINGEN

4.18.1 STEDELIJKE VOORZIENINGEN OP LOOPAFSTAND

In een goed stuk stad zijn voorzieningen onmisbaar. Ze dragen in grote mate bij aan een sociale gemeenschap, ontmoeting, werkgelegenheid en ontwikkeling van de bewoners en daarmee ook, de leefbaarheid in de wijk. Het is daarom belangrijk dat een gebalanceerd voorzieningenaanbod op een goede manier wordt ingepast. In de Binckhorst doen we dat door:

- Een gebalanceerd voorzieningenaanbod, met zowel maatschappelijke- als commerciële voorzieningen;
- Een zekere flexibiliteit in het programma, zodat deze mee kan groeien met de behoefte van de wijk en de stad;
- Het maken van een wijkhart waarbij meerdere voorzieningen centraal in de wijk worden geclusterd;
- Het activeren van bijzondere (Binck)plekken, bijvoorbeeld bij een ov-halte, pleinen, kades en parken;
- Het mengen van voorzieningen met wonen en werken, bijvoorbeeld met voorzieningen in de plint;
- Een goede bereikbaarheid en verbindingen met de omgeving.

"ZORG SNEL VOOR EEN SUPERMARKT EN VOORZIENINGEN. ER WONEN NU OOK AL EEN HOOP MENSEN"



Beoogde (zoek)locaties voor voorzieningen

4.18.2 HET BRUISEND HART VAN DE WIJK

Centraal in de wijk, nabij de plek waar de Binckhorstlaan kruist met de Zonweg, komt het bruisend hart van de Binckhorst. Het wijkhart bestaat uit een reeks van stedelijke ruimtes van aantrekkelijke straten en verblijfsplekken waar mensen elkaar ontmoeten. Bovendien is het wijkhart met een tramhalte uitstekend verbonden met het openbaar vervoer. Het is een omgeving met veel reuring en een veelvoud aan voorzieningen. Het clusteren van de voorzieningen draagt bij aan een buurtgevoel en zorgt ervoor dat bezoekers met één bezoek gebruik kunnen maken van het diverse aanbod. In het wijkhart vind je frequent benodigde voorzieningen zoals een supermarkt, de drogist en een bakker, maar ook niet-dagelijkse voorzieningen als een kapper, fietsenmaker en horeca. Bovendien vind je in en nabij het wijkhart verschillende sociale maatschappelijk voorzieningen en dienstverlening als de fysiotherapeut, huisartsen, pick-up points en een kindcentrum. Bovendien biedt de Escherhal ruimte voor het huisvesten van een nader te bepalen bijzonder programma aan de Binckhaven.

"KIJK VERDER DAN ALLEEN DE PLINT. DE VERDIEPINGEN ERBOVEN KUNNEN OOK EEN LEVENDIGE FUNCTIE KRIJGEN"

4.18.3 HET ACTIVEREN VAN BIJZONDERE (BINCK)PLEKKEN

Naast een aantrekkelijk wijkhart, dragen diverse voorzieningen in en nabij beeldbepalende en monumentale objecten bij aan de levendigheid van de verschillende buurten. Zo sta je bij de noordelijke tramhalte op de Binckhorstlaan met één been in het nieuwe stadspark. Er worden verschillende voorzieningen georganiseerd zoals een sportcluster met een sporthal en zwembad. Ook is er ruimte voor nachtcultuur. Rond de Binckhaven zijn er kansen voor horeca, en bieden nieuwe bruggen en buurtparkjes aanleiding voor nieuwe voorzieningen.

4.18.4 EEN GEBALANCEERD VOORZIENINGENAANBOD

De maatschappelijke voorzieningen in de Binckhorst dragen bij aan sociale doelen, zoals bestaanszekerheid, kansengelijkheid en gezondheid. Op basis van de richtinggevende referentienormen voor hoogstedelijke woonmilieus is het voorzieningenprogramma voor de Binckhorst geactualiseerd en specifiek gemaakt. Er komen verschillende voorzieningen binnen de categorieën funderend onderwijs, welzijn en zorg, sport/spel/beweging en cultuur, zie ook de tabel op de volgende pagina. Voor de doorontwikkeling is het van belang om het voorzieningenniveau mee te laten groeien met de oplevering van woningen. Daarnaast is voor sommige wijkoverstijgende voorzieningen – zoals de sportvoorziening - er een samenhang met de ontwikkelingen in omliggende wijken zoals Laakhavens. Ook daar wordt immers flink gebouwd en worden veel woningen toegevoegd. Naast een stevig maatschappelijk programma is ook ruimte voor het toevoegen van commerciële voorzieningen.

"GEZONDE OPTIES ONTBREKEN, ALLEEN EEN SNACKBAR IN DE BUURT"

4.19 MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN

Het gewenste en benodigde maatschappelijke voorzieningenprogramma in de Binckhorst is onderbouwd op basis van de Nota richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen (2024). Hierin is voor verschillende stedelijke milieus het vertrekpunt geformuleerd voor de ruimtelijke claim waarmee rekening moet worden gehouden in (met name de grote) gebiedsontwikkelingen. Uitgangspunt is in de gebiedsontwikkelingen zelf steeds een bewuste keuze te maken over hoe hiermee om te gaan. Het beoogde woningbouwprogramma, de faseringen en het tempo van de realisatie zijn daarin belangrijke factoren.

Naast de normen uit de nota wordt ook rekening gehouden met de stedelijke vraag. Dit geldt bijvoorbeeld voor een nieuw Haags zwembad, waarvan in het coalitieakkoord is opgenomen dat deze in de Binckhorst komt. Praktisch is het wenselijk het zwembad te combineren met de sporthal die op grond van de normen al nodig is voor de Binckhorst. Hiermee wordt een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik nagestreefd. Het combineren van functies is sowieso een belangrijk uitgangspunt bij de realisatie van nieuwe voorzieningen. Het is van belang om de voorzieningen mee te laten groeien met de oplevering van woningen. Daarbij is het overigens niet zo dat voor elke categorie voorzieningen de realisatie gelijk oploopt met de oplevering van woningen. Zo is het in ontwikkelgebieden niet ongebruikelijk dat de piek van het aantal basisschool leerlingen zich pas enkele jaren ná oplevering van de laatste woning voordoet.

Voor het Gebiedsprogramma Binckhorst is op basis van de vertrekpunten uit de nota en aan de hand van het beoogde woningbouwprogramma, voor elke maatschappelijke voorziening een concrete ruimteclaim geformuleerd.

"ZORG VOOR EEN BUURTHUIS EN PLEKKEN WAAR BEWONERS ELKAAR KUNNEN ONTMOETEN"

Maatschappelijke voorzieningen	Omvang (bvo)	Toelichting
Onderwijs: 0-18 school	9.000 m²	Locatie Trekvlietkwartier
Bibliotheek	500 m²	Locatie Trekvlietkwartier (onderdeel van de 0-18 school)
Opvang huiselijk geweld	2.500 m²	Locatie Trekvlietkwartier
Onderwijs: basisscholen	9.000 m²	Locatie Binkhavenkwartier en Parkkwartier
Eerstelijns zorg	4.000 m²	Locatie Binckhavenkwartier, Trekvlietkwartier en Parkkwartier
Buurtaccomodatie	500 m²	Locatie Parkkwartier
Wijkaccomodatie	1.000 m²	Locatie Binckhavenkwartier
Cultureel programeerbare ruimte	500 m²	Locatie Binckhavenkwartier
Zwembad	5.000 m²	Locatie Mercuriuskwartier
Sporthal	3.500 m²	Locatie Mercuriuskwartier
Maatschappelijke organisaties	5.000 m²	Locatie n.t.b. (ruimte met een beperkte huur)
Opvang specifieke doelgroepen	15.000 m²	Locatie n.t.b.
Onvoorzien(ing)	2.000 m²	Locatie n.t.b.
Totaal	**57.500 m²**	
In bestaand vastgoed (Polluxhal)		
Ondersteunende podiumfunctie	350 m²	
Creatieve betaalbare bedrijvigheid	4.150 m²	
Nachtcultuur	500 m²	
Totaal	**5.000 m²**	

Maatschappelijke voorzieningen op basis van totaal van 12.500 woningen in de Binckhorst

BELANGRIJKE UITGANGSPUNTEN EN SPELREGELS VOOR PROGRAMMA

In de voorgaande paragrafen is de visie op het thema programma beschreven. Hier volgt een overzicht van de uitgangspunten en spelregels die gelden als basis voor de wijziging van het omgevingsplan. Ze vormen het kader waaraan de gebiedspaspoorten/bouwenveloppen moeten voldoen en gelden tevens als basis voor het (op te stellen) beeldkwaliteitsplan en uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte.

Wonen
- Toevoegen van 7.000 tot maximaal 8.050 woningen (conform Plan-MER), aanvullend op maximaal 5.000 woningen in huidige omgevingsplan
- Een goede mix van betaalbare en dure woningen
- In afwijking van de Woonvisie 2040 wordt 70% in het gereguleerd (betaalbaar) segment ontwikkeld en 30% in de vrije sector.
- Voor de kwartieren geldt de verdeling in woningbouw categorieën, zoals opgenomen in de tabel op pagina 143.

Werken
- Nieuwe bedrijvigheid maximaal categorie 2 (conform huidige omgevingsplan). Uitzondering hierop vormt noordelijk deel Mercuriuskwartier, waar verruiming met categorie 3.1 en 3.2 mogelijk wordt gemaakt.
- Bestaande bedrijven met grote hindercontouren zullen aanvullende maatregelen moeten nemen of worden verplaatst naar elders in de stad of de regio. Het intensiveren en stapelen van functies is het uitgangspunt voor Mercuriuskwartier, waar de focus ligt op werken, aangevuld met een stedelijke voorzieningen.
- Vergroten van het aantal arbeidsplaatsen (méér fte per m2).
- Het werkprogramma is gemaximeerd. Dit is inclusief de gebruiksruimte die nog beschikbaar is in het huidige omgevingsplan.

Voorzieningen
- Gebalanceerd voorzieningenaanbod, met zowel maatschappelijke- als commerciële voorzieningen.
- Zekere flexibiliteit in het programma, zodat deze mee kan groeien met de behoefte van de wijk en de stad.
- Centraal in de Binckhorst komt een wijkhart waarbij meerdere voorzieningen worden geclusterd.
- Bijzondere plekken, bijvoorbeeld Binckplekken, ov-haltes, pleinen, kades en parken krijgen een bijzondere functie, zoals aangegeven op de spelregelkaart.
- Menging van voorzieningen met wonen en werken, bijvoorbeeld met voorzieningen in de plint (op locaties die op de spelregelkaart zijn aangeduid als actieve en levendige plint, zie paragraaf 4.21).
- Minimaal programma voor maatschappelijke voorzieningen volgens de tabel op pagina 148 (in eindsituatie).
- Het voorzieningenprogramma vormt het beoogde minimum in de eindsituatie, dit is inclusief de gebruiksruimte die nog beschikbaar is in het huidige omgevingsplan.

Programma	Aandeel	Indicatie bvo	Aantal
Wonen	62%	678.500 m^2	7.000 woningen
Werken	22%	242.000 m^2	
Voorzieningen	10%	113.500 m^2	
Parkeren	6%	69.000 m^2	2.150 plaatsen
Totaal		1.103.000 m^2	

Bandbreedte tot 8.050 woningen (+15%)
- Door gemiddeld bvo per woning te verlagen van 96 naar 86 m2
- Door aandeel wonen te vergroten t.o.v. werk en voorzieningen
- Combinatie van beide

Programma voor de doorontwikkeling

4.20 PLAN-MER EN OMGANG BESTAANDE BEDRIJVEN

In een gemengd woon-werkgebied is speciale aandacht nodig voor een gezonde en veilige leefomgeving. Bedrijven kunnen hinder opleveren voor woningen en andere gevoelige functies en de komst van nieuwe gevoelige functies kan beperkingen opleveren voor bestaande bedrijvigheid. Daarom kan niet alle bedrijvigheid een plek krijgen in de Binckhorst en zal onderzocht moeten worden in hoeverre en op welke wijze woningbouw mogelijk gemaakt kan worden in de nabijheid van bedrijven die op de Binckhorst blijven. Ook wordt bij de transformatie van het gebied ingezet op het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied om de gezondheid te bevorderen, bijvoorbeeld door het toevoegen van groen.

4.20.1 PLAN-MER

In het kader van de doorontwikkeling van de Binckhorst, de komst van een geothermiecentrale en de aanleg van De Vlietlijn is een plan-MER (mileueffectrapport) opgesteld. In het plan-MER worden de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen in kaart gebracht. De belangrijkste thema's die in het plan-MER aan bod komen zijn mobiliteit, geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en natuur. De conclusies en aanbevelingen die volgen uit de effectbeoordelingen en de beoordeling op het doelbereik van de doorontwikkeling Binckhorst zijn terug te vinden in deel D van onderhavig programma.

Daarnaast zijn in het Plan-MER een aantal varianten en gevoeligheidsanalyses onderzocht. Voor de doorontwikkeling Binckhorst zijn varianten onderzocht voor geothermie, waarbij de uiteindelijke keuze is gevallen op de locatie langs de Vestaweg.

4.20.2 NIET ALLE BEDRIJVEN KUNNEN BLIJVEN IN DE BINCKHORST

De uitvoering van het Gebiedsprogramma Binckhorst is niet mogelijk bij behoud van alle bestaande bedrijvigheid. In het huidige Omgevingsplan Binckhorst (dat ruimte biedt aan maximaal 5.000 woningen) is het uitgangspunt dat de bestaande bedrijven op de Binckhorst gevestigd kunnen blijven. Nieuwe ontwikkelingen dienen rekening te houden met bestaande activiteiten, waarbij het uitgangspunt in het huidige omgevingsplan is dat bestaande bedrijven niet belemmerd mogen worden in de vergunde bedrijfsvoering. In het kader van onderhavig Intergemeentelijk Gebiedsprogramma, dat onder andere voorziet in de aanleg van De Vlietlijn en de toevoeging van zo'n 7.000 – 8.050 extra woningen is dat uitgangspunt niet meer houdbaar.

Voor Gebiedsprogramma Binckhorst gelden daarom de volgende uitgangspunten:

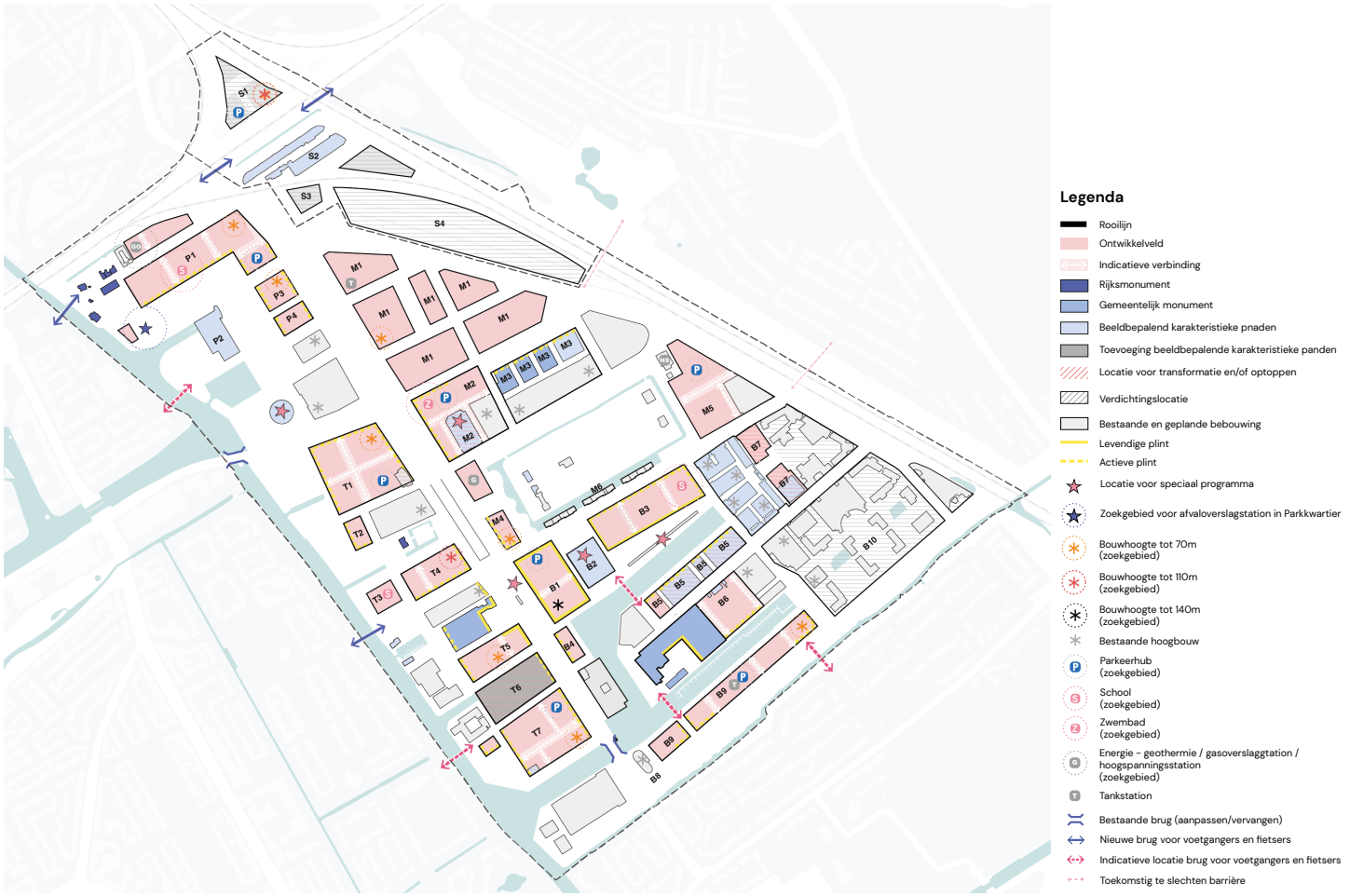
- Nieuwe bedrijvigheid in de Binckhorst wordt alleen toegestaan mits passend in gemengd gebied (maximaal milieucategorie 2 dan wel maximale richtafstand van 10 meter voor geluid en 30 meter voor geur en gevaar). Uitzondering hierop vormt een deel van het Mercuriuskwartier waar ook milieucategorie 3.1 en 3.2 worden toegestaan.
- Het rangeerterrein van Prorail blijft behouden.
- Bedrijven die onder de compensatieafspraken met de Provincie op de GAVI-kavel (Bestuursovereenkomst Binckhorst) vallen, worden (op termijn) niet meer planologisch mogelijk gemaakt, waardoor op deze locaties geen nieuwe bedrijven met grote richtafstanden kunnen komen.
- De richtafstanden van Basal, Jachtwerf De Haas, Maison Kelder en de HTM-locatie liggen voor een groot deel over de beoogde ontwikkeling in de Trekvlietzone en de Binckhaven. Deze bedrijven vormen – zonder hinderbeperking – een belemmering voor de herontwikkeling van de Binckhorst. Voor het afvaloverslagstation geldt dat ten aanzien van ontwikkelingen in het Parkkwartier. Maison Kelder is meegenomen in de compensatieruimte op de GAVI-kavel.
  Voor de watergebonden bedrijven Basal en Jachtwerf De Haas is de inzet om de richtafstanden te beperken. In overleg met deze bedrijven wordt onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de richtafstanden te beperken. Daarmee ontstaat meer ruimte voor woningbouw en kan een prettige en gezonde woon- en leefomgeving worden gecreëerd.
- Voor Maison Kelder is de inzet uitplaatsing (binnen de Binckhorst) te onderzoeken, al dan niet met hinder beperkende maatregelen.
    - Voor het afvalcluster is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd, waarin is onderzocht wat de meest geschikte nieuwe locaties zijn voor (onderdelen van) het afvalcluster. Uit deze studie is een voorkeursvariant opgesteld met de volgende locaties dat als beste en meest haalbare naar voren gekomen:
    - De afvaloverslag (afvalkathedraal) blijven behouden binnen het Parkkwartier. Wel wordt verder onderzocht hoe deze onderdelen zo goed mogelijk kunnen worden ingepast in het Parkkwartier, met als doel de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.
    - De voertuigremise en het kantoor van HMS worden verplaatst naar de N-kavel.
    - Binnen de kavels Supernovaweg en Bedrijventerrein Fruitweg (Energiestraat) worden een HSO, een fietsdepot en een klein ABS vanuit het afvalcluster ondergebracht.
    - Bij een mogelijke uitbreiding van bedrijventerrein Westvlietweg wordt ruimte gereserveerd voor de overige functies van HMS, waaronder de grofvuilbunker en het containerdepot, en voor een groot ABS.
- Voor deze locaties met bijhorende onderdelen van het afvalcluster zijn door het college ruimtelijke reserveringen vastgesteld (RIS10978781). Dit betekent dat er nog vervolgonderzoek nodig is om definitief vast te stellen of en op welke manier de onderdelen van het afvalcluster daadwerkelijk op deze locaties gerealiseerd kunnen worden. De verplaatsing en inpassing van deze functies is daarmee een langdurig traject dat gefaseerd verder wordt uitgewerkt.

4.21 RUIMTELIJKE KWALITEIT EN RUIMTELIJKE SPELREGELS

Als ruimtelijke uitwerking van de visie op de Binckhorst zijn spelregels opgesteld die sturing geven aan de ontwikkelmogelijkheden en moeten bijdragen aan een aantrekkelijke en levendige stadswijk. Naast deze spelregels worden in dit hoofdstuk richtinggevende uitspraken gedaan over de beoogde beeldkwaliteit. Dit Gebiedsprogramma Binckhorst vormt de basis voor het (op te stellen) beeldkwaliteitsplan voor de Binckhorst. Ruimtelijke spelregels en beeldkwaliteitseisen vormen samen de ruimtelijke kaders voor wijziging omgevingsplan.

4.21.1 SPELREGELKAART

De spelregelkaart is indicatief van aard en vormt het kader voor de verdere uitwerking van het gebied. Bij het opstellen van gebiedspaspoorten en bouwenveloppen worden de uitgangspunten uit de spelregelkaart ruimtelijk nader uitgewerkt en geconcretiseerd. Het Beeldkwaliteitsplan en het Buitenruimteplan Binckhorst geven daarbij een duidelijkere en meer maatvaste vertaling van deze spelregelkaart, zowel voor de bebouwing als voor de inrichting van de openbare ruimte.



Spelregelkaart

Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend. De maatvoering is indicatief

4.22 BEGRENZINGEN EN VERBINDINGEN

4.22.1 CONTOUR BINCKHORST

Gebiedsbegrenzing

Het gebied binnen deze contour vormt het areaal waar het Gebiedsprogramma Binckhorst op van toepassing is.

4.22.2 VERBINDINGEN

Met het oog op de verdere ontwikkeling worden nieuwe verbindingen gemaakt en bestaande aangepast.

Bestaande brug (aanpassen/vervangen)

De Binckhorstbrug wordt vervangen voor een nieuwe brug, zodat De Vlietlijn hier gebruik van kan maken. De Trekvlietbrug wordt aangepast zodat deze geschikt is voor een fietsverbinding, waarmee tevens een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers wordt gerealiseerd.

Nieuwe brug voor voetgangers en fietsers

Hier wordt onder andere een nieuwe rechtstreekse verbinding over de Trekvliet gerealiseerd. Die is nodig om het Waterfrontpark betekenis te geven voor stadsdeel Laak. Ook de Velostrada krijgt onder andere een nieuwe brug

Indicatieve locatie brug voor voetgangers en fietsers

Op meerdere plekken zijn nieuwe verbindingen wenselijk. De exacte locaties en haalbaarheid worden nader onderzocht.

Toekomstig te slechten barrière

De ambitie is om de barrièrewerking van de infrastructuur op termijn te slechten en voor voetgangers en fietsers een verbinding ter realiseren onder of over de A12 en het spoor richting Leidschendam-Voorburg.

4.22.3 ROOILIJNEN EN DOORSTEKEN

Voor ontwikkellocaties zijn rooilijnen aangegeven voor bouwblokken en gebouwen. Deze rooilijnen geven de begrenzing aan waarbinnen bebouwing kan worden gerealiseerd. Binnen deze contouren bevinden zich de ontwikkelvelden. De spelregelkaart biedt hiervoor het indicatieve kader. Het Beeldkwaliteitsplan en het Buitenruimteplan Binckhorst werken deze uitgangspunten vervolgens nader uit en leggen de concrete en maatvaste rooilijnen vast, zowel voor de bebouwing als voor de inrichting van de openbare ruimte.

Rooilijn

Het ontwikkelveld wordt begrensd door de rooilijn. Hierbinnen mag ontwikkeld worden. Gebouwen staan doorgaans in de rooilijn, maar dit is geen verplichting. Langs alle ruimtelijke hoofdstructuren staan gebouwen in principe wel in de rooilijn en definiëren en begeleiden daarmee de openbare ruimte op heldere wijze. In het buitenruimte plan worden rooilijnen maatvast ingetekend, in afstemming met de openbare ruimte en ondergrond.

Indicatieve verbinding
Verbindingen door ontwikkelvelden zijn indicatief aangeven. Doel is dat de ontwikkelvelden doorwaadbaar worden middels doorsteken. Per ontwikkelveld is een minimaal aantal doorsteken weergeven per richting, deze zijn nodig voor het creëren van een fijnmazige structuur en menselijke maat, maar ook om ondergrondse opgaven aansluitingen te kunnen borgen. Deze doorsteken zijn openbaar of publiek toegankelijk. Openbare doorsteken zijn voor iedereen en altijd toegankelijk en vormen onderdeel van de openbare ruimte. Doorsteken kunnen ook als collectieve ruimte worden gerealiseerd. Zij zijn dan publiek toegankelijk, maar lopen over private grond.

4.23 ONTWIKKELING EN PROGRAMMA

4.23.1 ONTWIKKELING

Ontwikkelveld
Een ontwikkelveld wordt op de kaart begrensd door de rooilijn. Hierbinnen mag gebouwd worden. De maximale bouwhoogte is 40 meter, tenzij anders vermeld als zoeklocatie voor hoogbouw. Dit geldt ook voor de hieronder nader toegelichte locaties voor transformatie en/of optoppen, en verdichtingslocaties

Locatie voor transformatie en/of optoppen
Bestaande (en soms karakteristieke) gebouwen die worden behouden en geïntegreerd waardoor er een zichtbare gelaagdheid ontstaat in het gebied. Deze gebouwen kunnen op termijn een nieuwe functie krijgen, worden getransformeerd en/of van een optopping worden voorzien. Indien uit verdere studie blijkt dat de gebouwen niet kunnen worden gehandhaafd kan vervangende nieuwbouw worden toegepast.

Verdichtingslocatie
Ontwikkelvelden met bestaande bebouwing of functie die op termijn voor verdere verdichting in aanmerking komen.

- Het Maanplein (B10) leent zich voor kleinschalige verdichting.
- Verdere verkenning moet uitwijzen hoe de Sporendriehoek (S1–S4) zich op termijn kan transformeren. Door de centrale ligging tussen de Binckhorst en het CID is dit gebied kansrijk voor verdichting, maar de ontwikkeling maakt geen onderdeel uit van het huidig programma en wordt beschouwd als een afzonderlijke ontwikkelfase (fase 4).

4.23.2 PROGRAMMA

Elk kwartier kent een specifiek toegewezen programma. Dit programma laat verschillende uitwerkingen open en borgt tegelijkertijd de menging van programma's en dat er niet te dicht wordt bebouwd. Bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden kan, bijvoorbeeld om gebouwinefficiëntie of programmatische kansen in overleg beperkt met het BVO en programma worden geschoven tussen de verschillende buurten of van het programma worden afgeweken.

Levendige plint
Plinten met veel voorzieningen en een gevarieerd programma en een heel rijke beleving van de stad op ooghoogte. Levendige plinten kennen een grote mate van transparantie in de gevel (ca 50%). Hier is sprake van een grotere mate van reuring dan bij de actieve plint.

Actieve plint
Plinten met hier en daar een voorziening in de plint, bijvoorbeeld op de hoek van een ontwikkelveld, en een aantrekkelijke beleving van de stad op ooghoogte. Op plekken waar geen voorzieningen en werkplekken in de plint zijn, wordt voornamelijk gewoond met een voordeur aan de straat, met eventueel appartementen daarboven.

Locatie voor speciaal programma
Markante locaties met een speciaal publiek, openbaar of toegankelijk programma of verschijningsvorm vormen oriëntatiepunten in de Binckhorst.
- Escherhal en kraanbaan
- Cabellerofabriek
- TOP-halte kruising Binckhorstlaan – Capellalaan/Zonweg
- Pulluxhal

Mobiliteitshubs
Zoeklocaties voor een gebouwde collectieve en betaalbare parkeervoorziening.

4.24 BEBOUWING EN BOUWHOOGTE

4.24.1 BESTAANDE BEBOUWING

Voor de Binckhorst zijn een aantal panden aangemerkt als beeldbepalend, karakteristiek en/of monument. Bij elk gebouw zal specifiek worden gekeken of en hoe deze getransformeerd kunnen worden naar een nieuwe bestemming, en of alles behoudenswaardig is. Hierbij is het uitgangspunt om vanuit de kracht en kwaliteiten van het bestaande te handelen naar een toekomstbestendige situatie, en niet om een gebouw alleen maar in oude staat te restaureren.

Bestaande bebouwing
Momenteel bestaande bebouwing en geplande bebouwing binnen kader van huidige Omgevingsplan.

Monumentaal gebouw
Gebouwen met een monumentale status, waarvan de cultuurhistorische waarde behouden moet blijven.

Beeldbepalend of karakteristiek gebouw
Beeldbepalende of karakteristieke gebouwen waarbij wordt gekeken hoe de karakteristieke waarden van het pand behouden kunnen blijven. Hier wordt aangesloten op de systematiek die ook in de rest van Den Haag zal worden toegepast.

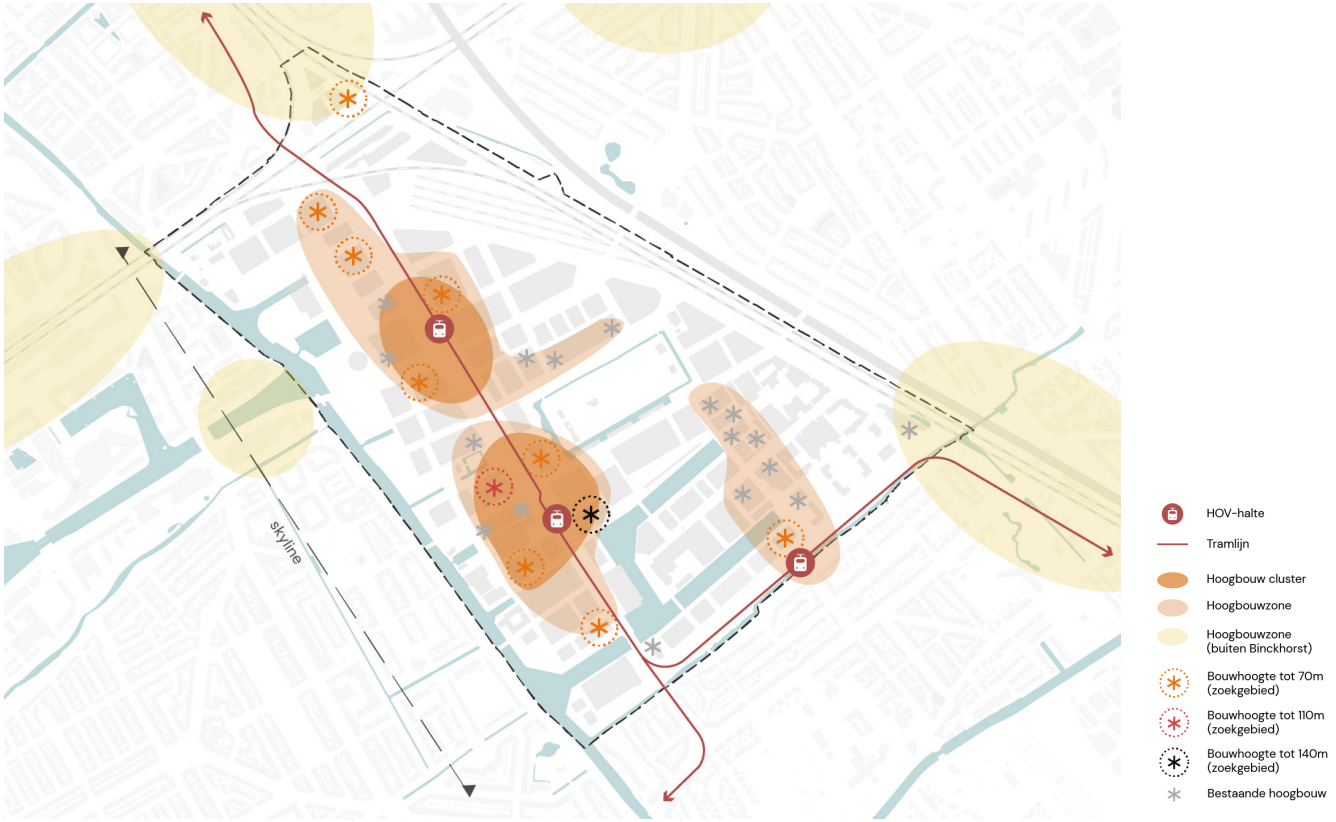
4.24.2 NIEUWBOUW

Nieuwbouw biedt huisvesting aan nieuwe programma's in het gebied. Binnen een ontwikkelveld worden in principe meerdere panden (gebouweenheden) ontwikkelt. Deze nieuwbouw bestaat uit stedelijke ensembles en (omsloten) bouwblokken, samengesteld uit een mix van gebouwgroottes met afwisselende bouwhoogtes, breedtes en dieptes. Langs de hoofdstructuren staan gebouwen binnen een bouwveld veelal geschakeld aan elkaar. De panden hebben een herkenbaar en een eenduidige basisvorm. De nieuwbouw draagt bovendien bij aan het creëren van heldere stedelijke ruimtes. Waar mogelijk, bijvoorbeeld op grote percelen, worden verrijkingen in het stedelijk weefsel opgenomen met prettige verblijfsplekken, zoals met verrassende stadsnissen, groene oases, steegjes, pleintjes. Er wordt een zorgvuldige blok- en gebouwgeleding toegepast met voldoende dieptewerking in de gebouwen, met name in de onderbouw (stad op ooghoogte). Een spel van reliëf, diepe neggen, licht en schaduwwerking, glans en tactiliteit prikkelt de zintuigelijke ervaring en sensatie. Balkons nodigen uit tot gebruik, hebben een zekere beslotenheid voor privacy en beschutting van wind. Buitenruimten domineren het beeld van het gebouw niet, vallen deels in het gebouwvolume en kragen doorgaans beperkt uit.

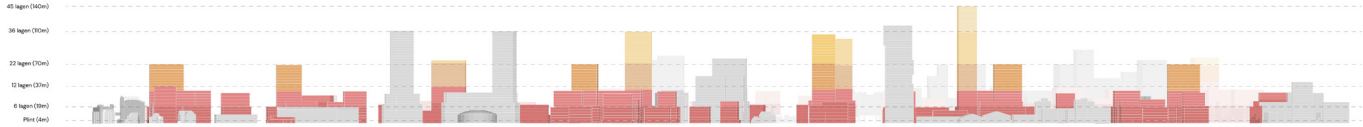
4.24.3 BOUWHOOGTE

Er geldt een maximale bouwhoogte tot 40 meter, tenzij anders gemeld. De straatbreedtes, de afmetingen van de bouwvelden en de hoogte van de bebouwing zijn daarbij allesbepalend. Om overal een “menselijke maat” te borgen, bestaat de bebouwing uit een eerste stedelijke laag tot 6 lagen (max. 20 meter) en een middenbouw of tweede stedelijke laag tot 12 bouwlagen (max. 40 meter). Zij zijn als bouwvolume onderling afleesbaar. Gebouwen hebben in principe hoge plinten (4-8 meter). Dit zorgt voor een flexibele invulling.

Nabij de HOV-haltes van De Vlietlijn zijn hogere gebouwen toegestaan, mits duurzaam gebouwd (‘Paris Proof’). In de spelregelkaart wordt onderscheid gemaakt tussen hoogbouwlocaties met een bouwhoogte tot 70, 110 en 140 meter. De locaties zijn indicatief weergegeven en betreffen een zoekgebied. Zij zijn gesitueerd langs de hoofdstructuur van De Vlietlijn: Binkhorstlaan/ Maanweg. Er wordt gestreefd naar een gevarieerd hoogteprofiel, waarin wisselende bouwhoogtes vanuit diverse standpunten afleesbaar zijn in een speels stadssilhouet dat ruimtelijk en luchtig is vanuit diverse standpunten. De torens zijn rank vormgegeven. Om de rankheid te borgen wordt een gedifferentieerde maximale omvang van de vloeroppervlakte van de torens gehanteerd, waarbij deze meegroeit met de bouwhoogte. Voor torens tot 76 meter bedraagt deze 750 m², voor torens tussen 76 en 116 meter 900 m² en voor torens tussen 116 en 146 meter 1.000 m².



Hoogbouwlocaties (vanaf 40 meter) geclusterd rondom HOV-haltes



Schematische doorsnede

Bestaande hoogbouw
Locaties waar hoogbouw is gerealiseerd of is gepland binnen kader van huidige Omgevingsplan.

Zoekgebied toren met bouwhoogte tot 70 meter
Zoekgebied voor een locatie waar één toren tot 70 meter kan worden gerealiseerd

Zoekgebied toren met bouwhoogte tot 110 meter
Zoekgebied voor een locatie waar één toren tot 110 meter kan worden gerealiseerd

Zoekgebied toren met bouwhoogte tot 140 meter
Zoekgebied voor een locatie waar één toren tot 140 meter kan worden gerealiseerd

Voor gebouwen hoger dan 30 meter vormt de (geactualiseerde) Haagse hoogbouwnota het uitgangspunt. In het (op te stellen) beeldkwaliteitsplan zal tevens een specifiekere uitwerking voor hoogbouw in de Binckhorst worden opgenomen.

4.25 RUIMTELIJKE KWALITEIT

Als opmaat naar het (nader uit te werken) beeldkwaliteitsplan volgen hierbij richtinggevende uitspraken met betrekking tot de kwaliteit van architectuur en openbare ruimte die beoogd wordt.

Heldere en verrassende structuur
Gebouwen vormen helder stedelijke ruimtes (Trekvlietpark, Binckhorstlaan en de Binckhaven), en bieden waar mogelijk (grote kavels) verrassende stadsnissen, groene oases, steegjes, pleintjes en plekken.

Gebouwvolumes met een menselijke maat
De panden vormen samen een ‘Europese stad’ met een aantrekkelijke de stedelijke laag van maximaal zes bouwlagen, en op plekken in de tweede lijn tot twaalf bouwlagen hoog.

Stad op ooghoogte
Een goed ontwerp, (landschaps)architectuur, goede materialen en details dragen bij aan een rijk en levendig stadsleven, waar mensen graag wandelen, fietsen, zitten, met elkaar praten en rondkijken.

Duurzaam en gezond
De Binckhorst heeft forse ambities op het vlak van duurzaamheid, gezondheid en klimaat. De stad van 6-12 bouwlagen biedt de mogelijkheid om duurzaam te bouwen (‘Paris Proof’). De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht met oog op kwaliteiten nu en de ontwikkeling door de tijd. Beheerbaarheid is daarin uiteraard de voorwaarde.

Gebouwen die beklijven
Verspreid door de Binckhorst staan oude en nieuwe gebouwen die nét iets extra’s hebben. De panden hebben een bijzondere architectuur en/ of programmering.

5 VIER KWARTIEREN

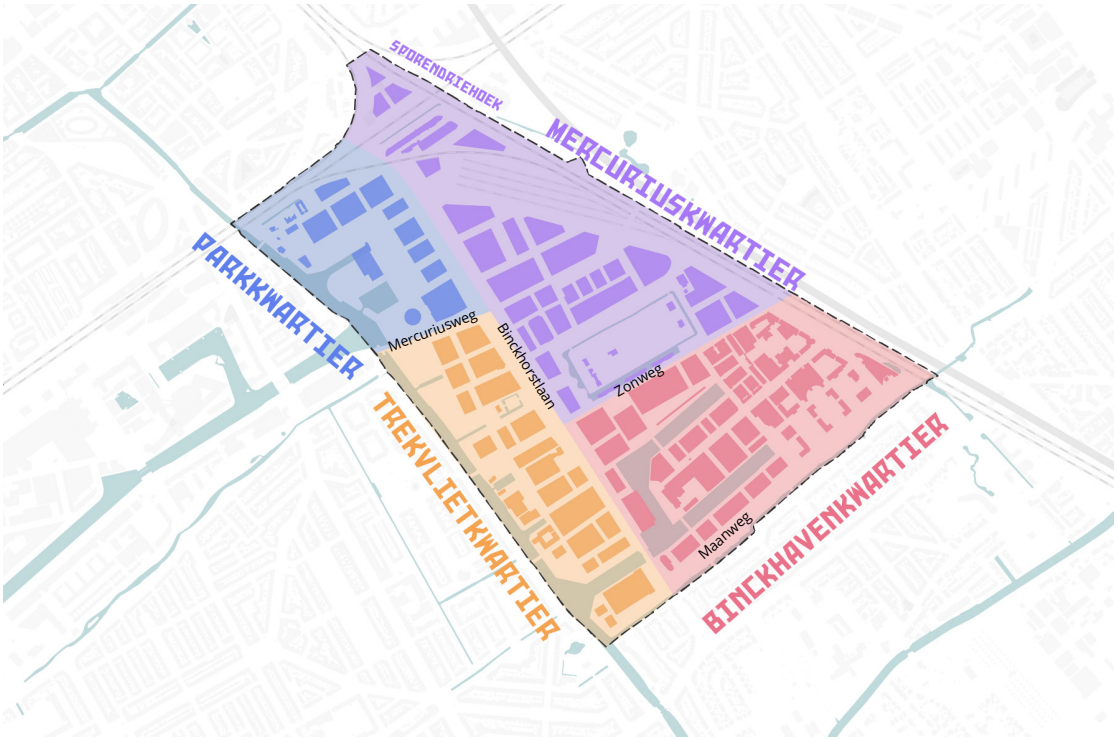
5.1 KARAKTERISTIEKE KWARTIEREN

5.1.1 VIER ONDERSCHEIDENDE GEBIEDEN

De Binckhorst bestaat uit vier karakteristieke kwartieren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze onderscheidende deelgebieden. Ieder kwartier krijgt een eigen sfeer en identiteit passend bij de ligging, aanwezige bestaande kwaliteiten en kansen voor ontwikkeling.

Per kwartier is het programma bepaald met een specifieke mix van wonen, werken en voorzieningen. Zo ontstaan verschillende type gebieden en unieke plekken waar inwoners en bezoekers zich thuis kunnen voelen. Gezamenlijk maken de vier kwartieren de Binckhorst tot een volwaardige en complete stadswijk.

Op de volgende pagina's is bij ieder kwartier een programmatabel opgenomen van nieuw te realiseren programma. Dit is de uitkomst van een zorgvuldig proces van rekenen en tekenen. In ieder kwartier wordt een 'normatief programma' en een 'expliciet programma' vermeld. Het normatieve programma betreft de generieke programmamix van het nieuw te realiseren wonen, werken en voorzieningen binnen het desbetreffende kwartier. Bij de uitwerking van initiatieven en plannen in een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe is het vertrekpunt voor de programmatische onderdelen, de verhoudingsgewijze programmamix van het normatieve programma behorend bij het kwartier waarin de locatie is gelegen. Aanvullend op het normatieve programma, zijn ook expliciete programma's aan concrete locaties toegewezen. In de tabellen en teksten wordt verwezen naar de locaties middels aanduiding van de desbetreffende ontwikkelvelden uit de spelregelkaart, zie pagina 152. Indien er in één of meerdere ontwikkelvelden sprake is van toegekend expliciet programma, wordt dit programma toegevoegd en opgeteld bij het normatieve programma in een gebiedspaspoort/bouwenveloppe. In zo'n geval wijkt de uiteindelijke programmaverdeling binnen het gebiedspaspoort/bouwenveloppe dus verhoudingsgewijs af van de generieke percentages van het normatieve programma. Tot slot, er zijn bandbreedtes opgenomen voor het aantal woningen per kwartier. Hiervoor geldt dat de som van het aantal toe te voegen woningen in de vier kwartieren samen niet boven het maximum van 8.050 woningen kan komen in de eindsituatie.



Spelregelkaart
Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend. De maatvoering is indicatief

”DE BINCKHORST HEEFT UNIEKE GEBIEDEN EN PLEKKEN. ALLEMAAL MET HUN UNIEKE GELUIDEN. HEB OOK AANDACHT VOOR DE BELEVING VAN GELUID BIJ DE UITWERKING VAN DE KWARTIEREN!“



Park aan het water ©Agence TER



Verblijfsplek aan het water
©HafenCity Hamburg GmbH



Stedelijk leven aan de kade
©LEVS architecten/ Ossip van Duivenbode



Werkgebied met voorzieningen
©Jordy Stamps

5.1.1.1 BINCKHAVENKWARTIER

Dit wordt een levendig en gemengd hoogstedelijk gebied met een industriële look en feel rondom de havenarmen. In het noordwestelijke deel van dit kwartier het wijkhart voorzien. Daarnaast komen er levendige openbare kades aan het water, informele groene verblijfsplekken nabij erfgoed en dwaalroutes tussen de nieuwe en getransformeerde bestaande bebouwing door.

5.1.1.2 TREKVLIETKWARTIER

Dit kwartier wordt gekarakteriseerd door de ligging aan het Waterfrontpark, het oeverpark dat langs de Trekvliet wordt gerealiseerd. Er ontstaat een speelse combinatie van nieuwe gebouwen en bijzonder erfgoed, zoals Kasteel Binckhorst en de Fokker terminal. Een prettige stedelijke mix waarin er ruimte is voor wonen, werken en voorzieningen.

5.1.1.3 PARKKWARTIER

Het gebied van de voormalige gasfabriek en het huidige afvalcluster wordt getransformeerd naar een stoer en levendig stadspark van allure, tevens onderdeel van het Waterfontpark aan de Trekvliet. Binnen dit kwartier wordt het park omsloten door hoogstedelijke bebouwing. Een uniek Haags kwartier waar wonen, werken, voorzieningen en recreëren samenkomen met betekenis voor de stad.

5.1.1.4 MERCURIUSKWARTIER

Schakel tussen het centrum van de stad en de regio. Het is de plek voor maakindustrie en stadsverzorgende bedrijvigheid en biedt ruimte voor stedelijke voorzieningen zoals een zwem- en sportcentrum. Langs de Wegastraat is in aansluiting op het bestaande wonen meer ruimte voor een hoogstedelijk karakter met gemengd programma.

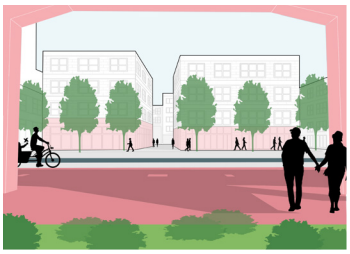
5.2 BINCKHAVENKWARTIER

5.2.1 LEVENDIG EN GEMENGD

De kenmerkende bestaande haven vormt de naamgever van dit kwartier aan de zuidoostzijde van de Binckhorst; het Binckhavenkwartier. Het omvat het gebied tussen de Zonweg, Regulusweg, Maanweg en de Binckhorstlaan. De afgelopen jaren is het gebied al verkleurd en is een deel van de kantoren getransformeerd, zijn nieuwe woningen toegevoegd en heeft bedrijvigheid binnen de 'impact economy' zich hier gevestigd. Bij toekomstige ontwikkeling wordt hier verder op ingezet. Het kwartier is goed ontsloten, enerzijds direct gelegen aan de op- en afrit van de snelweg A12, alsook met De Vlietlijn met een haltering aan de Binckhorstlaan en de Melkwegstraat. Voor de fietser en voetganger wordt ingezet op een fijnmazig stedelijk weefsel binnen het kwartier, waarin met name de openbare kades een belangrijke rol spelen voor zowel verblijven als verplaatsen. Er komen twee nieuwe bruggen over de havenarmen om het schiereiland onderdeel te maken van het stedelijk netwerk en te verbinden met het HOV. Ook worden prettige routes en aansluitingen gemaakt met de HOV-haltes. De halte aan de Binckhorstlaan zorgt voor een prettige oversteekmogelijkheid. De halte aan de Melkwegstraat wordt ook goed bereikbaar vanuit Voorburg met een nieuwe route en brug.



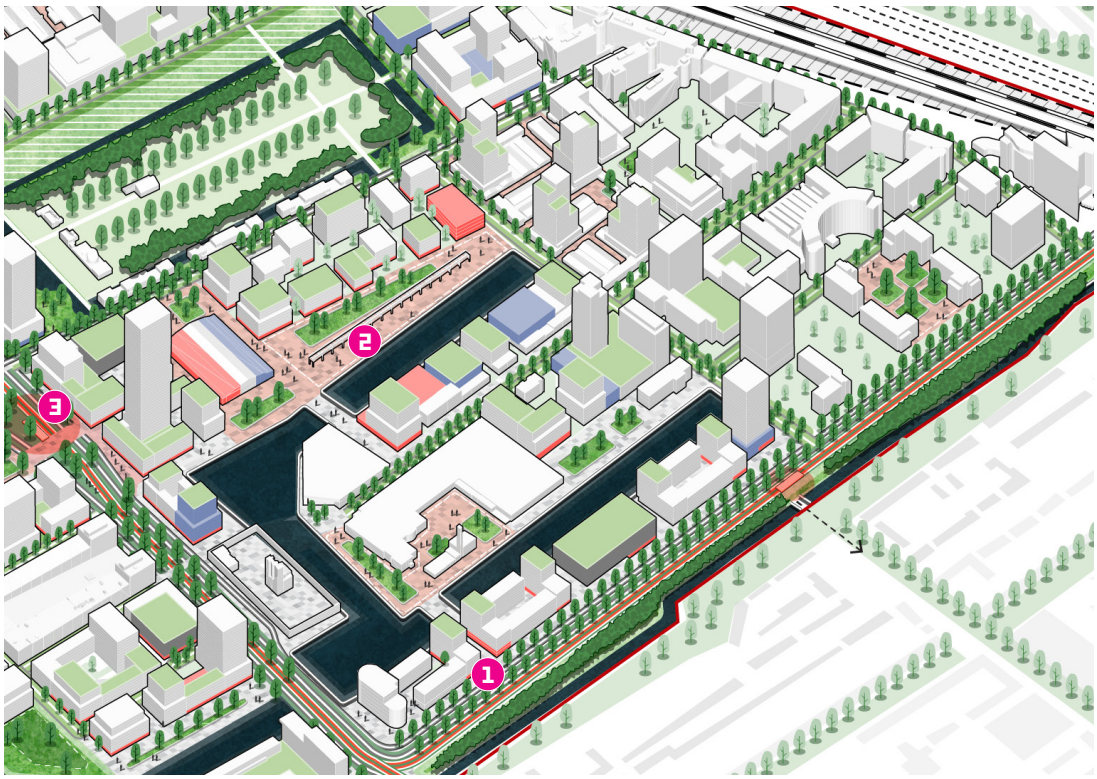
1 Maanweg



2 Kraanbaan



3 Voorzieningen aan de Binckhorstlaan



Vogelvlucht van Binckhavenkwartier (voorbeelduitwerking)

5.2.2 PROGRAMMA

Het Binckhavenkwartier wordt ontwikkeld tot een gemengd hoogstedelijk milieu, met een levendige mix van zowel wonen, werken als voorzieningen. In het gebied is ruimte voor het toevoegen van 2.600 tot 3.000 woningen aanvullend op de reeds bestaande en geplande woningen. Het hart van de Binckhorst is onderdeel van dit kwartier, gelegen op de plek waar de belangrijke assen van Binckhorstlaan en Zonweg elkaar ontmoeten. Het betreft het gebied rondom de bestaande Escherhal, ook wel bekend onder de naam 'Op de Centrale'. Hier komen verschillende voorzieningen, waaronder twee supermarkten (locatie B1-B2), horeca (locatie B1-B2-B3), een basisschool (locatie B1-B2-B3). Ook een zorgcentrum en andere voorzieningen zijn wenselijk. Een tweede grotere ontwikkeling is voorzien aan de Maanweg. Hier komen compacte stadsblokken wisselende hoogtes en verschillende type woningen, gecombineerd met ruimte voor werk en voorzieningen in de plinten. Daarnaast kunnen op verschillende andere locaties ontwikkelingen plaatsvinden van grotere en kleinere omvang met gemixt programma. Zo ontstaat een levendig kwartier.

PROGRAMMA BINCKHAVENKWARTIER

Wonen	241.000 m² BVO	76%
Werken	22.000 m² BVO	7%
Voorzieningen	27.000 m² BVO	8%
Parkeren	30.000 m² BVO	9%
Totaal programma	**320.000 m² BVO**	**100%**

WONINGBOUWPROGRAMMA (BANDBREEDTE)

Wonen		**min**		**max**	
Sociaal	30%	780	-	830	woningen
Midden	45%	1170	-	1350	woningen
Vrije sector	25%	650	-	750	woningen
Totaal	**100%**	**2.600**	-	**3.000**	**woningen**

VOORZIENINGENPROGRAMMA

Voorzieningen	Normatief programma	Expliciet programma (op specifieke locatie)		Totaal
Commercieel	9.400 m² BVO	6.000 m² BVO		**15.400 m² BVO**
		4.000 m² BVO	*Supermarkt (B1-B2-B3)*	
		2.000 m² BVO	*Horeca (B1-B2-B3)*	
Maatschappelijk	6.800 m² BVO	4.500 m² BVO		**11.300 m² BVO**
		4.500 m² BVO	*Basisschool (B1-B2-B3)*	
Totaal	**16.200 m² BVO**	**10.500 m² BVO**		**26.700 m² BVO**

5.2.3 SFEER EN IDENTITEIT

Het Binckhavenkwartier heeft een uitgesproken karakter met een levendige mix van functies en industriële look en feel. Het spreekt de avontuurlijke stedeling aan die houdt van reuring. Woningen zijn grotendeels appartementen in gemengde gebouwcomplexen met werkfuncties en voorzieningen in de plint. In de Binckhaven wordt voortgebouwd op het stoere karakter van de haven. Dit is met name zichtbaar en voelbaar rondom de havenarmen. Kades vormen een stelsel van openbare ruimtes met stoere en robuuste uitstraling en materialisering en behoud van havenrelikwieën en inrichtingselementen. Bovendien wordt ingezet op het creëren van een prettige groene omgeving voor verblijf, ontspanning en recreatie aan en op het water.
Er is een mix in gebouwgrootte van bestaande en nieuwe gebouwen, hoofdzakelijk georiënteerd op de waterkant met daartussendoor informele fijnmazige routes en fijne groene verblijfsplekken nabij het erfgoed.

5.3 TREKVLIETKWARTIER

5.3.1 GROEN EN STEDELIJK

Het Trekvlietkwartier vormt het zuidwestelijke kwartier. Het omvat het gebied tussen Binckeiland en de Mercuriusweg en is enerzijds gelegen aan de Trekvliet en anderzijds aan de zuidoostelijke deel van de Binckhorstlaan. Met de ontwikkeling van het Waterfrontpark ontstaat een stadspark aan de oevers van de Trekvliet dat een flinke kwaliteitsimpuls voor dit kwartier zal zijn. Molenwijk, aan de overzijde van de Trekvliet gelegen, wordt met nieuwe bruggen voor fiets- en voetgangerverkeer verbonden. Hierdoor wordt de Rijswijkseweg ook eenvoudig te bereiken voor bewoners en bezoekers. De bebouwing aan de Binckhorstlaan kent een verschil in de wijze waarop de relatie met deze hoofdstraat wordt gemaakt. Ter hoogte van het middensegment van de Binckhorstlaan vormt de tunnelmond van de Rotterdamsebaan een forse verkeersbarrière. Ten zuiden van de Zonweg kent de Binckhorstlaan het karakter van een stadsstraat met een prettige interactie tussen binnen- en buitenruimte.



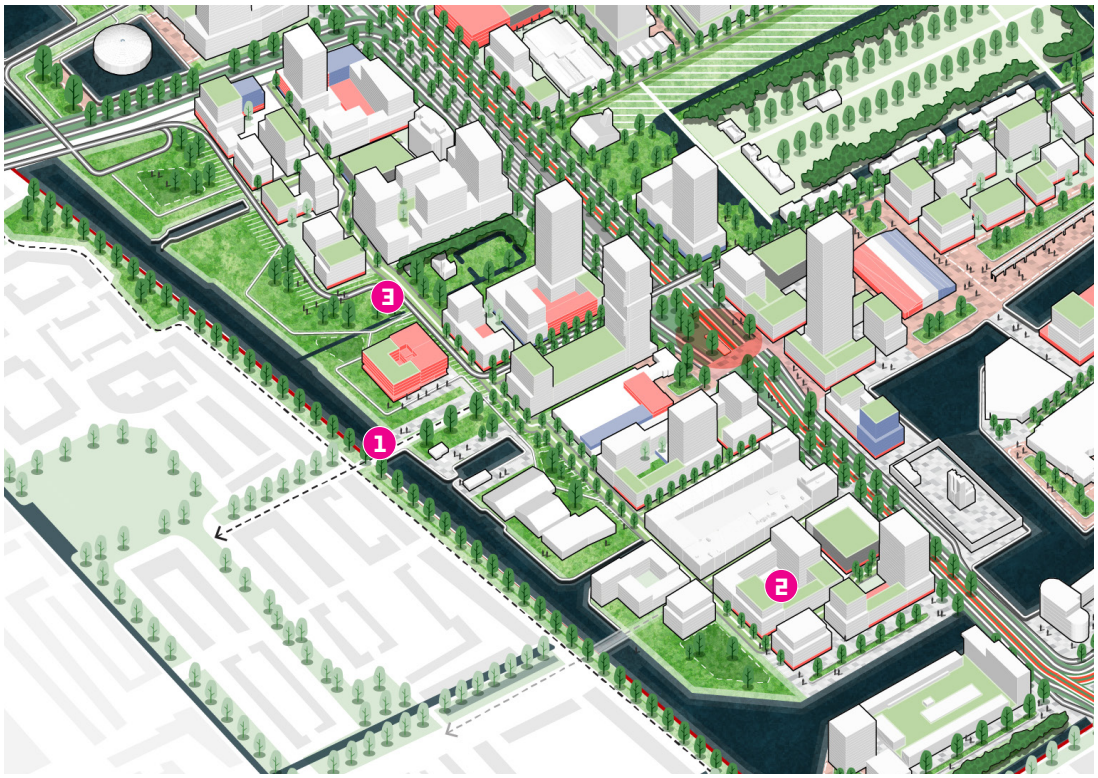
1 Bruggen verbinden wijken



2 Groene en luwe binnentuinen



3 Kasteel de Binckhorst



Vogelvlucht van Trekvlietkwartier (voorbeelduitwerking)

5.3.2 PROGRAMMA

Dit kwartier kent een hoogstedelijke programmamix. De groene kwaliteiten van het kwartier bieden een ontspannen omgeving met een diversiteit aan woningtypes, van stadswoningen tot penthouses. Als groen leefmilieu biedt dit kwartier ook kansen voor gezinswoningen en grondgebonden woningen. Bij de hogere bebouwing wordt uitwerking gegeven aan het idee van een gestapelde buurt. In samenhang met het woningbouwprogramma (2.250 tot 2.600 woningen) worden tevens voorzieningen en werkruimtes gerealiseerd. Dit zal met name in de plinten van de nieuwe ontwikkelingen een plek krijgen. Zo worden buitenruimtes zowel aan de Binckhorstlaan als aan het Trekvliet park geactiveerd. Tevens wordt in het Waterfrontpark een bijzonder programma opgenomen als eigenstandig gebouw. Dit betreft een '0-18' School en bibliotheek (locatie T3).

PROGRAMMA TREKVLIETKWARTIER

Wonen	229.000 m² BVO	77%
Werken	12.000 m² BVO	4%
Voorzieningen	42.000 m² BVO	14%
Parkeren	15.000 m² BVO	5%
Totaal	**298.000 m² BVO**	**100%**

WONINGBOUWPROGRAMMA (BANDBREEDTE)

Wonen		**min**		**max**	
Sociaal	30%	675	–	790	woningen
Midden	35%	785	–	900	**woningen**
Vrije sector	35%	790	–	910	woningen
Totaal	**100%**	**2250**	–	**2.600**	**woningen**

VOORZIENINGENPROGRAMMA

Voorzieningen	Normatief programma	Expliciet programma (op specifieke locatie)	Totaal
Commercieel	17.200 m² BVO		**17.200 m² BVO**
Maatschappelijk	15.500 m² BVO	9.500 m² BVO *9.000 m² BVO 0-18 school (T3)* *500 m² BVO Bibliotheek (T3)*	**25.000 m² BVO**
Totaal	**32.700 m² BVO**	**9.500 m² BVO**	**42.200 m² BVO**

5.3.3 SFEER EN IDENTITEIT

Het Trekvlietkwartier wordt gekenmerkt door het nieuw te ontwikkelen Waterfrontpark. Dit park strekt zich uit vanuit het Parkkwartier en zal richting de Broekslootzone opgaan in een reeksplekken met groene verblijfswaarde. De omgeving van Kasteel Binckhorst wordt onderdeel van het park, waarin diverse functies, zoals horeca en de school zijn opgenomen. Het gehele kwartier krijgt een autoluw karakter.

De landschappelijke historische basis van dit gebied werd gekenmerkt door een slagenlandschap. Deze verkavelingswijze - dwars op de Trekvliet - heeft een doorwerking in de huidige en toekomstige ruimtelijke opzet van het gebied. De bebouwing en percelen kennen een typische langwerpige vorm opgespannen tussen de zijde van de Trekvliet en Binckhorstlaan. Overigens verschilt de breedtemaat vaak, waardoor diverse korrelgroottes van gebouwen ontwikkeld kunnen worden. Er ontstaat een speelse reeks gebouwen, waarbij hoogbouw voorzien wordt aan de zijde van de Binckhorstlaan, veelal in de tweede lijn van een bouwblok gebouwd. Hierbij wordt uitwerking gegeven aan het idee van een gestapelde buurt.
Zodoende ontstaat een gebied met twee voorkanten: fijn wonen aan het park, maar tegelijkertijd ook een smoel aan de Binckhorstlaan.

5.4 PARKKWARTIER

5.4.1 GEZOND LEVEN AAN HET PARK

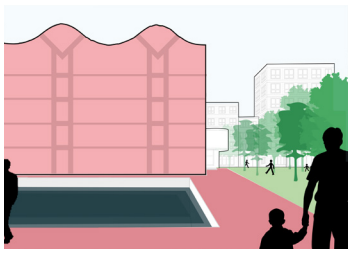
Het Parkkwartier wordt een uniek Haags gemengd en hoogstedelijke leefomgeving met de kop van het Waterfrontpark als hart van het gebied. Dit gebied, van de voormalige gasfabriek en het huidige afvalcluster, wordt getransformeerd naar een stoer en levendig parkkwartier als een nieuw visitekaartje voor Den Haag. Het vormt het noordwestelijke kwartier binnen de Binckhorst, gelegen tussen het spoor en het Trekvlietplein aan de noordzijde en de Mercuriusweg aan de zuidzijde, met enerzijds de Trekvliet en anderzijds de noordwestelijke zijde van de Binckhorstlaan. Het ligt nabij het historische centrum en is belangrijk in de koppeling met het CID-gebied. Het Parkkwartier vormt een cruciale schakel op diverse schaalniveaus en is van belang voor een duurzaam, leefbaar en verbonden stuk stad. Met de ontwikkeling van het Waterfrontpark ontstaat daadwerkelijk een stadspark dat betekenis is voor de bewoners uit de omgeving en de stad. Het park loopt langs de oevers van de Trekvliet door in het Trekvlietkwartier. Fietsverbindingen met en door het gebied maken het park goed ontsloten vanuit alle omliggende gebieden. Bovendien komt er een HOV-halte van De Vlietlijn ter hoogte van dit kwartier op de Binckhorstlaan, waarmee het park en dit kwartier goed ontsloten wordt met de stad.



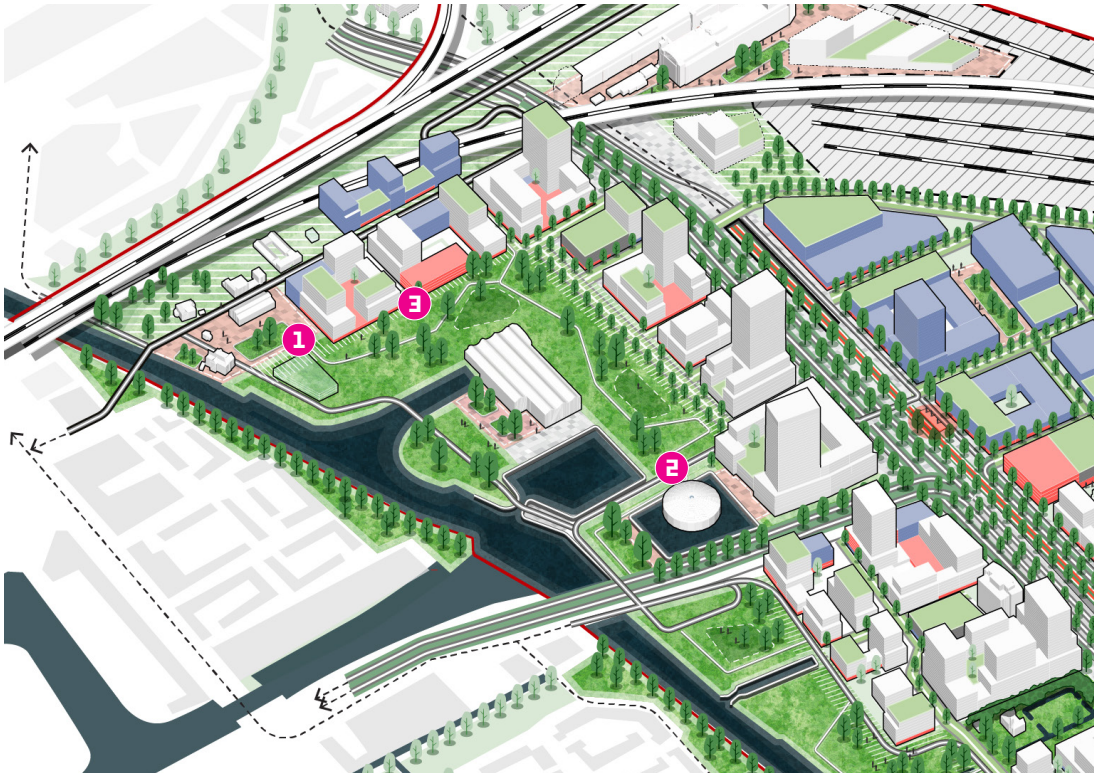
1 Trekvlietplein



2 Park en plint



3 Afvalkathedraal



Vogelvlucht van Parkkwartier Voorbeelduitwerking

5.4.2 PROGRAMMA

Bij de ontwikkeling van het Parkkwartier wordt de metamorfose van het afvalcluster voorzien, waarbij aan de rand van het park een omkadering van hoogstedelijke bebouwing wordt gerealiseerd. De eerste ontwikkelingen zullen in de komende jaren verschijnen in de zuidoostelijke hoek, bij de kruising Mercuriusweg met Binckhorstlaan. In aanvulling hierop worden zo'n 1.250 tot 1.450 woningen toegevoegd in het Parkkwartier met hoogbouw. Bebouwing van de voormalige gasfabriek kan transformeren tot parkentree en parkondersteunende functie met horeca. Ontwikkeling van dit kwartier biedt verder ruimte voor cultureel en sociaal programma, zoals nachtcultuur, maar ook een buurtaccommodatie. Ook wordt een basisschool voorzien in dit kwartier (locatie P1-P2-P3).

PROGRAMMA PARKKWARTIER

Wonen	121.000 m² BVO	68%
Werken	27.000 m² BVO	15%
Voorzieningen	22.000 m² BVO	13%
Parkeren	8.000 m² BVO	4%
Totaal	**178.000 m² BVO**	**100%**

WONINGBOUWPROGRAMMA (BANDBREEDTE)

Wonen		**min**		**max**	
Sociaal	30%	375	-	435	woningen
Midden	40%	500	-	580	**woningen**
Vrije sector	30%	375	-	435	woningen
Totaal	**100%**	**1.250**	-	**1.450**	**woningen**

VOORZIENINGENPROGRAMMA

Voorzieningen	**Normatief programma**	**Expliciet programma (op specifieke locatie)**		**Totaal**
Commercieel	9.700 m² BVO			**9.700 m² BVO**
Maatschappelijk	8.200 m² BVO	4.500 m² BVO *4.500 m² BVO*	*Basisschool (P1-P2-P3)*	**12.700 m² BVO**
Totaal	**17.900 m² BVO**	**4.500 m² BVO**		**22.400 m² BVO**

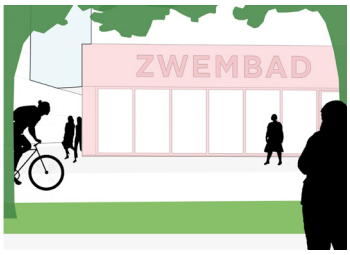
5.4.3 SFEER EN IDENTITEIT

Het Parkkwartier staat symbool voor verdichten én vergroenen centraal in de bestaande stad. Een leefbaar en gezond gebied, waar het stedelijke leven aan een stadspark van allure worden gevierd. Het krijgt vanzelfsprekend een sterk groen karakter. Qua sfeer en identiteit wordt ingespeeld op het industriële verleden van dit gebied. De situering van het park is verweven met de ligging aan de Trekvliet, waarin groen en blauw elkaar versterken in de beleving van het park. De begrenzende bebouwing omsluit een ruimte van meer dan 200 bij 200 meter. Het contrast tussen een grote open groenblauwe ruimte en de rand van bebouwing met hoogteaccenten levert een bijzonder en onderscheidend stadsbeeld op. Tegelijkertijd biedt deze ruimtelijke compositie een prettige omsloten geborgenheid in het park. Er is sprake van een synergie tussen alzijdige bebouwing met entrees en actieve plinten en het park. Tegelijkertijd wordt aangesloten op de grote (stedelijke) infrastructuren die dit kwartier omsluiten.

5.5 MERCURIUSKWARTIER

5.5.1 STEDELIJK WERKMILIEU

Het Mercuriuskwartier wordt een stedelijk werkmilieu. Het vormt het noordoostelijke kwartier binnen de Binckhorst. Het omvat het gebied te midden van de Zonweg, het spoor, de Binckhorstlaan het Schenkviaduct. Dit kwartier vormt de schakel tussen de Binckhorst en de binnenstad. De route via de Binckhorstlaan naar het noorden leidt direct tot de omgeving rondom Centraal Station Den Haag, dat tevens middels De Vlietlijn ook goed wordt ontsloten met een HOV-halte aan de Binckhorstlaan. Tegelijkertijd is het gebied goed verbonden met de regio, in het bijzonder voor auto- en vrachtverkeer. Ter plaatse van dit kwartier wordt de stedelijke ring rondom de binnenstad verbonden met belangrijke verkeersverbindingen richting de rijkswegen, via de Supernovaweg naar de A12 en via de Rotterdamsebaan naar de A4/A13. Vanwege deze goede logistieke ontsluitingen en ligging in de stad is het een ideale plek voor bedrijvigheid in de stad.



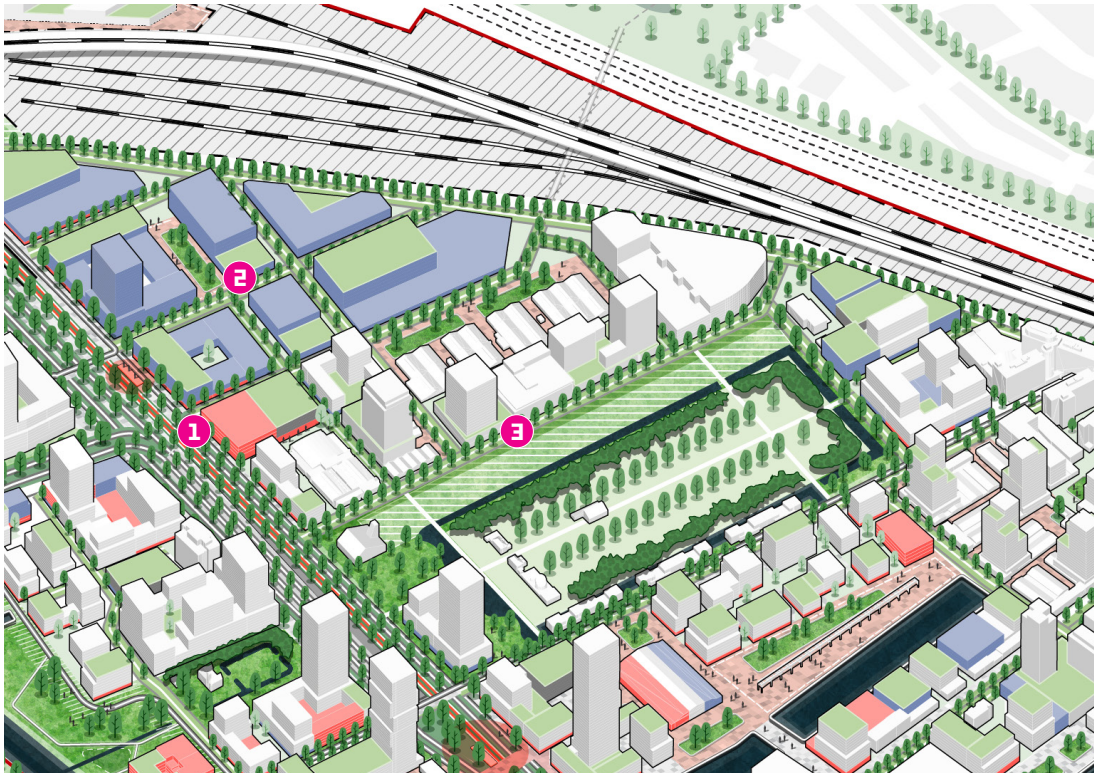
1 Zwembad Binckhorstlaan



2 Werkruimtes voor de creatieve industrie



3 Een groene werkomgeving



Vogelvlucht van Mercuriuskwartier Voorbeelduitwerking

5.5.2 PROGRAMMA

Dit kwartier heeft het meest uitgesproken economische profiel van de vier kwartieren op de Binckhorst. Hier wordt ruimte voorzien voor de maakindustrie en stadsverzorgende bedrijvigheid, in lijn met Ontwikkelstrategie Mercuriuskwartier (2023). Zo'n 150.000 m2 bvo bedrijfsruimte is voorzien op locatie M1 met de mogelijkheid voor bedrijven met een milieucategorie tot 3.2, mits er rekening wordt gehouden met de hindercontoure. Aanvullend op dit economische programma worden binnen het kwartier ook voorzieningen en 900 tot 1.050 woningen voorzien. Stedelijke voorzieningen, zoals een zwem- en sportcentrum (locatie M2), zorgen ervoor dat het gedurende de gehele dag een prettig levendig gebied wordt. De situering nabij de HOV-halte van De Vlietlijn, maakt deze locatie ook goed bereikbaar vanuit de stadsregio met openbaar vervoer. Zodoende wordt ook dit deel van de Binckhorstlaan geactiveerd in de route naar de binnenstad. Tevens worden een ondersteunende podiumfunctie en creatieve bedrijvigheid voorzien op de locatie Pollux. In het zuidelijke deel van het Mercuriuskwartier, tussen de Mercuriusweg en de Zonweg, ontstaat een mix van wonen, werken en voorzieningen.

PROGRAMMA MERCURIUSKWARTIER

Wonen	88.000 m² BVO	29%
Werken	181.000 m² BVO	59%
Voorzieningen	22.000 m² BVO	7%
Parkeren	16.000 m² BVO	5%
Totaal	**307.000 m² BVO**	**100%**

WONINGBOUWPROGRAMMA (BANDBREEDTE)

Wonen		**min**		**max**	
Sociaal	30%	270	–	325	woningen
Midden	40%	360	–	410	woningen
Vrije sector	30%	270	–	310	woningen
Totaal	**100%**	**900**	–	**1.050**	**woningen**

VOORZIENINGENPROGRAMMA

Voorzieningen	**Normatief programma**	**Expliciet programma (op specifieke locatie)**		**Totaal**
Commercieel	13.500 m² BVO	– m² BVO		**13.500m² BVO**
Maatschappelijk	– m² BVO	8.500 m² BVO		**8.500 m² BVO**
		5.000 m² BVO	*Zwembad (M2)*	
		3.500 m² BVO	*Sporthal (M2)*	
Totaal	**13.500 m² BVO**	**8.500 m² BVO**		**22.000 m² BVO**

VOORZIENING IN BEOOGD BESTAAND VASTGOED

	Expliciet programma (op specifieke locatie)	
Maatschappelijk	*350 m² BVO*	*Onderst. podium (M2)*
	500 m² BVO	*Nachtcultuur (M2)*
	4.150 m² BVO	*Creatieve industrie (M2)*
	5.000 m² BVO	

WERKPROGRAMMA

Werken	**Normatief programma**	**Expliciet programma (op specifieke locatie)**		**Totaal**
Bedrijfsruimten	31.000 m² BVO	150.000 m² BVO	(M1)	**181.000 m² BVO**

5.5.3 SFEER EN IDENTITEIT

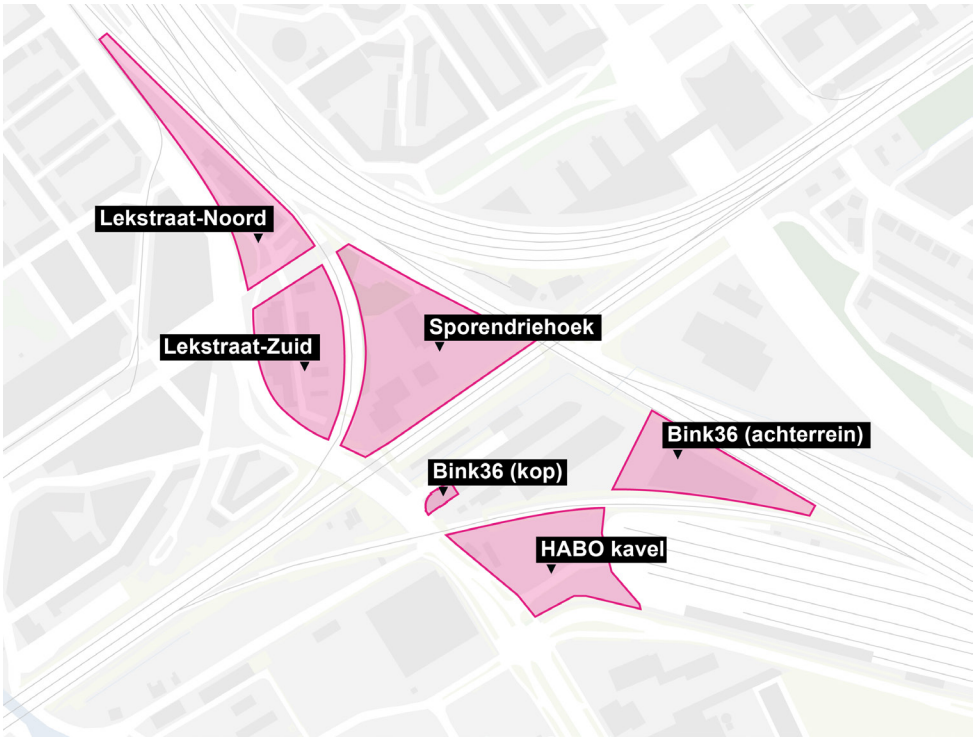
In dit kwartier krijgt bedrijvigheid heeft de overhand, met ruimte voor tijdelijkheid en experimenteerruimte. Het noordelijke deel kent een heldere ruimtelijke opzet voor innovatieve bedrijfsbebouwing en prettige groene openbare ruimtes. Het zuidelijke deel krijgt een hoogstedelijk karakter met een bijzondere mix van bestaande industriële hallen en nieuwe stoere gebouwen. Aan de zuidkant van Wegastraat wordt ruimte gemaakt voor een groene zoom om de centrale gelegen begraafplaats.

5.5.4 SPORENDRIEHOEK

De Sporendriehoek vormt als onderdeel van het Mercuriuskwartier de verbinding tussen de Binckhorst en het Central Innovation District (CID). In beide gebieden is de gemeente Den Haag op zoek naar ruimte voor verdere verstedelijking. De ontwikkeling van de kavels rondom de Sporendriehoek wordt beschouwd als een afzonderlijke ontwikkelfase binnen de bredere gebiedsontwikkeling van de Binckhorst (fase 4). Hoewel deze gebieden onderdeel uitmaken van de Binckhorst in zijn geheel, maken zij op dit moment geen deel uit van de ontwikkelruimte binnen het Mercuriuskwartier zoals opgenomen in dit programma. De verdere uitwerking en programmering van deze fase zal op een later moment en in een passend vervolgproces worden uitgewerkt.

De Sporendriehoek en het zuidelijke uiteinde van de Lekstraat zijn in beeld als zoekgebieden voor de bouw van woningen en kantoren. In dit gebied wordt de nieuwe Vlietlijn ingepast en aan de Lekstraat komt een nieuwe tramhalte te liggen. Vanwege de gunstige ligging van de Sporendriehoek, lokaal ten opzichte van deze halte en in brede zin ten opzichte van de treinstations in de omgeving, ziet de gemeente Den Haag dit als een kansrijk gebied voor nieuwe kantoren en werklocaties. Ook de beschikbare ruimte op het terrein van Bink36 en de HABO-kavel biedt mogelijkheden voor intensivering, met een versterking van het werkprogramma op de Bink36 en een gemengd woon-werkprogramma op het HABO-kavel.

De gebiedsontwikkeling die mogelijk is in het gebied rondom de Sporendriehoek is afhankelijk van het tracé van De Vlietlijn. Op basis van de in 2025 uitgevoerde studie is vastgesteld dat de tunnelvariant voor De Vlietlijn verder wordt uitgewerkt. Deze variant betreft een tunnelvariant, waarbij De Vlietlijn ter hoogte van de sporendriehoek ondergronds wordt aangelegd en daarbuiten op maaiveld wordt ingepast. Uit het onderzoek is gebleken dat deze oplossing de beste uitgangspositie biedt vanuit ruimtelijk oogpunt en daarmee het meest passend is in relatie tot de gebiedsontwikkeling in de Binckhorst.



De zoekgebieden voor woningen en kantoren in de Lekstraat en Sporendriehoek. Deelgebied Lekstraat-Noord komt te vervallen als bedrijventerrein

De Sporendriehoek is opgedeeld in 4 deelgebieden:

- Bink36 (achterterrein): de bestaande Hangar36 wordt uitgebreid met een mix van bedrijven en kantoorplekken.
- HABO kavel: op de plek van het HABO-kavel worden in de referentiesituatie materialen opgeslagen. Hier is ruimte voor een forse hoeveelheid bedrijven, aangevuld met kantoorplekken en horeca. Ook worden plannen ontwikkeld om tot circa 200 woningen te realiseren.
- Lekstraat Zuid: dit is in de referentiesituatie een bedrijventerrein met meerdere kleinschalige bedrijven (onder meer een wasserij en een autosloperij). Een deel van deze bedrijfspanden zullen ten behoeve van De Vlietlijn gesloopt moeten worden. Er worden plannen voor een complete herinrichting van het gebied gemaakt, met ruimte voor bedrijvigheid en kantoren, en enkele tientallen tot maximaal 100 nieuwe woningen.
- Sporendriehoek: in de referentiesituatie zijn hier onder meer een sportvoedingswinkel en autobedrijf gevestigd. Het terrein wordt echter extensief gebruikt. De plannen voor de Sporendriehoek bestaan uit een mix van bedrijvigheid, commerciële voorzieningen, horeca, cultuur en kantoren.

In vier deelgebieden onderzoekt de gemeente Den Haag de mogelijkheden voor het realiseren van een gemengd programma met lagere en hogere bebouwing, bestaande uit kantoren, bedrijven, voorzieningen, woningen, cultuur en horeca. In de stedenbouwkundige verkenning van de Sporendriehoek is per deelgebied de omvang van het potentiële programma weergegeven. Onderstaande tabel geeft hiervan een samenvatting.

De tabel toont het totale vloeroppervlak (m² vvo) voor de functies kantoren, bedrijven en voorzieningen, samengevat als arbeidsplaatsen, en het vloeroppervlak aan woningen, omgerekend naar aantallen op basis van gemiddeld 80 m² per woning. Omdat het aantal arbeidsplaatsen niet direct is gespecificeerd, is uitgegaan van een gemiddelde van 20 m² per arbeidsplaats.

De variant Minimaal programma gaat uit van de ondergrens van de bandbreedte per deelgebied en omvat in totaal circa 83.000 m² bedrijfsruimte, kantoren en horeca (circa 4.200 arbeidsplaatsen) en 160 woningen. De variant Maximaal programma betreft de bovengrens en omvat circa 207.000 m² bedrijfsruimte, kantoren en horeca (circa 10.400 arbeidsplaatsen) en 310 woningen.

PROGRAMMA SPORENDRIEHOEK	VARIANT MIN. PROGRAMMA			VARIANT MAX. PROGRAMMA		
	Arbeidsplaatsen		**Woningen**	**Arbeidsplaatsen**		**Woningen**
	(m²)	*(aantal)*	*(aantal)*	*(m²)*	*(aantal)*	*(aantal)*
Bink36 (achterterrein)	6.000 m²	300	n.v.t.	25.000 m²	1.250	n.v.t.
HABO-kavel	33.275 m²	1.660	120 woningen	53.000 m²	2.650	210 woningen
Lekstraat Zuid	15.000 m²	750	40 woningen	35.000 m²	1.750	100 woningen
Sporendriehoek	29.400 m²	1.470	n.v.t.	94.000 m²	4.700	n.v.t.
Totaal	**83.675 m²**	**4.180**	**160 woningen**	**207.000 m²**	**10.350**	**310 woningen**

Het m2 aan arbeidsplaatsen (categorieën kantoren, bedrijvigheid en voorzieningen) en het aantal woningen in de Lekstraat/ Sporendriehoek voor de variant Minimaal programma en de variant Maximaal programma

6 SAMEN BINCKHORST MAKEN

6.1 STRATEGIE

6.1.1 ONTWIKKELFILOSOFIE

Kern van de ontwikkelfilosofie is om met een steviger gemeentelijke regie voortgang te boeken in de realisatie en meer grip te krijgen op de kwaliteit van de leefomgeving en de collectieve voorzieningen in het gebied. Meer regie en grip betekent niet automatisch dat alles moet worden 'dichtgeregeld'. Integendeel zelfs. Het is van belang te zoeken naar het juiste sturingsevenwicht tussen het expliciet vastleggen van harde uitgangspunten en het bieden van flexibiliteit binnen die kaders. Gelet op de omvang en huidige invulling van de Binckhorst is het belangrijk om differentiatie aan te brengen tussen de kwartieren en in het te realiseren programma. Dit betekent dat het programma per kwartier verschilt naar doelgroep, mate van stedelijkheid en mix. Door te ontwikkelen in kwartieren worden zoveel als mogelijk 'affe' buurtjes gecreëerd waar het fijn wonen, werken en verblijven is met een voor die plek voldoende voorzieningenniveau en voldoende groen/ openbare ruimte. Het Gebiedsprogramma Binckhorst biedt een robuust raamwerk dat houvast geeft richting de toekomst en biedt tegelijkertijd voldoende flexibiliteit voor aanpassing en het kunnen inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen en specifieke ontwikkelingen binnen kwartieren of per ontwikkelveld. Deze beoogde ontwikkeling van de Binckhorst vraagt ook maatwerk richting de zittende bedrijven. In delen van de Binckhorst kunnen de bedrijven niet behouden blijven, in andere delen juist wel.

6.1.1.1 OPENBARE RUIMTE LEIDEND

Een goede ontwikkeling kan niet zonder kwalitatieve en kwantitatieve openbare ruimte die gedurende de ontwikkeling voortdurend op orde is. Dat is ook het deel van de ontwikkeling waar de gemeente tot in lengte van jaren voor verantwoordelijk blijft. Daarin moet leefomgeving, bereikbaarheid en transformatie/bouwen evenwichtig samengaan. Het zorgen voor afgeronde buurtjes en het realiseren van robuuste structuren is een belangrijk aandachtspunt voor de uitvoeringsfasering.

6.1.2 GETRAPT RUIMTELIJK KADER

De verdere planuitwerking en planologische verankering volgt een getrapt ruimtelijk kader dat in het Ontwikkelkader nader is toegelicht. In lijn met de mogelijkheden die de Omgevingswet biedt, wordt daarin per schaalniveau (totale Binckhorst, kwartier en van kwartier tot ontwikkelveld) uitgewerkt wat de spelregels zijn en in welk juridisch document deze worden vastgelegd. Zo vormt het Gebiedsprogramma Binckhorst de basis voor de wijziging Omgevingsplan. De uitgangspunten en spelregels uit onderhavig ruimtelijk kader worden vertaald in randvoorwaarden die worden vastgelegd in de plan- en beleidsregels van de wijziging Omgevingsplan. De plan- en beleidsregels opgenomen in de wijziging omgevingsplan vormen vervolgens het toetsingskader voor het nader uitwerken van één of meer ontwikkelvelden in een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe. Een gebiedspaspoort/bouwenveloppe kan worden gedefinieerd als 'een document dat een beeld en verbeelding geeft van de uitgangspunten van de planvorming op een locatie'. In de wijziging van het Omgevingsplan wordt bovendien als voorwaarde opgenomen dat een Omgevingsvergunning pas wordt verleend als een gebiedspaspoort/bouwenveloppe is vastgesteld door het college. Onder specifieke voorwaarden, die in het Ontwikkelkader zijn opgenomen, kan vooruitlopend op de wijziging van het Omgevingsplan voor ontwikkelvelden die zijn gelegen in de eerste fase (zie paragraaf 6.2) van de doorontwikkeling reeds worden gestart met de planuitwerking.

Het Gebiedsprogramma Binckhorst legt de bandbreedte van het gewenste programma vast, zowel voor het geheel als per kwartier. Bij de uitwerking van initiatieven en plannen in een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe kunnen programmatische onderdelen worden uitgeruild om te komen tot een optimaal plan voor het betreffende deelgebied c.q. ontwikkelveld. Dit kan echter niet voor alle onderdelen. In het Gebiedsprogramma Binckhorst zijn bepaalde programmaonderdelen (zoals een school, een sportvoorziening of een supermarkt) expliciet toegewezen aan een zoeklocatie in het plangebied. Dit 'expliciete programma' kan niet worden uitgeruild. Het overige programma is het 'normatieve programma' dat het vertrekpunt is om

voor een deelgebied of ontwikkelveld te komen tot optimale plannen afgestemd op de plek, het tijdsbeeld en de marktsituatie. Aan het 'normatieve programma' kan gefaseerd en gedifferentieerd invulling worden gegeven, mits op kwartierniveau het vastgestelde totaal programma wordt gerealiseerd. Dit betekent dat er binnen de kwartieren uitruil kan plaatsvinden en dus niet onderling. De spelregels over waar en op welke wijze uitruil kan plaatsvinden, zijn op hoofdlijnen opgenomen in het afzonderlijke Ontwikkelkader. Deze spelregels voor het uitruilen zullen nog nader worden uitgewerkt in de plan- en beleidsregels van de wijziging omgevingsplan voordat met het opstellen van de gebiedspaspoorten/bouwenveloppen wordt gestart.

6.1.3 *F*INANCIEEL KADER

Voor de exploitatie van de doorontwikkeling is een gebiedsexploitatie voor heel Binckhorst van toepassing. De gebiedsexploitatie stuurt op financiën, planuitwerking, kostenverhaal en de zekerstelling daarvan. Dat laatste kan per ontwikkelveld of voor meerdere ontwikkelvelden worden vastgelegd in een samenwerking met meerdere marktpartijen. In het gebiedspaspoort/bouwenveloppe worden plan, programma en kwaliteit uitgewerkt. Dit is ook het belangrijkste product waarin toetsing van de financiële haalbaarheid en het kostenverhaal plaatsvindt. In de wijziging Omgevingsplan wordt de basis vastgelegd voor het kostenverhaal. De uiteindelijke kostenverhaalsbijdrage wordt bepaald bij vaststelling van een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe en/of goedkeuring van een initiatief (bijvoorbeeld bij verlening omgevingsvergunning). Gebiedspaspoorten/bouwenveloppen die betrekking hebben op meerdere eigenaren vragen om een samenwerkingsovereenkomst, waarin tevens afspraken over kostenverhaal zijn opgenomen.

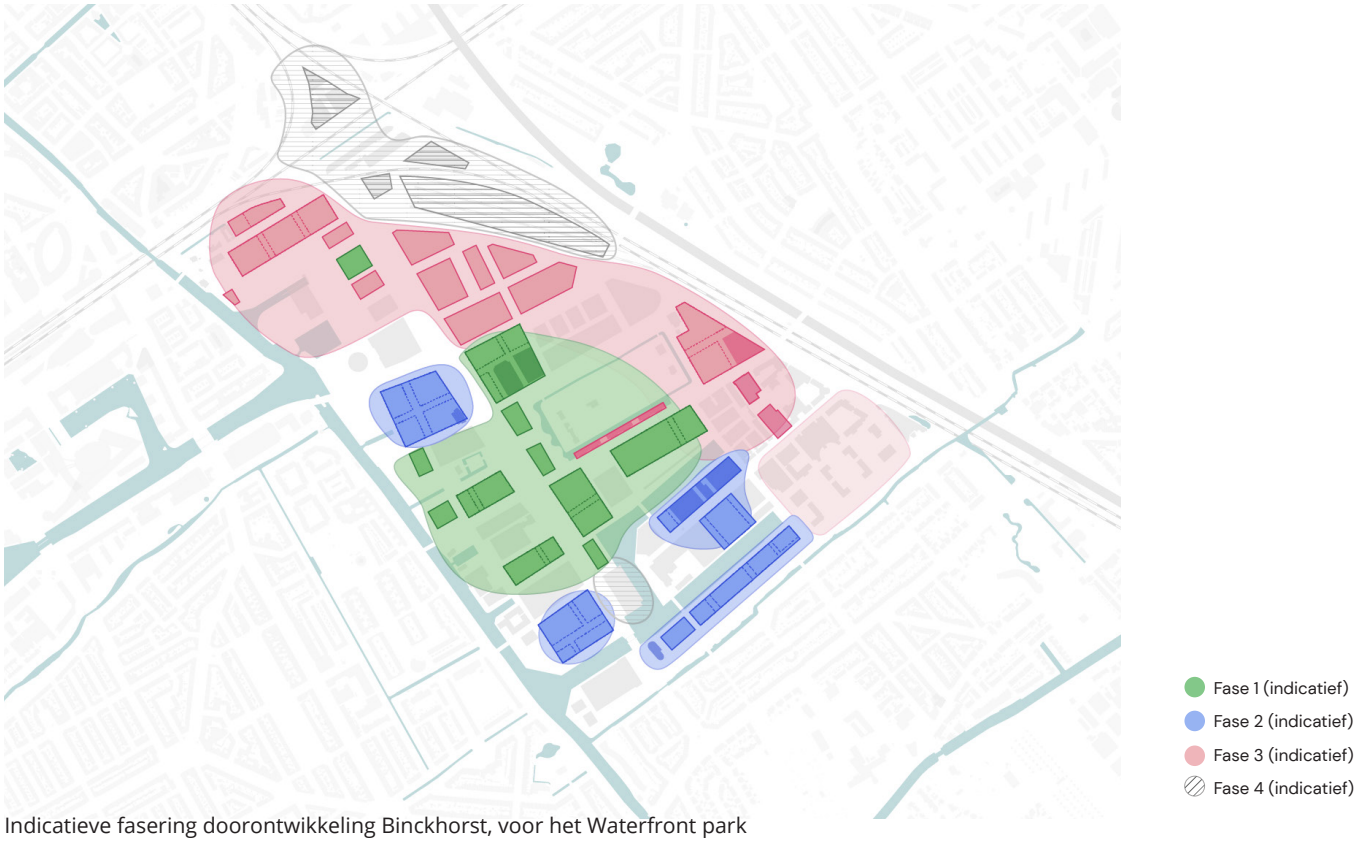
6.1.4 ACTIE*F* STUREN OP ONTWIKKELING EN SAMENWERKING

Een groot deel van de Binckhorst is in handen van private partijen (eigendom/erfpacht). Als gevolg daarvan is marktinitiatief medebepalend voor de omvang en de snelheid van de vastgoedontwikkeling. De gemeente en de markt hebben elkaar derhalve nodig voor een succesvolle doorontwikkeling van de Binckhorst. In zekere zin is nog steeds sprake van organische ontwikkeling, maar Tegelijkertijd moet de gemeente op aspecten regie nemen en actief (grond)beleid voeren. Op deze manier kan zij bijvoorbeeld zorgen dat de hoofdstructuur en cruciale voorzieningen tijdig worden gerealiseerd. Om samenwerking te initiëren en te stimuleren, is het van belang dat de gemeente initiatief neemt om coalities met marktpartijen aan te gaan of mogelijk te maken. De gemeente heeft met name een aanjagende rol. Dat geldt in het bijzonder voor belangrijke onderdelen van het plangebied die in eigendom/erfpacht zijn bij private partijen. En natuurlijk is de gemeente een belangrijke partij als eigenaar en beheerder van de openbare ruimte. Samenwerking is bovendien nodig om de collectieve voorzieningen tot stand te brengen en in stand te houden. Daarbij gaat het om zaken als parkeren, deelmobiliteit, energie en plintenmanagement. Er zijn verschillende organisatievormen waarin deze collectieve voorzieningen een plek kunnen krijgen. Rol en deelneming van de gemeente kan daarbij verschillen. De wijze waarop dit per thema wordt ingevuld, zal in het verlengde van het Gebiedsprogramma Binckhorst door de gemeente nader worden uitgewerkt. Daar waar mogelijk en nodig gebeurt dit in samenspraak met marktpartijen.

6.2 MOGELIJKE FASERING

6.2.1 EEN STAPSGEWIJZE ONTWIKKELING MET STREEFBEELD

Het Gebiedsprogramma Binckhorst schetst een perspectief voor de doorontwikkeling van het gebied. Het biedt het kader voor een langjarige gebiedsontwikkeling. De hoofdlijnen voor het gewenste resultaat in het gebied zijn in samenhang opgesteld: programma, robuust raamwerk van openbare ruimte en ruimtelijke spelregels. Daarmee kan sturing worden geven aan de ontwikkeling van het gebied als geheel. Dit vormt nadrukkelijk geen blauwdruk, maar biedt de mogelijkheid om op adaptieve wijze concrete deeluitwerkingen te realiseren. In verschillende fases wordt hier uitvoering aan gegeven.



Indicatieve fasering doorontwikkeling Binckhorst, voor het Waterfront park zal een eigen uitvoeringsplanning worden opgesteld

6.2.2 AANEENGESLOTEN GEBIEDEN REALISEREN

De Binckhorst is een groot gebied, waar in de afgelopen jaren al op diverse locaties ontwikkelingen zijn gerealiseerd. Veelal liggen ze op afstand van elkaar verspreid door het gebied. Met de komende ontwikkelfases wordt beoogd om aaneengesloten gebieden te realiseren, zodat er ‘stukken stad’ ontstaan die ‘af’ zijn. De volgordelijkheid van de fases en gebieden wordt op bovenstaande kaart getoond. De fases kennen geen vastomlijnde looptijd, maar het geheel toont een streefbeeld voor 2050. De fasering valt niet samen met de indeling van de Binckhorst in vier kwartieren. In verschillende fases kunnen delen binnen de kwartieren worden gerealiseerd. De fasering draagt bij aan het in samenhang realiseren van de kwartieren onderling. Uitgangspunt ten aanzien van de fasering is dat alleen de scope van de eerste fase op dit moment hard is. Voor deze eerste fase geldt bovendien dat, vooruitlopend op de wijziging van het omgevingsplan, al met de verdere planuitwerking kan worden gestart. Voor de fasen 2 en verder is dat niet aan de orde, deze zijn op dit moment meer indicatief. In de wijziging van het omgevingsplan zullen verdere uitgangspunten ten aanzien van de planning en fasering worden opgenomen. In het Ontwikkelkader zijn de concrete voorwaarden opgenomen waaronder de planuitwerking (via gebiedspaspoorten/bouwenveloppen) van de eerste fase ter hand kan worden genomen. Voor de realisatie van het Waterfrontpark wordt een eigen uitvoeringsplanning opgesteld die zoveel mogelijk parallel loopt met de vastgoedontwikkeling. Dit geldt ook voor de aanleg van De Vlietlijn die randvoorwaardelijk is voor de doorontwikkeling van de Binckhorst.

6.2.2.1 *FASE 1: STARTEN VANUIT HET HART*

De eerste fase wordt centraal in de Binckhorst voorzien. In de omgeving van de plek waar de belangrijkste assen binnen de Binckhorst elkaar ontmoeten - Binckhorstlaan en Zonweg- komt het wijkhart. Door in deze omgeving te starten ontstaat een aangesloten gebied, waarbij met nieuwe ontwikkelingen direct wordt aangesloten op recent gerealiseerde locaties en te behouden gebouwen en erfgoed. Tegelijkertijd worden voorzieningen in het hart zo goed bereikbaar, centraal binnen de Binckhorst. Er vinden ontwikkelingen binnen drie kwartieren plaats. Er ontstaat daarmee op overzienbare termijn als het ware een dwarsdoorsnede van de Binckhorst: van de Trekvliet tot aan kades van de havenarmen en van de Bincktwins tot aan een nieuw zwem- sportcentrum. Realisatie van deze fase zal een flinke bijdrage leveren aan de Binckhorst als een prettige leefomgeving.

6.2.2.2 *FASE 2: OMLIGGENDE PASSTUKKEN*

Als vervolgfase komen de flankerende locaties van fase 1 in beeld. De locaties liggen rondom het centrale gebied, zowel aan de noodzijde en zuidzijde in het Trekvlietkwartier als in het zuidelijke gebied van het Binckhavenkwartier. Bij realisatie van deze fase zijn de twee zuidelijke kwartieren vrijwel geheel tot stand gebracht en is een groot aaneengesloten gebied ontwikkelt dat direct aansluit op Voorburg en de Molenwijk.

6.2.2.3 *FASE 3 EN 4: ZONE LANGS HET SPOOR*

De fases die later in de tijd worden voorzien liggen langs de spoorweginfrastructuur in de kwartieren Parkkwartier en Mercuriuskwartier. Voor diverse locaties binnen deze fase zijn voorbereidingswerkzaamheden nodig voordat ontwikkelingen kunnen worden uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan het uitplaatsen (van onderdelen) van het afvalcluster op de plek waar het Parkkwartier gewenst is om te realiseren. Tegelijkertijd vormen deze zones belangrijke gebieden voor de aansluiting op de Haagse binnenstad en het CID. Tijdelijke initiatieven en placemaking kunnen van toegevoegde waarde zijn in de tussentijd, voordat met definitieve ontwikkelingen kan worden gestart.

6.2.3 VOORBEELDUITWERKING

Visualisaties in dit document tonen een impressie van een mogelijke eindsituatie, wanneer de ontwikkelingen zijn voltooid. Zie ook het vogelvluchtperspectief op pagina 138 en 139. Dit vormt een voorbeelduitwerking en beoogd streefbeeld voor het gebied als geheel. Het toont geen concreet uitgewerkte plannen voor alle ontwikkelvelden. Deze dienen nader uitgewerkt te worden in vervolgstappen van het planproces binnen de kaders van het Gebiedsprogramma Binckhorst en de juridisch planologische vertaling ervan in een wijziging omgevingsplan. Het uiteindelijke resultaat zal er in werkelijkheid dus anders uitzien. Desalniettemin bieden de visualisaties een goed beeld van een mogelijke toekomst van de Binckhorst rond 2050, zoals dat binnen de opgestelde kaders van dit document uitgevoerd kan worden.

6.3 TIJDELIJKHEID

De Binckhorst is een dynamisch gebied in ontwikkeling, waar tijdelijkheid een cruciale rol speelt in de transitie naar een volwaardige, duurzame stadswijk. Tijdelijke invullingen en placemaking bieden unieke kansen om het gebied op korte termijn te verrijken, terwijl ze tegelijkertijd bijdragen aan de lange termijnontwikkeling van de wijk.

Placemaking is het proces waarbij een ruimte wordt omgevormd tot een betekenisvolle plek. Dit gebeurt door het ontwikkelen van activiteiten (cultureel, economisch, sociaal en ecologisch), zodat een plek een eigen identiteit en gebruik krijgt. De vraag die centraal staat is: hoe kunnen we tijdelijkheid inzetten als waardecreatie voor de definitieve invulling van de Binckhorst? En hoe financieren we deze tijdelijke invullingen op een manier die het gebied verder helpt ontwikkelen?

Door tijdelijkheid in te zetten als een waardevolle bouwsteen, wordt de Binckhorst een levendig en dynamisch gebied, waar bewoners en gebruikers zich vanaf dag één thuis kunnen voelen. Bij placemaking zijn drie onderdelen belangrijk: de fysieke ruimte (hardware), de programmering van activiteiten (software), en de organisatie achter de plekken (orgware, zoals gebieds- en financieel management). Een duidelijke en samenhangende aanpak, inclusief bijbehorende financiële middelen, is noodzakelijk om deze tijdelijke invullingen te verankeren in de lange termijnontwikkeling van het gebied.



Proeftuin Binckhorst ©Jordy Stamps

6.3.1 DE WAARDE VAN TIJDELIJKHEID

Tijdelijkheid biedt de mogelijkheid om direct in te spelen op de behoeften van bewoners en gebruikers, zowel op korte als op lange termijn. Nieuwe invullingen kunnen zorgen voor verbetering van de leefkwaliteit, door bijvoorbeeld meer groen, recreatiemogelijkheden en ontmoetingsplekken te creëren. Dit draagt niet alleen bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied, maar helpt ook de identiteit van de Binckhorst te vormen. Het belang van tijdelijke invullingen is breed erkend door gemeente, eigenaren, ontwikkelaars en initiatiefnemers. Dit ondersteunt de behoefte aan een samenhangende aanpak, die ook de financiële aspecten van tijdelijke invullingen adresseert.

"ZET TIJDELIJKHEID IN ALS AANJAGER VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE BINCKHORST"

6.3.2 TIJDELIJKE INVULLINGEN: VIJF CATEGORIEËN

Om structuur aan de tijdelijke invullingen te geven, wordt een indeling gemaakt in vijf categorieën. Deze vormen de basis voor de samenhangende aanpak:

Placemaking en identiteit

Door aan te sluiten bij de stedelijke tijdelijkheidsstrategie en het programma stadmaken kunnen tijdelijk niet benutte ruimtes ingezet worden voor initiatieven die bijdragen aan de identiteit van de Binckhorst, bijvoorbeeld in de vorm van creatieve bedrijvigheid, evenementen in de buitenruimte of in de vorm van sociale activiteiten zoals stadssafari's of onderzoek door een stadssocioloog. Door actieve en passieve programmering van het gebied kan zo de eigen identiteit en het unieke gebruik van de Binckhorst verder versterkt worden.

Experimentele invullingen
Tijdelijkheid biedt de ruimte voor innovatie en experimenten. Dit kan variëren van nieuwe functies, technische oplossingen, tot natuur- en groengerichte toepassingen. Een voorbeeld hiervan is het koppelen van het proefpark aan het Waterfrontpark, waar nieuwe ideeën rondom vergroening, watermanagement en circulaire economie getest kunnen worden. Dit biedt niet alleen waarde op korte termijn, maar legt ook de basis voor toekomstige, duurzame stadsontwikkeling.

Oplossingen voor huidige behoeften en problemen
Tijdelijkheid kan direct inspelen op de behoeften van de bewoners en gebruikers van de Binckhorst in het heden. Denk hierbij aan een honden-uitlaatveld, een speeltuin, een 'zwemtrap' aan de Trekvliet of tijdelijke buurthuizen voor nieuwe bewoners. Dit soort invullingen zorgen voor directe verbeteringen van de leefomgeving en dragen bij aan een hoge kwaliteit van wonen en werken. Bovendien zijn dit soort voorzieningen essentieel voor het aantrekken van nieuwe bewoners en het versterken van de sociale cohesie in het gebied. Een dergelijk initiatief is kansrijk als het voldoet aan minimaal één van de volgende componenten: Bevorderen inclusiviteit, bevorderen groen en gezondheid, bevorderen van verbinding en aantrekkelijkheid en het karakter van het gebied.

Functionele schuifruimte
In afwachting van definitieve In afwachting van definitieve ontwikkelingen kunnen tijdelijke invullingen ook fungeren als praktische oplossingen voor ruimtebehoeften. Dit kan bijvoorbeeld door tijdelijke parkeercapaciteit en voorzieningen, de aanleg van groen die later op zijn permanente plek kan worden herplaatst, of het creëren van aannemersvoorzieningen/ bouwterreinen tijdens bouwprojecten. Deze tijdelijke voorzieningen zorgen ervoor dat de gebiedsontwikkeling soepel verloopt en dat het gebied functioneert tijdens de opbouw naar de lange termijn transformatie.

Tijdelijkheid vanuit fasering
Fasering binnen het principe van afgeronde buurten zal lokaal tijdelijke inrichting vragen als één kant van de straat wel vernieuwd is maar de andere kant later volgt. In die situaties is het te overwegen het hele profiel tijdelijk in te richten of een deel daarvan en dat later definitief te maken.
Naast tijdelijke inrichting is er soms ook sprake van tijdelijke verkeerscirculatie. Dit vraagt om tijdelijke bebording, VRI-instellingen, inzet van verkeersregelaars etc. Dit dient goed verankerd en afgestemd te worden in de tijdelijkheid. Ten aanzien van de fasering en tijdelijke inrichtingen is het zaak enerzijds flexibel te zijn (bijvoorbeeld ten aanzien van tijdelijke maatvoeringen of materialisatie) en anderzijds juist niet (bijvoorbeeld ten aanzien van locatie bomen en ligging kabels en leidingen).

"LAAT ONS ALS BEWONERS OOK ACTIEF MEEDENKEN OVER DE INVULLING VAN TIJDELIJKE INVULLINGGEN VAN PLEKKEN EN GEBOUWEN. BETREK ONS IN HET EXPERIMENT"

6.3.3 *F*INANCIËLE STRATEGIE
Een van de belangrijkste uitdagingen van tijdelijkheid is de financiering. Tijdelijke invullingen kunnen op verschillende manieren worden gefinancierd: via de gebiedsexploitatie, uit de individuele businesscases van ontwikkelaars, of door specifieke financieringsmodellen voor tijdelijke initiatieven. Het is belangrijk om hierin duidelijke afspraken te maken en te zorgen voor een financiële structuur die zowel tijdelijke als permanente ontwikkelingen ondersteunt. Zo wordt tijdelijkheid niet alleen een tussenvorm, maar een waardevolle bouwsteen voor de uiteindelijke wijkontwikkeling. Het financieringsmodel voorziet naast de

investeringskosten, eveneens in de tijdelijke kosten voor beheer en onderhoud. Als financieringsmodel wordt bijvoorbeeld een gezamenlijk fonds ingericht waaraan partijen bijdragen ten behoeve van tijdelijke initiatieven.

6.3.4 ORGANISATIE

Voor een goede organisatie van de tijdelijkheid is het belangrijk dat alle partijen verantwoordelijkheid nemen en bijdragen. Uitgangspunt is dan ook dat partijen (gemeente, eigenaren, ontwikkelaars en initiatiefnemers) zich gedurende de gehele ontwikkeling inzetten voor placemaking en tijdelijke initiatieven.
Het Gebiedsprogramma Binckhorst is leidend en in een samenhangende aanpak dienen alle onderdelen van tijdelijkheid, inhoudelijk en financieel, samen te komen. Met daarbij ook aandacht om belangrijke huidige dragers terug te brengen in de toekomstige situatie. De organisatie achter de initiatieven moet uiteindelijk voldoende geborgd zijn door de initiatiefnemer.

6.4 PARTICIPATIE

6.4.1 SAMEN BINCKHORST MAKEN

Dit hoofdstuk legt uit hoe verschillende belanghebbenden, zoals inwoners, bedrijven, organisaties, en de gemeente Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, betrokken zijn bij het maken van dit deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voor de Binckhorst. Het beschrijft hoe en wanneer zij hebben meegewerkt en hoe hun input is gebruikt bij het plannen. In een aparte bijlage is de volledige opbrengst van het participatieproces als naslagwerk gedocumenteerd.



Met bewoners en ondernemers het gebied verkennen



Samen aan de slag tijdens creatieve werksessies

Een gebiedsprogramma voor iedereen

Om een breed gedragen visie voor de Binckhorst te ontwikkelen, is er een participatietraject opgezet dat recht doet aan de grootte en complexiteit van het gebied. Het doel van deze participatie is om samen met alle betrokkenen een sterke, veerkrachtige en duurzame visie te maken. Dit proces moest open, eerlijk en transparant zijn, zodat alle meningen en belangen van de deelnemers meegenomen konden worden in de keuzes die gemaakt moesten worden.

Gelijk speelveld

De Binckhorst heeft veel belanghebbenden, met verschillende belangen. Sommige van deze groepen zijn goed georganiseerd en zichtbaar, terwijl anderen minder zichtbaar zijn. Het doel van het participatietraject was om een gelijk speelveld te creëren voor iedereen. Dit werd bereikt door georganiseerde momenten te combineren met de bestaande overlegstructuren van de gemeente.

Betrokken groepen
Om zoveel mogelijk verschillende perspectieven mee te nemen, zijn de volgende groepen betrokken:
- "De ons bekende mensen": huidige bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren, ontwikkelaars, huurders en omwonenden in Den Haag, Voorburg en Rijswijk.
- "De ons bekende mensen": bezoekers, werknemers, kunstenaars, toekomstige bewoners, scholieren en sporters. Deze groep is minder goed georganiseerd.
- Stemlozen: toekomstige generaties, zoals leerlingen van het John Dewey College, Maris College,, de natuur en het klimaat.

Participatiemomenten
De participatie werd vormgegeven volgens het Haags Samenspel, de participatiewerkwijze van Den Haag. Er is vooral gericht op informeren en het vragen van meningen. De belangrijkste momenten waren:
- 22 mei 2024: De eerste Binckmarkt XL in de Caballero Fabriek, met tours, presentaties en sessies. Meer dan 140 mensen gaven hun mening en input.
- Mei - juni 2024: Een online stemwijzer over de toekomst van de Binckhorst, ingevuld door ongeveer 400 mensen.
- 2 juli 2024: Informatieavond in het Informatiecentrum Binckhorst, waar ongeveer 30 mensen aanwezig waren.
- Half september - half oktober 2024: Een online platform om input te verzamelen voor vier deelgebieden en specifieke plekken in de Binckhorst.
- 7 november 2024: 2de Binckmarkt XL in de Caballero Fabriek, met tours, presentaties en sessies. Meer dan 180 mensen gaven hun mening en input.
- Najaar 2024: online terugkoppeling waarbij alle opgehaalde reacties van de 2de Binckmarkt XL en de online-participatie zijn gebundeld in een verslag.
- 10 april 2025: 3de Binckmarkt XL in de Caballero Fabriek, met tours, presentaties en sessies. Deelnemers gaven hun feedback en terugkoppeling op het concept Gebiedsprogramma Binckhorst.

Daarnaast waren er nog andere bijeenkomsten en overlegmomenten met ondernemers en marktpartijen. Ook wethouder Robert van Asten en de raadscommissies waren nauw betrokken.

Communicatie en informatie
Afhankelijk van de participatievorm werden de belanghebbenden geïnformeerd door de Participatie- en communicatieteam van de gemeente. Er werd gebruikgemaakt van uitnodigingen, flyers, posters en online kanalen zoals e-mail, social media en nieuwsbrieven. Verslagen en terugkoppelingen werden gedeeld op de gemeentelijke website.

Wat is er met de inbreng gedaan?
De participatie leverde veel verschillende ideeën en meningen op. Alle input werd verzameld en verwerkt in terugkoppelingsdocumenten, die te vinden zijn op de projectwebsite en in het eindverslag dat als aparte bijlage is opgenomen bij dit deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma. De relevante input is gebruikt bij de verdere uitwerking van het deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voor de Binckhorst 2050. Onderdelen van de participatie-opbrengst zijn op zichtbare wijze verwerkt in dit document.

Wat nu? Het vervolg
Dit deel van het Gebiedsprogramma Binckhorst vormt de basis voor de wijziging van het Omgevingsplan, die naar verwachting in 2026/2027 zal plaatsvinden. Ondertussen blijft de ontwikkeling van de Binckhorst doorgaan, met projecten als de planuitwerking van De Vlietlijn, Wijkagenda en de Energietransitie. De betrokkenheid van bewoners, ondernemers, marktpartijen en andere belanghebbenden blijft ook na het afronden van het Gebiedsprogramma Binckhorst belangrijk. De communicatie en participatie betreft een continu traject dat de verdere ontwikkeling van de Binckhorst zal ondersteunen.

7 ONTWIKKELKADER

In dit hoofdstuk zijn de context en de aanleiding voor de doorontwikkeling van de Binckhorst kort geschetst. Bovendien is het doel van voorliggend document – het Ontwikkelkader – gepositioneerd en omschreven. Daarbij wordt de relatie gelegd met de Omgevingswet. Tot slot is een leeswijzer opgenomen.

7.1 BEHOEFTE AAN EEN TOEKOMSTBESTENDIGE ONTWIKKELSTRATEGIE

In de Binckhorst wordt gebouwd aan een nieuw stuk stad. Het voormalige monofunctionele bedrijventerrein wordt getransformeerd tot een aantrekkelijk centrum stedelijk gemengd woon-, werk- en leefgebied in het centrum van Den Haag. Het huidige Omgevingsplan biedt het kader om in het gebied gedurende twintig jaar zo'n 5.000 woningen en 250.000 m2 werkruimte en diverse andere activiteiten toe te voegen. De ontwikkeling is inmiddels in volle gang: ongeveer 20% van het gebied is in transformatie en wordt in losse planinitiatieven tot realisatie gebracht.



Schematische weergave Gebiedsprogramma Binckhorst

Gezien de enorme vraag naar nieuwe woningen en de ambities rond het realiseren van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding (De Vlietlijn) via de Binckhorst is dit hét moment om na te denken over de doorontwikkeling van de Binckhorst. Inzet is om met een wijziging Omgevingsplan verdere verdichting met circa 7.000 tot 8.050 woningen extra en inpassing van De Vlietlijn en een geothermiecentrale mogelijk te maken. Dit biedt de gemeente bovendien de uitgelezen kans om meer regie te nemen op de ontwikkeling en dit ook op basis van een visie te kunnen communiceren. Beoogd is om meer te sturen op de identiteit, de (ruimtelijke) kwaliteit en de samenhang in het gebied met bijsturing op onder meer voorzieningen, economie en groen.

7.2 HET ONTWIKKELKADER

Om deze ambitie concreet te maken heeft de gemeente Den Haag een Gebiedsprogramma uitgewerkt voor de doorontwikkeling van de Binckhorst als onderdeel van onderhavig Intergemeentelijk Gebiedsprogramma waarvan ook De Vlietlijn (deel B) deel uitmaakt. Dit deel C van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma bestaat uit een Ruimtelijk kader, een Ontwikkelkader en een Gebiedsexploitatie (zie bovenstaande schema). Het Ruimtelijk kader omschrijft het 'wat'. De opgaven en toekomstige ambitie van de Binckhorst zijn uitgewerkt in de vorm van de beoogde identiteit, de essenties van het toekomstige gebied, de beoogde programmatische en kwalitatieve kaders. Bovendien zijn de hoofdstructuren vastgelegd en is er een

ruimtelijke vertaling gemaakt van het te realiseren programma. In aanvulling op het 'wat' is in voorliggend Ontwikkelkader het 'hoe' uitgewerkt. Het Ontwikkelkader beschrijft de wijze waarop de ontwikkeling van de Binckhorst plaatsvindt. Het beschrijft de ontwikkelfilosofie, het getrapte ruimtelijke en financiële kader waarbinnen het gebied tot ontwikkeling komt en de wijze waarop samenwerking met marktpartijen wordt vormgegeven. Tot slot zijn in een Gebiedsexploitatie de kosten en opbrengsten van de doorontwikkeling van de Binckhorst in beeld gebracht. De gebiedsexploitatie is als onderdeel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma als aparte vertrouwelijke bijlage opgenomen bij het Ruimtelijk kader en voorliggend Ontwikkelkader.

7.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 8 is – in de vorm van de ontwikkelfilosofie – nader uitgewerkt op welke wijze de doorontwikkeling van de Binckhorst vorm krijgt. In hoofdstuk 9 is het juridisch-planologisch instrumentarium omschreven. In hoofdstuk 10 is het financiële kader toegelicht. Hoofdstuk 11 gaat in op de wijze waarop sturing plaats vindt aan de hand van grondbeleid en in de samenwerking met marktpartijen. Hoofdstuk 12 omschrijft de omgang met hindercontouren en bestaande bedrijvigheid. In hoofdstuk 13 is tot slot omschreven wat de overgang naar een wijziging omgevingsplan betekent voor lopende afspraken en beoogde ontwikkelingen.

8 ONTWIKKELFILOSOFIE

DE WIJZE WAAROP DE BINCKHORST WORDT ONTWIKKELD

Dit hoofdstuk beschrijft de basisfilosofie om de Binckhorst door te ontwikkelen. Daarbij is de inzet om middels steviger gemeentelijke regie meer grip te krijgen op de kwaliteit en de collectieve voorzieningen in het gebied. Tegelijkertijd is het – gezien de organische geschiedenis en de lange looptijd van de ontwikkeling van de Binckhorst – daarbij van belang om te zoeken naar het juiste sturingsevenwicht. Dat betekent enerzijds een aantal zaken expliciet vastleggen en anderzijds binnen die harde kaders flexibiliteit bieden. Bovendien is het gezien de omvang en huidige invulling van de Binckhorst zaak om differentiatie aan te brengen naar deelgebied en in te realiseren programma.

8.1 TRANSFORMATIE IN VOLLE GANG

Decennialang was de Binckhorst voor veel inwoners van Den Haag de 'werkplaats van de stad'. Sinds 2011 is de transformatie ingezet van bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk gebied. Het proces gaat geleidelijk, maar de veranderingen zijn inmiddels concreet zichtbaar. In 2011 is de Binckhorst aangewezen als pilotgebied voor de Omgevingswet. Het huidige Omgevingsplan is onherroepelijk en biedt het kader om in het gebied gedurende twintig jaar zo'n 5.000 woningen en 250.000 m2 werkruimte en voorzieningen toe te voegen. Er is destijds – mede door de kredietcrisis – gekozen voor een organische ontwikkelstrategie waarbij het primaat bij de markt ligt en de gemeente faciliterend optreedt. Inmiddels is ongeveer 20% van de Binckhorst in transformatie, waarbij het gebied in losse planinitiatieven tot realisatie wordt gebracht.

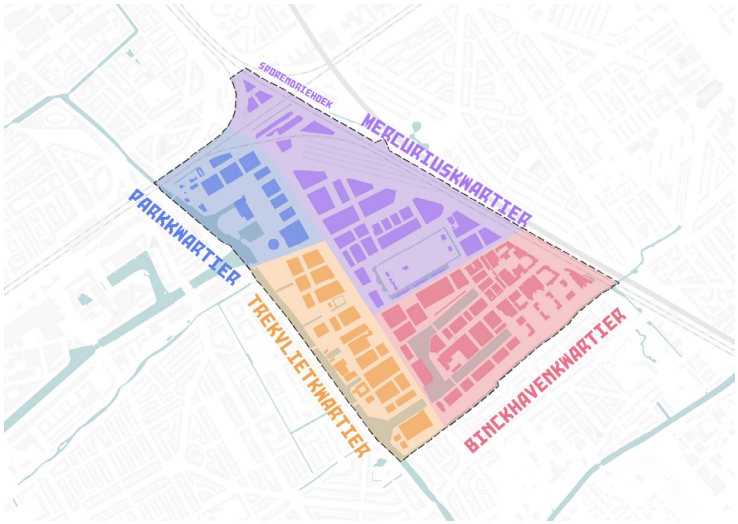
8.2 BEHOEFTE AAN MEER REGIE

De Binckhorst is vanaf 2011 – conform 'de Gebiedsaanpak Binckhorst' – organisch ontwikkeld. Vervolgens is de Binckhorst aangewezen als pilotgebied voor het opstellen van een bestemmingsplan verbrede reikwijdte in het kader van het Besluit uitvoering crisis en herstelwet. De Gebiedsaanpak Binckhorst is juridisch planologische vertaald in het huidige Omgevingsplan Binckhorst. Belangrijk uitgangspunt daarbij was het mogelijk maken van organische ontwikkeling door het bieden van zo veel mogelijk flexibiliteit. De gemeente wilde particulier initiatief, creativiteit en innovatie stimuleren zonder hier allerlei regels en voorwaarden aan te verbinden. Dit betekent dat de gemeente de richting en kaders van de transformatie aangeeft, maar dat zij de markt de vrijheid geeft om initiatieven te bedenken en nader in te vullen. Het huidige Omgevingsplan Binckhorst is in november 2018 vastgesteld door de gemeenteraad en in maart 2019 in werking is getreden. Inzet was om een zo flexibel mogelijk juridisch planologisch kader te creëren, zonder afbreuk te doen aan de rechtszekerheid. In de praktijk is echter gebleken dat de gemeente onvoldoende handvatten heeft om goed te kunnen sturen op kwaliteit en samenhang in het gebied. Ook blijkt het in de praktijk lastig alle zittende (zware) bedrijven te handhaven, terwijl er op grote schaal woningen in de nabijheid worden toegevoegd. Daarnaast was het uitgangspunt van het huidige omgevingsplan dat al het geldende beleid van de gemeente Den Haag van toepassing was. Het beleid is daarom vertaald in een hele reeks randvoorwaarden die in plan- en beleidsregels zijn opgenomen. Bij de planontwikkeling is gebleken dat het – zeker bij plotgewijze ontwikkeling – heel lastig is om aan alle beleidsuitgangspunten te voldoen. Om verdere verdichting naar in totaal 10.000 tot 12.500 woningen en de HOV-verbinding in de vorm van De Vlietlijn mogelijk te maken, is een wijziging van het omgevingsplan nodig. Dit biedt de gemeente de uitgelezen kans om meer regie te nemen. Dit Gebiedsprogramma Binckhorst is de basis en de opmaat naar het wijzigen van het omgevingsplan.

8.3 NAAR EEN NIEUW STURINGSEVENWICHT

Gezien de organische geschiedenis en de dynamiek in de Binckhorst is het daarbij essentieel om te zoeken naar het juiste sturingsevenwicht. Op sommige plaatsen en onderdelen kan de gemeentelijke regie steviger worden ingevuld, op andere plaatsen zal een wat meer flexibele, organische benadering van toepassing blijven. Vanwege de omvang van de Binckhorst helpt het om daarbij onderscheid te maken naar deelgebieden. De deelgebieden zullen zich anders ontwikkelen en een andere positie innemen in het

gebied met een eigen ‘coleure locale’. Het werken met deelgebieden maakt het bovendien mogelijk om toe te werken naar zoveel als mogelijk ‘affe’ buurtjes waar het fijn wonen, werken en verblijven is met een voor die plek voldoende voorzieningenniveau. In onderstaand figuur zijn de vier deelgebieden uit het Ruimtelijk kader weergegeven. De deelgebieden verschillen voor wat betreft ontwikkelruimte, programma, tempo en mix maar zullen samen de Binckhorst van de toekomst vormen. Het fundament voor meer sturing wordt gelegd met het Ruimtelijk kader voor de doorontwikkeling van de Binckhorst. In het Ruimtelijk kader zijn de ambitie en het te realiseren programma ruimtelijk vertaald. Dit biedt de gemeente handvatten om te sturen op kwaliteit en samenhang van het gebied. Dit vormt de basis voor het opstellen van (algemene) planregels en beleidsregels in een wijziging van het Omgevingsplan. Daarmee biedt het Ruimtelijk kader een robuust ruimtelijk raamwerk met daarbinnen een differentiatie in deelgebieden. Binnen de deelgebieden liggen hoofdstructuren en belangrijke functies en plekken vast. Tegelijkertijd is de exacte invulling meer open, zodat dit op termijn door marktpartijen samen met de gemeente in concrete plannen kan worden uitgewerkt.



De vier deelgebieden in de Binckhorst.

8.4 ADAPTIEF PLAN MET VOLDOENDE FLEXIBILITEIT EN BANDBREEDTE

De doorontwikkeling van de Binckhorst neemt zo’n 20 jaar in beslag. Een periode waarin er veel zal veranderen en een groot aantal transities zijn beslag krijgt. Daarbij gaat het om de energie- en mobiliteitstransitie, om klimaatadaptatie, maar bijvoorbeeld ook om de komst van nieuwe werkvormen in combinatie met wonen en voorzieningen. Gezien de ontwikkeltermijn en de daarbij horende dynamiek is een ‘blauwdrukplanning’ niet mogelijk. De doorontwikkeling van de Binckhorst vraagt juist om een adaptief ruimtelijk raamwerk dat ruimte biedt om toekomstige ontwikkelingen en oplossingen op te kunnen vangen en een plek te bieden. De gebiedstransformatie vindt bovendien plaats in een gebied waar bedrijven zijn gevestigd. In delen van de Binckhorst kunnen de bedrijven niet behouden blijven, in andere delen juist wel. Inpassing en aanpassing van vastgoed en openbare ruimte zal stap-voor-stap plaatsvinden. Dit alles vraagt om een ruimtelijk raamwerk dat robuust is maar voldoende flexibiliteit geeft voor aanpassing, waarbij het mogelijk is om waar nodig in te kunnen spelen op ontwikkelingen per plot. De combinatie van sturing en flexibiliteit moet in balans zijn. Tevens moet er duidelijkheid zijn over investeringen vanuit de gemeente zodat er voor markt en overheid een stabiel investeringsklimaat ontstaat. Dit betekent dat bepaalde barrières (waaronder hindercirkels) weggenomen moeten worden en dat over een aantal randvoorwaardelijke investeringen duidelijkheid bestaat in termen van budget, planning en fasering.[41]

[41] Dit kan ook een volordelijkheid zijn waarbij duidelijk is wat eerst moet en wat later kan.

8.5 DIFFERENTIATIE NAAR DEELGEBIED

In aanvulling op de 5.000 woningen die het huidige omgevingsplan mogelijk maakt, biedt de doorontwikkeling van de Binckhorst de mogelijkheid om circa 7.000 tot 8.050 nieuwe woningen, een werkprogramma van ca. 240.000 m2 bvo en een programma van ca. 100.000 m2 bvo aan nieuwe maatschappelijk en commerciële voorzieningen toe te voegen. Dit programma wordt in de vier deelgebieden gerealiseerd, waarbij het programma per deelgebied verschilt naar doelgroep, mate van stedelijkheid en mix. Overall wordt het woonprogramma en de beoogde gemeentelijke differentiatie gerealiseerd, waarbij er per deelgebied verschillen zijn in het te realiseren woonprogramma. Deze differentiatie betekent dat accenten in doelgroepen en woonmilieus (sociaal, midden, duur) en de segmentering (typologie, één- en meergezins) verschillen per deelgebied. Dat geldt ook voor het aanvullende programma (zorg, bijbehorende voorzieningen). In het Ruimtelijk kader zijn per kwartier zones met dichtheden en functionele invullingen gedefinieerd. Binnen deze zones kunnen de programma's per plot verschillen. Om van dit indicatieve programma naar een concreet ontwikkelprogramma te komen wordt voor de ontwikkelvelden een gebiedspaspoort/bouwenveloppe opgesteld op basis van de randvoorwaarden die voor die ontwikkeling in de plan- en beleidsregels van de wijziging omgevingsplan worden opgenomen. Deze gebiedspaspoorten/ bouwenveloppen worden door de gemeente in samenspraak met de marktpartijen opgesteld. Een gebiedspaspoort/bouwenveloppe bevat een nadere uitwerking van de ruimtelijke en programmatische uitgangspunten voor een deelgebied. In de wijziging van het omgevingsplan wordt geregeld dat pas een omgevingsvergunning voor een ontwikkelveld kan worden verleend als een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe is vastgesteld. Het is daardoor niet zinvol voor marktpartijen om al een aanvraag voor een omgevingsvergunning te doen voordat er een gebiedspaspoort/bouwenveloppe is vastgesteld. Voor een kavelsgewijze uitwerking is het van belang, dat de initiatiefnemer met de gemeente overeenstemming heeft hoe het normatief programma feitelijk wordt ingevuld. De gemeente heeft regie over de toewijzing van concrete programma's. Een uitgebreidere toelichting op het gebiedspaspoort/bouwenveloppe is opgenomen in paragraaf 9.1 'Werking getrapt ruimtelijk kader'.

8.6 WERKEN MET EXPLICIET EN NORMATIEF PROGRAMMA

Bij de uitwerking van initiatieven en plannen in een gebiedspaspoort/bouwenveloppe kunnen programmatische onderdelen worden uitgeruild om te komen tot een optimaal plan voor het betreffende deelgebied c.q. plot. Het programma dat in het gebiedspaspoort/bouwenveloppe is opgenomen, is het programma op basis waarvan de kostenverhaalsbijdrage wordt vastgesteld. De definitieve bijdrage wordt vastgelegd in een overeenkomst of bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning. In het proces om te komen tot het gebiedspaspoort/bouwenveloppe wordt een toets op financiële haalbaarheid uitgevoerd (zie hiervoor hoofdstuk 10 over het financiële kader). In het Ruimtelijk kader is voor een aantal voorzieningen de zoeklocatie in het plangebied expliciet vastgelegd. Dit 'expliciete programma' betreft onderdelen van het programma (zoals een school, een sportvoorziening of een supermarkt) die op het betreffende plot moeten worden gerealiseerd. Daarnaast is in het Ruimtelijk kader vastgelegd welk programma in een zone of op een plot moet worden gerealiseerd. Deze expliciet vastgelegde onderdelen van het programma kunnen niet worden uitgeruild.[42] Het overige programma wordt als 'normatief programma' vastgelegd in het Ruimtelijk kader. Dit 'normatieve programma' is het vertrekpunt om voor een ontwikkelveld te komen tot optimale plannen afgestemd op de plek, het tijdsbeeld en de marktsituatie. Aan het 'normatieve programma' kan gefaseerd en gedifferentieerd invulling worden gegeven, mits op deelgebiedsniveau het vastgestelde totaal programma wordt gerealiseerd. Dit betekent dat er binnen een kwartier uitruil kan plaatsvinden. Bovendien is er ruimte voor flexibiliteit, bijstelling en actualisatie van programma en ambities. Aangezien het totale programma per kwartier wordt vastgelegd in de wijziging omgevingsplan, zal een wijziging van het totale programma altijd door de gemeenteraad moeten worden vastgesteld.

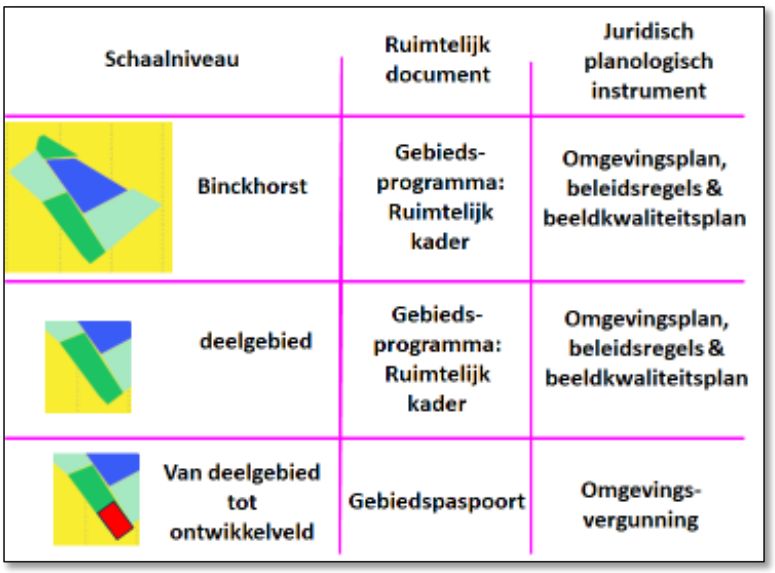
[42] Dit kan ook een deel van het programma zijn, bijvoorbeeld: van het betaalbare koopprogramma moet minimaal 50% op de plot worden gerealiseerd. Anderzijds kan dan ook gelezen worden: van het betaalbare koopprogramma mag maximaal 50% worden uitgeruild.

9 GETRAPT RUIMTELIJK KADER

JURIDISCH-PLANOLOGISCH INSTRUMENTARIUM

In dit hoofdstuk is de werking van het getrapt ruimtelijke kader toegelicht. Het betreft een omschrijving van de ruimtelijke planproducten geordend naar schaalniveau en de koppeling met het bijbehorend juridisch-planologisch instrumentarium.

9.1 WERKING GETRAPT RUIMTELIJK KADER



Getrapt ruimtelijk kader

In de planvorming en uitwerking wordt onderscheid gemaakt naar schaalniveau, ruimtelijk document en het bijbehorende juridisch-planologische instrument. Dit is schematisch vertaald in een getrapt ruimtelijk kader. De Omgevingswet biedt mogelijkheden om in het juridisch planologisch spoor aan te sluiten bij deze onderscheiden gelaagdheid in planproducten. Het Gebiedsprogramma Binckhorst vormt het vertrekpunt. Onderdeel van het Gebiedsprogramma Binckhorst is een Ruimtelijke kader om grip en sturing te kunnen geven op de ontwikkeling. Tegelijkertijd biedt het voldoende flexibiliteit om langjarig in te kunnen spelen op veranderingen. Het Gebiedsprogramma Binckhorst vormt de basis voor de wijziging van het Omgevingsplan voor de Binckhorst. Het juridisch vertrekpunt voor de inhoud van een flexibel op ontwikkeling gerichte wijziging van het Omgevingsplan vormt de lijn van de Raad van State over wat tenminste in een omgevingsplan dient te worden vastgelegd (o.a. uitspraak Binckhorst[43], uitspraak Belvedère in Maastricht[44] en het Chw bestemmingsplan 1221 in Hilversum[45]).

9.1.1 WIJZIGING OMGEVINGSPLAN

De op te stellen wijziging van het Omgevingsplan voor de Binckhorst omvat het plangebied van het Gebiedsprogramma Binckhorst voor wat betreft de gronden die behoren tot het grondgebied van de gemeente Den Haag en is een juridisch planologische vertaling van de belangrijkste kaders voor wat betreft bouwen en gebruik (minimale en maximale) programma(mix), invulling voorzieningen per zone of op niveau van bouwblok, uiterste bouwcontouren, hoofdinfrastructuur, (minimale en maximale) bouwhoogten, positionering van voorzieningen, inperken van milieubelastende activiteiten, ontsluiting verschillende

[43] AbRS 24 november 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2649 (Binckhorst)
[44] AbRS 27 oktober 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2388 (Belvédère)
[45] AbRs 29 mei 2024, ECLI:NL:RVS:2024:2232 (Hilversum)

modaliteiten, groene zones, beleidsmatige ambities en keuzes). Deze kaders zijn in het Ruimtelijk kader als onderdeel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma opgenomen. Het ruimtelijk kader geeft bovendien inzicht in de programmamix, het karakter en de kaders per onderscheiden deelgebied.

De geometrie en de planregels van de wijziging van het Omgevingsplan moeten voldoende inzicht bieden in de bouw- en gebruiksmogelijkheden die de wijziging van het Omgevingsplan biedt. Het plan dient voldoende inzichtelijk te maken welke inrichting van het betreffende plangebied (of delen daarvan) mogelijk wordt gemaakt en onder welke voorwaarden. De rechtszekerheid van (toekomstige) grondgebruikers in het plangebied en de omgeving vergt dat.

Naast een vergunningplicht met beoordelingsregels voor verschillende activiteiten wordt in de systematiek – om uitvoering te geven aan de getraptheid van producten – in de wijziging van het Omgevingsplan een voorwaarde opgenomen dat een Omgevingsvergunning voor een activiteit op een 'Ontwikkelveld' niet eerder wordt verleend dan nadat een 'gebiedspaspoort/bouwenveloppe' is vastgesteld.

9.1.2 ONTWIKKELVELD

Een ontwikkelveld is een locatie die in aanmerking komt voor herontwikkeling. Het gaat dan om een wijziging van de bouwmassa en vaak ook de functie. In paragraaf 4.21 van het ruimtelijk kader zijn de ontwikkelvelden weergegeven op de spelregelkaart. De randvoorwaarden die gelden voor de ontwikkelvelden worden opgenomen in de plan- en beleidsregels van de wijziging van het omgevingsplan.

Een gebiedspaspoort/bouwenveloppe heeft betrekking op een of meerdere ontwikkelvelden. Als er sprake is van een logische samenhang worden meerdere ontwikkelvelden in het gebiedspaspoort/bouwenveloppe opgenomen. De afbakening wordt bepaald door de geografische ligging en afbakening van de ontwikkelvelden, de (beoogde) ruimtelijke structuur en de eigendomsverhoudingen. Een gebiedspaspoort/bouwenveloppe bevat de uitwerking van de plan- en beleidsregels uit de wijziging omgevingsplan voor een samenhangend deelgebied (een of meerdere ontwikkelvelden) en kan worden gedefinieerd als 'een document dat een beeld en verbeelding geeft van de uitgangspunten van de planvorming op een locatie'.

9.1.3 GEBIEDSPASPOORT/BOUWENVELOPPE

Een gebiedspaspoort/bouwenveloppe omvat een uitwerking van een of meerdere ontwikkelvelden. Het gebiedspaspoort/bouwenveloppe beschrijft per ontwikkelveld wat er vroeger was, wat er nu is en waar we naar toe willen bij de verdere planvorming. Het gebiedspaspoort/bouwenveloppe is een uitwerking van de stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten en de randvoorwaarden vanuit de omgevingsaspecten die in de planregels van het omgevingsplan zijn opgenomen. Desgewenst kan het gebiedspaspoort/bouwenveloppe ook een uitwerking bevatten van planregels op het gebied van energie, klimaat, bezonning, windhinder, groen en inrichting openbare ruimte e.d. Ook bevat het gebiedspaspoort/bouwenveloppe een verbeelding van de mogelijke planvorming. Dit is een kaart met stedenbouwkundige (ruimtelijk en programmatisch) randvoorwaarden. De verdere (architectonische) uitwerking vindt plaats door marktpartijen. Een gebiedspaspoort/bouwenveloppe wordt door de gemeente gemaakt in samenspraak met de betrokken marktpartij(en) of andersom door de marktpartij(en) in afstemming met de gemeente. De gebiedspaspoorten/bouwenveloppen worden afgestemd met de omgeving. Het gebiedspaspoort/bouwenveloppe moet voldoen aan de plan- en beleidsregels (inclusief de beleidsregels) van (de wijziging van) het omgevingsplan. In het gebiedspaspoort/bouwenveloppe kan waar nodig aangegeven worden of uitruil van programma voor ontwikkelingen binnen het betreffende deelgebied aan de orde is en op welke manier daar invulling aan wordt gegeven. De kaders voor deze uitruil worden opgenomen in de wijziging omgevingsplan. In bijlage 1 van dit deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is een concept inhoudsopgave van een gebiedspaspoort/bouwenveloppe opgenomen.

De bevoegdheid om een gebiedspaspoort/bouwenveloppe vast te stellen ligt in beginsel bij het college van B&W. Vooraf aan de vaststelling van het gebiedspaspoort/bouwenveloppe zal participatie plaatsvinden. Het gebiedspaspoort/bouwenveloppe zal naar verwachting worden vastgesteld als beleidsregel bij het omgevingsplan (zie hieronder uitleg beleidsregels). Hiermee geldt het – samen met de beoordelingsregels en andere beleidsregels – als toetsingskader voor de aanvraag omgevingsvergunning voor de ontwikkelvelden. Als de uitvoering van het gebiedspaspoort/bouwenveloppe financiële gevolgen heeft voor de gemeente, dan zal over deze financiële aspecten een (afzonderlijk) besluit genomen worden door de gemeenteraad. De beeldkwaliteitseisen (op hoofdlijnen) worden voor de hele Binckhorst – vooruitlopend op het opstellen van de wijziging van het Omgevingsplan – vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan Binckhorst. De beeldkwaliteitseisen zullen landen in plan- en beleidsregels van het Omgevingsplan. Het vaststellen van eisen over het uiterlijk van bouwwerken is een bevoegdheid van de gemeenteraad. In de gebiedspaspoorten/bouwenveloppen kunnen de beeldkwaliteitseisen nader uitgewerkt worden.

9.1.4 WERKING GEBIEDSPASPOORT/BOUWENVELOPPE I.R.T. OMGEVINGSVERGUNNING

Er kan worden bepaald dat elke aanvraag voor een 'Omgevingsvergunning bouwen' voor een bouwactiviteit op een ontwikkelveld wordt getoetst aan; "Het door het college van B&W voor het betreffende gebied ten tijde van het besluit op de Omgevingsvergunning vastgestelde gebiedspaspoort/bouwenveloppe. Indien ten tijde van de aanvraag Omgevingsvergunning voor het betreffende ontwikkelveld nog geen gebiedspaspoort/bouwenveloppe is vastgesteld, kan een Omgevingsvergunning alleen worden verleend nadat het college een gebiedspaspoort/bouwenveloppe heeft vastgesteld en het college van B&W heeft geoordeeld dat de Omgevingsvergunningaanvraag past binnen het vastgestelde gebiedspaspoort/bouwenveloppe." Het is daardoor niet zinvol om een aanvraag voor een omgevingsvergunning te doen voor een aangewezen ontwikkelveld als daar nog geen gebiedspaspoort/bouwenveloppe voor is vastgesteld. Als er toch een aanvraag wordt ingediend, zal deze worden geweigerd vanwege het ontbreken van een gebiedspaspoort/bouwenveloppe. De gebiedspaspoorten/bouwenveloppen worden naar verwachting vastgesteld als beleidsregel bij het omgevingsplan. Voor een aanvraag voor een omgevingsvergunning buiten een ontwikkelveld is geen gebiedspaspoort/bouwenveloppe nodig. Deze aanvraag wordt direct getoetst aan de plan- en beleidsregels van het omgevingsplan.

9.2 ALGEMENE PLANREGELS EN BELEIDSREGELS

Vanuit het principe van sturing en grip worden bouw- en gebruiksactiviteiten in de wijziging van het Omgevingsplan onder een vergunningplicht gebracht. Nieuwe activiteiten in het gebied zijn alleen toegestaan met een vergunning. In de regels worden vervolgens beoordelingsregels opgenomen voor gebruik en bouwen.

De keuze kan worden gemaakt om voor delen of bepaalde activiteiten af te zien van een vergunningplicht. Bijvoorbeeld activiteiten die nu ook al vergunningvrij zijn op basis van het (tijdelijk) deel omgevingsplan of bepaalde functiewijzigingen.

Bij het werken met een vergunningplicht en beoordelingsregels voor een omgevingsplanactiviteit kan ook gebruik worden gemaakt van zogenaamde open normen in de beoordelingsregels. Hiermee is in het huidige omgevingsplan voor de Binckhorst al de nodige ervaring opgedaan. Invulling van die open norm kan via beleidsregels gebeuren (statisch of dynamisch). Een open norm – waaraan de beleidsregels zijn gekoppeld – moet in de planregels voldoende concreet en objectief zijn begrensd. De vraag of een open norm voldoende concreet en objectief begrensd is, hangt af van de omstandigheden van het geval. Daarbij zijn volgens de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State verschillende factoren van belang. Bijvoorbeeld de aard en omvang van de bouw- en gebruiksmogelijkheden, waarvoor de open norm geldt.

Beleidsregels staan ‘naast’ het omgevingsplan en zijn daar geen onderdeel van. Aanpassen van beleidsregels – met uitzondering van beleidsregels over kostenverhaal – is een bevoegdheid van het college van B&W. Dit kan aan de orde zijn op basis van voortschrijdend inzicht, monitoring of nieuw beleid.

9.3 *FASERING EN KOSTENVERHAAL VASTLEGGEN IN OMGEVINGSPLAN*

Voor deelgebieden die onderdeel zijn van de wijziging van het Omgevingsplan maar waarvan duidelijk is dat ze voor een bepaalde datum niet tot ontwikkeling komen, kan een faseringsregel worden opgenomen, door te bepalen dat voor een bepaalde datum geen vergunningen worden verleend. In het Ruimtelijk kader is een fasering opgenomen. Hierin is bijvoorbeeld aangegeven dat het gebied rondom het afvalcluster in het Parkkwartier pas later ontwikkeld zal worden.

Ontwikkeling is pas mogelijk wanneer de onderdelen van het afvalcluster, zoals de Haagse Milieu Services, de Haagse Straatorganisatie, het Afvalbrengstation en het fietsdepot, zijn verplaatst en de afvaloverslag zodanig is ingepast dat hinder voor de omgeving wordt voorkomen. Verder onderzoek moet uitwijzen of de onderdelen van het afvalcluster waarvoor ruimtelijke reserveringen zijn opgelegd, ook daadwerkelijk naar die locaties kunnen worden uitgeplaatst.

Bij het opstellen van de wijziging van het omgevingsplan kan definitief bepaald worden of deze fasering ook juridisch planologisch vastgelegd moet worden. In de wijziging van het Omgevingsplan voor de Binckhorst worden regels opgenomen voor kostenverhaal. Voor delen van de Binckhorst kan dit kostenverhaal met tijdvak zijn. Voor andere delen die verder weg liggen in de tijd en/of waar minder duidelijkheid over is, kan sprake zijn van kostenverhaal zonder tijdvak. In hoofdstuk 10 wordt hierop nader ingegaan.

9.3.1 VOORBEELD OPEN NORM EN BELEIDSREGEL HUIDIG OMGEVINGSPLAN

In het huidige Omgevingsplan zijn beleidsregels opgenomen voor ruimtelijke kwaliteit, trillingshinder, lichthinder, parkeren, sociale veiligheid etc. Deze beleidsregels maken geen onderdeel uit van het Omgevingsplan, maar in de planregels van het Omgevingsplan is aangegeven dat een Omgevingsvergunning getoetst wordt aan de beleidsregels. De beleidsregels kunnen geactualiseerd worden zonder dat het Omgevingsplan hiervoor gewijzigd hoeft te worden. Dit biedt de ruimte om voortschrijdend inzicht te verwerken in de beleidsregels.

10 FINANCIEEL KADER

BUSINESS CASE EN KOSTENVERHAAL

Dit hoofdstuk beschrijft het financiële kader voor de doorontwikkeling van de Binckhorst. Overkoepelend wordt gewerkt met een integrale gebiedsexploitatie waarin de kosten worden afgezet tegen de opbrengsten. Vervolgens wordt beschreven hoe – onder meer middels uitruil – toegewerkt wordt naar haalbare plannen. Tot slot is de wijze van kostenverhaal beschreven, waarbij onderscheid wordt gemaakt in kostenverhaal met en zonder tijdvak.

10.1 EEN INTEGRALE GEBIEDSEXPLOITATIE

In de gebiedsexploitatie[46] van de Binckhorst komen alle kosten en baten samen die relevant zijn voor de gebiedsontwikkeling. Daarbij gaat het enerzijds om de opbrengsten uit grond- en vastgoedontwikkeling. En anderzijds gaat het om de kosten voor aanpassing van de openbare ruimte en kosten die nodig zijn voor verwerving (bedrijven). Daarnaast moet in de hoofdstructuur van de Binckhorst (grootschalige infra en groen) geïnvesteerd worden. Bovendien moet als gevolg van de ontwikkeling en groei van de woningvoorraad op de Binckhorst, ook elders in de stad worden geïnvesteerd. Vanuit de ontwikkeling van de Binckhorst zijn dan ook bijdragen noodzakelijk aan bovenwijkse kosten in de stad. Naast grondopbrengsten uit nieuwbouwontwikkeling is er publieke dekking nodig uit subsidies en bijdragen. In de Binckhorst is daarnaast sprake van erfpacht. Dit betekent dat bij heruitgifte en/of functiewijziging sprake is van een (vaak hogere) grondwaarde. Deze grondopbrengsten zijn ook een opbrengst voor de business case (zie hiervoor ook paragraaf 10.7). Voor de gehele Binckhorst wordt nu nog gewerkt met een business case waarin fase 1 en fase 2 zijn geïntegreerd. In fase 1 zijn reeds gedane investeringen en reeds verkregen exploitatiebijdragen opgenomen in relatie tot de ontwikkeling van de eerste 5.000 woningen. Tevens is hierin de publieke dekking voor investeringen in de openbare ruimte opgenomen. Voor de exploitatie van de doorontwikkeling is een gebiedsexploitatie voor heel Binckhorst van toepassing. De gebiedsexploitatie stuurt op financiën, planuitwerking, kostenverhaal en de zekerstelling daarvan. Bij de doorontwikkeling (fase 2) wordt voor de exploitatie gewerkt met vier deelgebieden. Per deelgebied wordt gestuurd op financiën, planuitwerking, kostenverhaal en de zekerstelling er van. Dat laatste kan per ontwikkelveld of meerdere ontwikkelvelden plot afzonderlijk worden vastgelegd of voor meerdere plots worden vastgelegd indien er sprake is van samenwerking met meerdere partijen. Tevens kan per deelgebied een andere kostenverhaalstrategie worden gehanteerd (zie paragraaf 10.5)

10.2 TOEWERKEN NAAR FINANCIEEL HAALBARE GEBIEDSONTWIKKELING

Het ontwikkelkader moet financieel haalbare gebiedsontwikkelingen accommoderen. Voor wat betreft het kostenverhaal wordt op het totale gebiedsniveau gestuurd op de financiële haalbaarheid. Daarbij moet voor bepaalde voorzieningen en verwervingen gezorgd worden voor alternatieve (publieke) dekking voor de publieke kosten.

Zoals beschreven in hoofdstuk 8 is er bij de doorontwikkeling van de Binckhorst geen sprake van een ‘blauwdrukplanning’, waarin alles vastligt. Diverse gebieden zullen pas in de loop van de tijd tot ontwikkeling kunnen komen. Het moment en de exacte manier waarop dit gebeurt is niet op voorhand te bepalen. Dit betekent dat er diverse combinaties van de invulling van locaties mogelijk zijn om tot het woningbouwprogramma van circa 7.000 tot 8.050 extra woningen te komen. Marktinitiatief voor ontwikkeling, verwerving van vastgoed (met bedrijvigheid) en ingenomen posities[47] spelen daarin een belangrijke rol.[48]

[46] De gebiedsexploitatie is als onderdeel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma als aparte vertrouwelijke bijlage opgenomen bij het Ruimtelijk kader en voorliggend Ontwikkelkader
[47] Dit is bovenop de 5.000 woningen uit de eerste fase van de ontwikkeling van de Binckhorst.
[48] Ook gezien het feit dat de gemeente onvoldoende middelen heeft om grootschalig te verwerven.

In lijn met de ontwikkelfilosofie (zie hoofdstuk 8) zal de financiële bijdrage per deelgebied of plot vanuit een globaal financieel raamwerk in de loop van de planuitwerking concreet worden. Met een meer organische gebiedsontwikkeling kan op plot- en deelgebiedsniveau gewerkt worden aan haalbare plannen op basis van marktinitiatief. Daarvoor moet dan wel de benodigde speelruimte aanwezig zijn. Zoals beschreven in paragraaf 8.6 wordt deze speelruimte gecreëerd door te werken met een normatief programma en het introduceren van mogelijkheden tot uitruilen. Daar waar meer eigenaren in het gebied positie hebben kan samen gestuurd worden op het integraal haalbaar maken van een plan, het te realiseren programma, de kwaliteit etc. Daarbij kunnen marktpartijen onderling afspraken vastleggen over de wijze van samenwerken en de te kiezen (rechts)vorm. Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 11.3.

10.3 VERANKEREN FINANCIËLE HAALBAARHEID IN ONTWIKKELPROCES

In het Ruimtelijk kader is een set met spelregels vastgelegd met daarin programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden waarbinnen het beoogde woon-, werk- en voorzieningenprogramma kan worden gerealiseerd. In het Ruimtelijk kader is bovendien per deelgebied of kwartier een normatief programma opgenomen. Dit wordt nader uitgewerkt. En hoewel het normatief programma het vertrekpunt is kan dit in de uitwerking voor de afzonderlijke gebiedspaspoorten/bouwenveloppen resulteren in een andere programmaverdeling, Om te borgen dat de programmaonderdelen voor wonen, werken en voorzieningen ook daadwerkelijk en tijdig landen in de gebiedspaspoorten/bouwenveloppen, moeten de spelregels van het Ruimtelijk kader vertaald worden in regels van de op te stellen wijziging van het omgevingsplan. Hierbij moeten ook de spelregels voor uitruil van programma worden opgenomen.

Zoals in het getrapt ruimtelijk kader (hoofdstuk 9) is omschreven is het gebiedspaspoort/bouwenveloppe een cruciaal product waarin plan, programma en kwaliteit worden uitgewerkt. Dit is ook het belangrijkste product waarin toetsing van financiële haalbaarheid en kostenverhaal plaatsvindt. Vanuit de sturing op financiën is dit het moment waarop een meer normatieve benadering omgezet wordt in concrete programma's en financiële bijdragen. Op basis van het concrete programma kan voor de eigenaar worden berekend (1) wat voor een herontwikkelingswaarde deze kan realiseren en (2) welke kostenverhaalsbijdrage deze aan de gemeente verschuldigd is. Indien nog geen wijziging Omgevingsplan is vastgesteld en er wel een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe wordt gemaakt, dan geeft de gemeente vooraf aan welke kosten ze verhaalt.

Bij een vastgestelde wijziging Omgevingsplan zijn de kostenverhaalsregels kaderstellend en bepalend voor het vaststellen van de kostenverhaalsbijdrage. Op basis hiervan kunnen private overeenkomsten worden gesloten (deze zijn dan posterieur). Wanneer met diverse initiatiefnemers tezamen een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe wordt opgesteld, dan vindt – op basis van een normatief programma – de feitelijke invulling van plots plaats op basis van het gezamenlijk plan. Het programma dat dan landt op een plot wordt gebruikt voor het bepalen van de kostenverhaalsbijdrage per initiatiefnemer.

Samenvattend is de wijziging Omgevingsplan het ruimtelijk kader waarin de programmatische uitwerking plaatsvindt, maar ook de kwaliteit, de omvang van de openbare ruimte etc. worden vastgelegd. Op het niveau van Omgevingsplan moeten ook collectieve antwoorden rondom energie, placemaking en mobiliteit concreet worden ingevuld en zeker worden gesteld. Hetzelfde geldt voor de financiële haalbaarheid, de kostenverhaalbijdrage en zo mogelijk de financiële verrekeningsystematiek voor uitruil. De wijziging Omgevingsplan vormt het (toetsings)kader voor de uitwerking in gebiedspaspoorten/bouwenveloppen en aanvragen om omgevingsvergunning. Het gebiedspaspoort/bouwenveloppe heeft een financiële paragraaf waarin het college van B&W wordt geïnformeerd of op voorhand al gemeentelijke investeringen nodig zijn bijvoorbeeld als gevolg van een negatieve business case. Als de uitvoering van het gebiedspaspoort/ bouwenveloppe financiële gevolgen heeft voor de gemeente, dan zal over deze financiële aspecten een (afzonderlijk) besluit genomen worden door de gemeenteraad.

10.4 UITRUILEN ALS APARTE REGELING

In het Ruimtelijk kader is het ruimtelijk raamwerk vastgelegd. Daarmee is vastgelegd waar hoogte-accenten komen, wat beoogde dichtheden zijn en waar belangrijke voorzieningen en functies in het gebied gepositioneerd worden. Dit biedt het vertrekpunt en de ruimte voor verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling naar een wijziging omgevingsplan.
Het normatief programma maakt het mogelijk per plek de combinatie van functies en programma te realiseren en ook de juiste woonproducten samen te stellen. Daarbij kan het zijn dat bepaalde plekken anders worden gewaardeerd of zich meer of minder lenen voor bepaalde functies. Ook zal de toevoeging van bepaald programma in de loop van de tijd – denk aan eengezinswoningen naast appartementen – in de pas moeten lopen met de ontwikkeling van de bevolking van de Binckhorst. Met het oog op het bovenstaande moet er dus speelruimte en schuifruimte zijn in te realiseren programma's. Daarom is gekozen voor een normatief programma dat voor een deel kan worden uitgeruild. Uitruilen biedt de mogelijkheid om:

- Een optimaal plan te maken;
- De uitvoerbaarheid en de kwaliteit van een project te verbeteren;
- De financiële haalbaarheid te verbeteren en/of te optimaliseren.

Bij uitwerking van het Gebiedsprogramma Binckhorst naar de wijziging van het Omgevingsplan wordt concreet in de regels vastgelegd welke voorwaarden er gelden voor de uitruil van het programma. Daarbij bestaat de mogelijkheid voor marktpartijen om samen te werken aan planontwikkeling en programma onderling uit te ruilen.

Vooruitlopend op een wijziging van het omgevingsplan zijn er mogelijkheden alvast aan de slag te gaan met het uitwerken van gebiedspaspoorten/bouwenveloppen. Dit geldt echter alleen voor ontwikkellocaties gelegen binnen fase 1 zoals vastgelegd in het Ruimtelijk kader. Bij de uitwerking van initiatieven kunnen grondeigenaren samenwerken en ook gebruik maken van de mogelijkheid tot uitruilen. In navolging van dit Ontwikkelkader zal er door de gemeente een stappenplan moeten worden opgesteld waarin dit wordt uitgewerkt.

Het normatief programma voor een deelgebied maakt het mogelijk dat initiatiefnemers programmadelen kunnen uitruilen. Indien de eigenaar een ander programma wenst op zijn/haar plot dat een hogere grondwaarde vertegenwoordigt, dan moet dit programma financieel worden gecompenseerd. Ook moet aangetoond worden dat kan worden voldaan aan de regels voor de woningbouw categorieën en minimale m2 niet-wonen per deelgebied, zoals aangegeven in het Ruimtelijk kader. Dit kan bijvoorbeeld aangetoond worden doordat het gebiedspaspoort/bouwenveloppe hieraan voldoet. Als er uitruil plaatsvindt buiten het gebiedspaspoort/bouwenveloppe, dan moet blijken uit een overeenkomst of een ander gebiedspaspoort/bouwenveloppe (of omdat gemeente zelf ontwikkeld) dat voldoende is zeker gesteld dat het resterende programma wordt gerealiseerd

De gemeente heeft de regierol, waarbij zij zorgdraagt dat het programma voor alle ontwikkelvelden in een gebied in balans is. Dit wordt juridisch planologisch geborgd in de \ wijziging Omgevingsplan. De afweging van bijsturing heeft dus betrekking op ontwikkelvelden waarop een eigenaar actief is, maar ook op andere ontwikkelvelden.

De gemeente kan op twee manieren ruimte voor uitruilen mogelijk maken:
Allereerst door eigenaren/erfpachters samen te laten werken. De eigenaren in een deelgebied zorgen dan samen voor balans op deelgebiedniveau. Dit heeft geen effecten op het overige gebied. Zij kunnen – mits dit is geaccordeerd door de gemeente – programmaverschillen onderling verrekenen. Dit wordt contractueel vastgelegd.

Bij de wijziging van het omgevingsplan kan de gemeente plan- of beleidsregels opnemen waarin het uitruilen verder wordt uitgewerkt en vastgelegd.

Het heeft overigens de voorkeur dat eigenaren die gaan ontwikkelen zelf actief met andere eigenaren in overleg treden over uitruil van programma. Ze kunnen dan samen voorstellen doen.

Ten behoeve van het kostenverhaal en de financiële verevening van programma geldt het volgende:
- Het normatief programma zoals vastgelegd in het Ruimtelijk kader Gebiedsprogramma Binckhorst is bepalend voor de herontwikkelingswaarde van een plot.
- Het normatief programma is bovendien bepalend voor de kostenverhaalsbijdrage.
- Aanpassingen in het programma kunnen ook leiden tot aanpassingen in de kostenverhaalsbijdrage.

10.5 KOSTENVERHAAL

De gemeente verhaalt kosten voor de ontwikkeling gericht op (1) openbare ruimte op het ontwikkelveld of binnen de ontwikkelvelden waarvoor een gebiedspaspoort/bouwenveloppe wordt gemaakt, (2) kosten voor de hoofdstructuur van de Binckhorst (waaronder herinrichting van de bestaande openbare ruimte) en (3) bovenwijkse kosten. De kosten voor aanpassing van openbare ruimte in het gebied worden vaak door de ontwikkelaars zelf gerealiseerd en de bijdrage wordt 'in natura' geleverd. De kostenverhaalsbijdrage voor de hoofdstructuur en bovenwijkse infrastructuur wordt bepaald bij vaststelling van een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe en/of goedkeuring van een initiatief (bijvoorbeeld bij verlening omgevingsvergunning). Gebiedspaspoorten/bouwenveloppen die betrekking hebben op meerdere eigenaren vragen om een samenwerkingsovereenkomst, waarin tevens kostenverhaal afspraken zijn opgenomen.

Voor het totale gebied wordt een wijziging van het Omgevingsplan opgesteld. Daarin wordt op het totaal niveau van de Binckhorst gestuurd op financiën en kostenverhaal. Per deelgebied kan de strategie verschillen. Daarbij zijn er twee keuzen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in kostenverhaal met en zonder tijdvak.

10.5.1 KOSTENVERHAAL MET TIJDVAK

Kostenverhaal met tijdvak vindt plaats wanneer het programma en de kosten goed bekend en toedeelbaar zijn. De doorontwikkeling van de Binckhorst vindt meer plaats op basis van sturing op hoofdlijnen in plaats van op basis van een blauwdruk. Kostenverhaal zonder tijdvak ligt dan in eerste instantie voor de hand. Maar, wanneer binnen een gebied meer initiatieven zijn ontwikkeld en er meer bekend is, kan worden overgegaan op kostenverhaal met tijdvak. Ook kan het zo zijn dat hier met marktpartijen langjarige afspraken worden gemaakt waarbij het kostenverhaal wordt verzekerd.

Kostenverhaal met tijdvak – ook wel ontwikkelingsplanologie genoemd – kenmerkt zich door het vastleggen van programma's, plannen en kosten. Deze zijn toe te delen aan eigenaren en daarmee is het kostenverhaal goed te structureren en vast te leggen. In de financiële regels worden de bijdragen dan ook vastgelegd en iedere eigenaar weet welke bijdrage betaald moet worden. Uiteraard hangt deze bijdrage af van het programma dat gerealiseerd kan worden door de desbetreffende grondeigenaar. Veranderingen in de tijd kunnen door middel van actualisatie en herziening leiden tot aanpassingen, ook in de bijdrage. Het kostenverhaal met tijdvak lijkt veel op de wijze waarop exploitatieplannen werden opgesteld bij de WRO. In de Omgevingswet zijn de ruimtelijke en financiële kaders in één planvorm – het Omgevingsplan – opgenomen. Bij uitvoering van de gebiedsontwikkeling via dit spoor moet helder zijn welke kosten en baten in het (deel)gebied gerealiseerd worden en moet er helderheid zijn over dekking van eventuele publieke tekorten.

10.5.2 KOSTENVERHAAL ZONDER TIJDVAK

Gebieden die herontwikkeld kunnen worden en die meer organisch tot ontwikkeling kunnen komen – of waarvan de huidige functie juist voorlopig nog gehandhaafd blijft – lenen zich meer voor kostenverhaal zonder tijdvak. Vaak is de financiële haalbaarheid op plot en gebiedsniveau minder goed te bepalen en wordt stap-voor-stap de ontwikkeling in gang gezet.

Kostenverhaal zonder tijdvak – ook wel uitnodigingsplanologie genoemd – kenmerkt zich door het globaal vastleggen van programma's, plannen en kosten. Deze zijn nog niet toe te delen aan eigenaren en daarmee wordt het kostenverhaal pas bepaald op basis van programma's die initiatiefnemers daadwerkelijk gaan realiseren. Zij stemmen dit af met de gemeente, bijvoorbeeld bij vaststelling van een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe.

Bij kostenverhaal zonder tijdvak raamt de gemeente globaal alle kosten in de openbare ruimte in het kostenverhaalsgebied. De kosten op de bouwkavels blijven buiten het kostenverhaal. Op basis van de geraamde kosten neemt de gemeente in het omgevingsplan een plafond op voor het totale kostenverhaal en voor de verschillende bouwactiviteiten. Op het moment dat een initiatiefnemer wil gaan bouwen, vraagt diegene de gemeente om een kostenverhaalbeschikking. De gemeente gaat op dat moment het kostenverhaal uitrekenen. De gemeente raamt nu gedetailleerder de kosten en relateert die aan het bouwprogramma. Daaruit volgt een bedrag per bouwactiviteit. Vervolgens wordt dat bedrag getoetst aan het in het omgevingsplan bepaalde plafond en de maxima per bouwactiviteit. Na correctie daarvoor wordt berekend wat de aanvrager zou moeten betalen: de bruto kostenverhaalbijdrage. Vervolgens voert de gemeente een waardevermeerderingstoets uit. De waardevermeerdering is het bedrag dat de locatie waard is na realisatie van het plan, rekening houdend met de inbrengwaarde en de door de aanvrager gemaakte kosten. De bruto kostenverhaalbijdrage wordt vergeleken met de waardevermeerdering van de locatie. Als de waardevermeerdering hoger is, worden alle kosten verhaald. Is de waardevermeerdering lager, dan worden de kosten verhaald tot het bedrag van de waardevermeerdering.

10.6 *F*INANCIËLE HAALBAARHEID

Veel binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen kennen een tekort. Dat geldt ook voor de herontwikkeling van de Binckhorst. Het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ondersteunt gemeenten met onder andere een WBI-subsidie. Niet is uitgesloten dat voor onderdelen of deelgebieden er publieke dekking moet komen om de gebiedsontwikkeling financieel mogelijk te maken.
De financiële haalbaarheid laat per deelgebied een ander beeld zien. Met name de twee noordelijke deelgebieden kennen hoge kosten als gevolg van vereiste verwervingen en verplaatsingen. Dat maakt dat het voor de hand ligt om voor deze gebieden een meer organische gebiedsontwikkeling voor te staan, terwijl juist bij de Trekvlietzone en de Binckhaven (op onderdelen) een meer integrale planvorming voor de hand ligt.

10.7 DE RELATIE TUSSEN ERFPACHT, KOSTENVERHAAL EN DE BUSINESS CASE

Met de (her)uitgifte van grond in erfpacht verkrijgt de gemeente via eenmalige afkoop van de canon een vergoeding voor de grondwaarde. Uit deze vergoeding kan de gemeente het kostenverhaal bekostigen voor de aanleg van openbare voorzieningen voor deze percelen, aangezien deze percelen door de grondwaardestijging naar rato mee moeten betalen aan het kostenverhaal. Vanuit de toerekenbaarheid[49] wordt voor de gebiedsexploitatie uit gegaan van het toedelen van kosten aan alle plots, dus ook die met erfpacht.

[49] Daarvoor gelden drie kostenverhaalscriteria: profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit (PTP).

10.8 PUBLIEK VERANKERDE FINANCIËLE BIJDRAGE

Het kostenverhaal onder de Omgevingswet is veranderd. De wijze waarop het kostenverhaal onder de Wet ruimtelijke ordening fungeerde heeft daarbij als vertrekpunt gediend. Het fundament voor het kostenverhaal blijft zodoende grotendeels overeind, wel worden daar onder de Omgevingswet allerlei mogelijkheden aan toegevoegd. In onderstaand kader worden de belangrijkste wijzigingen toegelicht, met daarbij een onderscheid tussen het reguliere kostenverhaal en de (geheel nieuwe) afdeling over financiële bijdragen.

Naast het reguliere kostenverhaal is onder de Omgevingswet de mogelijkheid geïntroduceerd om financiële bijdragen voor de verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te verhalen. Deze categorie voorzieningen lijkt op de 'bijdragen ruimtelijke ontwikkeling' zoals onder de Wro gebruikelijk was. Echter, de bijdrage ruimtelijke ontwikkeling mocht enkel in anterieure overeenkomsten worden afgesproken terwijl voor de financiële bijdragen ook een publiekrechtelijke achtervang georganiseerd is. De belangrijkste kenmerken van deze financiële bijdragen zijn:

Financiële bijdragen mogen worden verhaald bij aangewezen activiteiten. Deze aangewezen activiteiten wijken af van de aangewezen activiteiten voor het reguliere kostenverhaal. In de basis mogen financiële bijdragen worden verhaald voor alle bouwactiviteiten waarvoor het reguliere kostenverhaal ook geldt. In aanvulling daarop mag het ook voor andere specifieke ontwikkelingen (land- of tuinbouw, energieopwekking, infrastructuur, handelsreclame en recreatie) en voor bepaalde gebruikswijzigingen. Bijvoorbeeld omzetting naar wonen vanaf 1.500 m² en permanent gebruik recreatiewoningen. (zie artikel 8.13 Omgevingsbesluit).

De gemeente moet voor zowel privaatrechtelijke als publiekrechtelijke toepassing een basis hebben gelegd in de Omgevingsvisie of in een (vrijwillig) Programma.[50]

De financiële bijdragen zijn een aanvulling op het reguliere kostenverhaal, waarbij het reguliere kostenverhaal voorrang heeft.

De keuze voor publiek/privaatrecht in het reguliere kostenverhaal werkt door naar de financiële bijdragen. Dus bij een anterieure overeenkomst over het reguliere kostenverhaal kan niet (voor eenzelfde ontwikkeling) het publiekrecht worden toegepast voor de financiële bijdragen. Beiden zijn ofwel privaatrechtelijk ofwel publiekrechtelijk.

Er mogen alleen financiële bijdragen worden verhaald van voorzieningen waarvan de PTP-criteria (profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit) niet kunnen worden toegepast op de betreffende ontwikkeling. Anders gezegd: de voorzieningen mogen niet randvoorwaardelijk zijn voor de beoogde ontwikkeling, want dan vallen ze onder het reguliere kostenverhaal vanwege het criterium 'toerekenbaarheid'. In plaats van de PTP-criteria moet van de financiële bijdragen de 'functionele samenhang' tussen de voorziening en de beoogde ontwikkeling worden aangetoond.

Bij publiekrechtelijke toepassing moet de systematiek worden vastgelegd in het Omgevingsplan (inclusief alle voorzieningen waaraan wordt bijgedragen, de wijze waarop de functionele samenhang is toegepast en de wijze waarop de eindafrekening plaatsvindt).

Het privaatrechtelijk verhalen van financiële bijdragen in een anterieure overeenkomst is qua toepassing niet gelimiteerd. Dit betekent dat het voor alle typen ontwikkelingen kan worden ingezet (mits aan

[50] Op dit moment zijn er geen specifieke voorzieningen genoemd, die mogelijk in aanmerking komen voor het verhalen van kosten via deze specifieke bijdrage of waarvoor een programma kan worden opgesteld.

bovenstaande criteria is voldaan). Het publiekrechtelijk verhalen van financiële bijdragen is alleen mogelijk indien de voorzieningen waarvoor een bijdrage wordt gevraagd voorkomt op de lijst met categorieën van voorzieningen uit art. 8.21 van het Omgevingsbesluit:

- Wijziging van inrichting van het landelijk gebied ter verbetering van landschappelijke waarden;
- Aanleg of wijziging van gebieden ter bescherming van (aangewezen) natuur(gebieden), waaronder stikstofdepositie;
- Aanleg van infrastructuur voor verkeers- en openbaar vervoersnetwerken van gemeentelijk of regionaal belang;
- Aanleg van recreatievoorzieningen van gemeentelijk of regionaal belang (waaronder parken);
- Compensatie van sociale woningbouw buiten het plangebied;
- Stedelijke herstructurering in verouderde wijken.

In de Binckhorst wordt ingezet op het verhalen van kosten met een bovenwijks karakter, het verevenen van programma (o.a. sociale woningbouw) en vormen van stedelijke herstructurering, zoals mogelijk stedelijke kavelruil. In de uitwerking van het kostenverhaalsinstrumentarium kan worden onderzocht op welke wijze de publieke financiële bijdrage uit de Omgevingswet van meerwaarde kan zijn voor de financiële sturing op de doorontwikkeling van de Binckhorst.

11 ACTIEF STUREN OP ONTWIKKELING EN SAMENWERKING

GRONDBELEID EN PUBLIEK-PRIVAAT SAMENWERKEN

Dit hoofdstuk beschrijft de wijze waarop de gemeente kan sturen op het tot ontwikkeling brengen van de Binckhorst. Daarbij gaat het om de wijze waarop zij randvoorwaarden kan scheppen en het daarbij behorende grondbeleid. Ook zoomt dit hoofdstuk in op de rolneming van de gemeente in een deelgebied en de samenwerking met private partijen.

11.1 ONTWIKKELING AFSTEMMEN OP 'ENERGIE' IN HET GEBIED

De ontwikkeling van de Binckhorst neemt circa 20 jaar in beslag. Het is van belang om over een dergelijk lange termijn flexibiliteit in te bouwen in de gebiedsontwikkeling. Daarnaast is het gebied dusdanig groot dat niet overal direct ontwikkeling zal plaatsvinden. Vanwege het feit dat een groot deel van de Binckhorst in handen is van private partijen, zal marktinitiatief mede bepalend zijn voor de omvang en de snelheid van nieuwbouwontwikkelingen. Een drietal elementen is bepalend voor de wijze en het moment waarop een deelgebied tot ontwikkeling komt:

- De ontwikkelrichting van een deelgebied of plot is nog niet geheel uitgekristalliseerd;
- De marktinteresse is nog onvoldoende of niet duidelijk;
- De financiële haalbaarheid is nog ongewis.



Creëren randvoorwaarden om gebiedsontwikkeling succesvol op gang te brengen.

Grondbeleid ondersteunt de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied. De gemeente kan daarbij (1) instrumenten, (2) menskracht en (3) financiële middelen inzetten om de gebiedsontwikkeling te sturen. De inzet van mensen en middelen is gelimiteerd. Dat vraagt om zo effectief en optimaal mogelijke inzet van menskracht en middelen. Bij de beschreven ontwikkelfilosofie (zie hoofdstuk 8) past een situationeel en locatie-specifiek grondbeleid. Dat betekent dat afhankelijk van de situatie en plek de gemeente afweegt welk instrument ze inzet evenals de middelen en de mensen. De eerste stap bij het bepalen van de strategie vanuit grondbeleid begint met de vragen; Wat willen we? en Wat kunnen we?

11.2 ACTIEF HET ROBUUST RAAMWERK VORMGEVEN

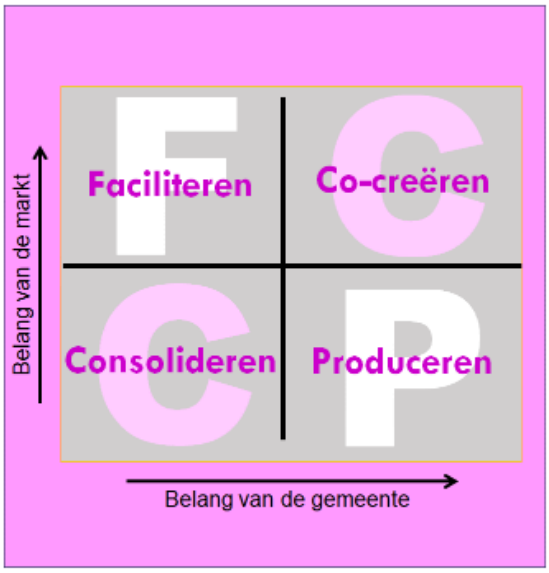
Om de gebiedsontwikkeling te laten slagen is het belangrijk dat de gemeente actief stuurt op het vormgeven van een robuust raamwerk. Op de vorige pagina is weergegeven hoe de gemeente een raamwerk kan creëren als randvoorwaarde om de gebiedsontwikkeling op gang te brengen.

Om de Binckhorst tot ontwikkeling te brengen zal de gemeente op een aantal onderdelen de regie moeten nemen en actief beleid moeten voeren. Naast sturen op en met gemeentelijk eigendom is het daarbij ook van belang om te onderzoeken waar slimme coalities met marktpartijen mogelijk zijn. Daarbij gaat het in het bijzonder om belangrijke gronden die in eigendom zijn bij private partijen. Het is zaak om te onderzoeken of ontwikkelaars op die gronden, met planontwikkeling – al dan niet samen met de gemeente – belangrijke functies kunnen realiseren.

Voor wat betreft actieve verwerving kan onderzocht worden op welke wijze het nieuwe financieringsarrangement vanuit het Rijk[51] kan worden ingezet om de noodzakelijke grondposities in te kunnen nemen.

11.3 PUBLIEK-PRIVAAT SAMENWERKEN

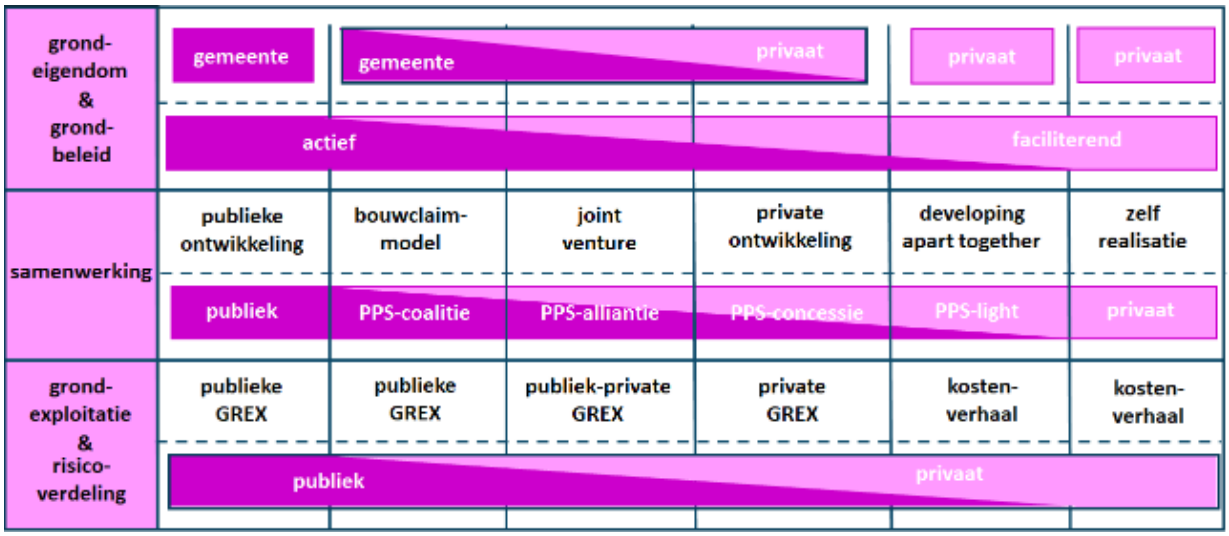
De inzet van instrumenten, menskracht en middelen hangt in sterke mate af van posities van private partijen, die bereid en in staat zijn om met de gemeente samen te werken en de gebiedsontwikkeling voor eigen rekening en risico kunnen realiseren.



Figuur 5.2. Denkraam publiek-private rolopvatting.

De rol die de gemeente inneemt hangt af van de uitgangspositie die zij in een betreffend (deel)gebied heeft. Voor elk deelgebied is er een denkraam opgenomen voor de publieke en private rolopvatting. Daar waar sprake is van gemeentelijk (grond)eigendom of de gemeente bloot eigenaar is van gronden die in erfpacht zijn uitgegeven, kan zij een actievere rol innemen. Een belangrijk element in binnenstedelijke gebiedsontwikkeling is (1) de mate van versnipperd grondbezit, (2) het aantal eigenaren dat kan en wil ontwikkelen, (3) het aantal bereidwillige professionele eigenaren en (4) de omvang van hun grondbezit.

[51] Zie IBO Rapport Grond om te bouwen (2024).



Overzicht mogelijke samenwerkingsvormen.

Zoals beschreven in paragraaf 9.1 verdient het aanbeveling om voor ontwikkelvelden een gebiedspaspoort/ bouwenveloppe uit te werken in samenspraak met (grote) eigenaren in het betreffende gebied. Gedurende de uitwerking wordt duidelijk of en hoe er bij de verdere ontwikkeling wordt samengewerkt met ontwikkelaars en woningcorporaties. In bovenstaande figuur zijn de mogelijke samenwerkingsvormen schematisch weergegeven. Op basis van de eigendomsverhoudingen, de beoogde ontwikkeling, de ambities van de betrokken partners, de 'energie' in het gebied en de onderlinge chemie wordt bij de uitwerking van het gebiedspaspoort/bouwenveloppe een samenwerkingsvorm gekozen.

11.4 AANZET VOOR SAMENWERKING PER KWARTIER

Op basis van de uitgangspositie van de gemeente is per kwartier beschreven wat een voor de hand liggende rolopvatting van de gemeente en mogelijke samenwerkingsvorm is.

Trekvlietzone: In de Trekvlietzone is de gemeente samen met drie professionele ontwikkelaars eigenaar van een aanzienlijk deel van het plangebied. In dit gebied is het denkbaar dat een langjarige samenwerking wordt onderzocht en vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst of PPS. Daarbij kan samen worden nagedacht over verwerving en de inzet van gemeentelijk instrumentarium zoals voorkeursrecht en onteigening. Voordeel van deze samenwerking is dat de ontwikkeling van dit gebied langjarig wordt geborgd, waarbij tevens wordt gestuurd op een compleet en afgeronde gebiedsontwikkeling.

Binckhaven: In gebieden waar de gemeenten gronden in erfpacht heeft uitgegeven, kan ze anders sturen (zie ook paragraaf 10.7). In de Binckhaven kan de gemeente op de strook langs de Maanweg samen met eigenaren aan een gebiedspaspoort/bouwenveloppe werken. Deze partijen kunnen daarna in eigen tempo de gebiedsontwikkeling realiseren. De gemeentelijke betrokkenheid is het grootst tot vaststelling van het gebiedspaspoort/bouwenveloppe . Overigens is de inpassing van De Vlietlijn een belangrijk raakvlak voor dit gedeelte en daarmee mede bepalend voor het tempo van de ontwikkeling, eventuele verwerving en de toekomstige rolopvatting van de gemeente.

Voor de locatie 'Op de Centrale' en de directe omgeving – waar enkele private partijen bezit hebben – kunnen deze partijen in samenspraak met de gemeente, een start maken met het opstellen van een gebiedspaspoort/bouwenveloppe voor de ontwikkeling rond de haven en de 'centrumontwikkeling' aan de Zonweg.

Mercuriuskwartier: De recent opgestelde Ontwikkelstrategie voor het Mercuriuskwartier blijft grotendeels gehandhaafd.[c] Dit betekent dat dit kwartier voornamelijk een werkgebied is en hier intensivering en revitalisering mogelijk is. De gebiedsontwikkeling van Mercuriuskwartier zal meer plotsgewijs en organisch plaatsvinden, waarbij actieve ondersteuning wordt geadviseerd voor plekken 'waar energie op zit'. Daarbij vraagt op bedrijven gerichte herontwikkeling in het Mercuriuskwartier mogelijk om meer actieve gemeentelijke sturing. Voor intensivering en meer gestapelde bedrijfsgebouwen is voor bedrijventerreinen in Den Haag primair een rol voor de markt weggelegd. Tegelijkertijd blijkt dat dit soort ontwikkelingen vooralsnog financieel onhaalbaar zijn. Deze problematiek speelt overigens in geheel Den Haag. Doordat er nauwelijks nieuwe ruimte rond de stad is, moeten meer werklocaties vooral mogelijk worden gemaakt door intensiever grondgebruik in de stad. Met een financiële impuls kan intensivering mogelijk gestimuleerd worden. Daarnaast is het uiteraard de vraag hoe bedrijven aan kijken tegen een meer gestapelde vorm van huisvesting.

Parkkwartier: In het Parkkwartier kan op een aantal plekken plotonwikkeling plaatsvinden, waarbij de gemeente dan vooral reactief is. Verder zijn de inspanningen hier gericht op het verplaatsen van de Haagse Milieu Services, de Haagse Straatorganisatie, het Afvalbrengstation en het fietsdepot en op het inpassen van de afvaloverslag binnen het Parkkwartier.

Overigens geldt voor de hele Binckhorst dat buiten de genoemde locaties plotontwikkeling plaats kan vinden, met een reactieve rol van de gemeente. Voorwaarde is wel dat de plotontwikkelingen aansluiten op het Ruimtelijk kader en de daarin vastgelegde ruimtelijke hoofdstructuur. Ook is het van belang dat gebieden zelfstandig als buurtje kunnen functioneren na realisatie.

Mogelijk kunnen er vanuit nieuw beleid ook nieuwe instrumenten voor het grondbeleid worden gemaakt die in de Binckhorst kunnen worden ingezet.[53] De in deze paragraaf opgenomen opties voor sturing en samenwerking sluiten aan op de conclusies inzake de kostenverhaalstrategie en financiële haalbaarheid uit hoofdstuk 10.

11.5 STRATEGIE VOOR COLLECTIEVE VRAAGSTUKKEN

Parkeren en deelmobiliteit, maar ook de energievoorziening en actief 'plintmanagement' behoren tot vraagstukken in gebiedsontwikkeling waarop een collectief antwoord moet komen. Daarbij gaat het om de ontwikkeling en de realisatie van dergelijke voorzieningen. Bovendien gaat het om de organisatie (hardware-software-orgware), om de vraag of het groot- of kleinschalig wordt opgelost en of er samenwerking nodig is tussen overheid en markt. In het kader van de doorontwikkeling van de Binckhorst zal de gemeente dit de komende periode nader moeten uitwerken. In deze paragraaf zijn daar – mede op basis van voorbeelden vanuit andere gebieden – suggesties voor gedaan.

Meebewegen op de golven van de transitie[54]

Binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen hebben een doorlooptijd van minimaal 10 tot 15 jaar. Dit is ongeveer ook de transitieperiode voor een aantal grote duurzaamheidsopgaven in Nederland zoals energie, klimaatadaptie en niet te vergeten mobiliteit. Het mobiliteitsvraagstuk wordt vaak benaderd vanuit de eindsituatie, de stip op de horizon. Het feit dat we in een transitie zitten, betekent dat we komende jaren pas zullen ontdekken hoe onze mobiliteitskeuzes uitpakken. Precies in die periode waarin we in onze steden belangrijke nieuwe gebieden vormgeven. Dan kan het niet anders, dan dat onze ontwikkelstrategieën daarop moeten worden ingericht.

[52] Ontwikkelstrategie Mercuriuskwartier (RIS315146) – Voor maakindustrie en stadsverzorgende bedrijven in de Binckhorst – maart 2023.
[53] Momenteel loopt er onderzoek naar een nieuw Ruimtelijk Economisch Plan waarbij dit thema een belangrijke plaats inneemt.
[54] Westing, van HP e.a. Deelmobiliteit Duurzaam inpassen?! Gebiedsontwikkeling.Nu 2022.

Veel grotere gemeenten maken momenteel beleid voor het governance-vraagstuk bij mobiliteitshubs. Er zijn gemeenten die eigendom en exploitatie 'naar zich toe trekken' en marktpartijen via een afdracht bij laten dragen aan de ontwikkeling van nieuwe hubs. Er zijn tussenvormen zoals een mobiliteitsbedrijf in Merwede (zie kader) en er zijn nog veel situaties waarin private ontwikkelaars per gebied zelf oplossingen moeten realiseren als onderdeel van een risicodragende gebiedsontwikkeling.

Governancemodel mobiliteitshubs in Merwede
Bij het governancemodel in Merwede is een balans gevonden in publieke en private betrokkenheid. De gemeente treedt daarin op als eigenaar van de mobiliteitshubs maar een 'mobiliteitsbedrijf' is de exploitant die dit risicodragend uitvoert. Het mobiliteitsbedrijf is een publiek-private samenwerking van alle gebiedsontwikkelaars in het gebied, waaronder de gemeente. Het mobiliteitsbedrijf stuurt op kwantitatief en kwalitatief aanbod, maar uiteraard ook op de financiële exploitatie. De gemeente heeft met de keuze voor investeren in de belegging vooral een langjarig perspectief, wat betekent dat het rendement over langere tijd ontstaat. Korte en lange termijn zijn daarmee belegd bij de juiste partij, en er is publiek-private sturing op het nu en op morgen.

Bij de Binckhorst ontstaat het risico, dat er tal van oplossingen naast elkaar gaan ontstaan. De grote diversiteit aan oplossingen resulteert in een (te) kleine schaal en daarmee (te) beperkt draagvlak voor die oplossingen. Het beleid voor hubs, maar ook meer gebiedsmanagementachtige activiteiten vraagt om beleid op een hoger schaalniveau.

Datzelfde geldt voor de omgang met plinten in het gebied. Zo is in de nieuwe wijk Seestadt in Wenen een plinten-BV opgericht die namens een groot aantal eigenaren de plinten verhuurd. Daarbij wordt gestuurd op differentiatie in gebruik en kwaliteit en een financieel optimum. Naast mobiliteit en energie zijn er tal van taken die buurt- of gebiedsgericht kunnen worden opgepakt. Zeker in gebieden met een hoge dichtheid en veel relatief compacte woningen zijn collectieve voorzieningen van belang. Daarbij zou een gebiedsvereniging een organisatievorm kunnen zijn die collectieve diensten levert aan bewoners. Daarmee kan ook na ontwikkeling en realisatie gestuurd worden op het 'goed houden van de collectieve voorzieningen'. Daarnaast is het de vraag op welke wijze beleid, instrumenten en middelen moeten of kunnen worden ingezet om de sturing vorm te geven. Belangrijk is dat er als uitwerking van het ontwikkelkader een duidelijke visie komt op dit vraagstuk voor de Binckhorst. Ervaringen bij vergelijkbare grootschalige ontwikkelingen leert dat deze vraagstukken in langjarige samenwerkingsverbanden resulteren en dat ze – net als de gebiedsontwikkeling zelf – de nodige aandacht vragen.

Vraagstukken in de voorfase (placemaking etc.) en de gebruiksfase (hubs, energie etc.) vragen om een aanpak waarin gebiedsmanagement nodig is en waarbij ook budget nodig is om dit te bekostigen. Voor placemaking zal dit mogelijk kunnen via kostenverhaal. De kosten voor placemaking krijgen een plek in de business case. De hoogte van het bedrag hangt af van de inzet en de programmering die partijen in de volgende fasen voorzien. Voor collectieve voorzieningen kan dit mogelijk via een periodieke bijdrage (bijvoorbeeld maandelijks) van bewoners en bedrijven aan de exploitanten van de hubs en andere voorzieningen. Het betreft dan een betaling in de vorm van een lidmaatschap, vanaf het moment dat de diensten in exploitatie gaan. De collectieve voorzieningen maken derhalve geen onderdeel uit van de businesscase. De concrete invulling, organisatie en bekostiging van de collectieve voorzieningen vraagt – in het verlengde van dit Ontwikkelkader – om nadere uitwerking door de gemeente. Daarbij dient ook te worden uitgewerkt op welk schaalniveau collectieve voorzieningen worden ingevuld en wie daar publiek en privaat voor aan de lat staat. Afhankelijk van de uitwerking kan overwogen worden om een Gebiedsmanagementorganisatie op te richten. De omvang en invulling hangt af van de taken die hier worden ondergebracht



Schematische weergave taken gebiedsmanagement organisatie.

11.6 STUREN OP DUURZAME BETAALBAARHEID

Een betaalbaar woon- en werkprogramma zijn belangrijke onderwerpen in de gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt bij woningbouw vooral gestuurd op betaalbare huur- en koopwoningen. Slechts in beperkte mate wordt programma gereserveerd voor wooncollectieven en/of wooncoöperaties. Deze groepen blijken een belangrijke rol te kunnen spelen in community en buurtopbouw, maar ook bij het borgen van betaalbaarheid. Wooncollectieven zijn er in tal van soorten waaronder voor specifieke doelgroepen (o.a. ouderen en jongeren). Maar het gaat ook om bedrijven (vaak kleine maakbedrijven) die naast een coöperatief bedrijf ook collectief wonen kennen. De rijksoverheid werkt aan een financieringsarrangement voor wooncoöperaties, waarbij regels worden gesteld aan betaalbaarheid. Daarnaast zijn er kopersverenigingen die samen betaalbaarheid borgen en de vereniging gebruiken om samen diensten in te kopen.



Kopersvereniging Pay it Forward.

Ook voor betaalbare werkcollectieven zijn organisatievormen in de maak.[55] De Binckhorst is een gebied waarin dergelijke initiatieven kunnen landen. Door de bijdrage van zulke collectieven aan de ‘community vorming’ dragen ze bij aan de kwaliteit van de woon- en werkomgeving van de Binckhorst.



De Wasserij is een broedplaats voor innovatieve mode in Rotterdam.

[55] STIPO werkt in opdracht van de gemeente Amsterdam aan de organisatie en oprichting van een Werkcoöperatie.

12 OMGANG BESTAANDE BEDRIJVEN

In dit hoofdstuk is omschreven hoe wordt omgegaan met bestaande bedrijven en andere activiteiten met hindercontouren. Er is beschreven welke bedrijven en activiteiten (deels) een belemmering vormen voor de transformatie van de Binckhorst. Vervolgens is beschreven hoe hier mee om te gaan om uitvoering te kunnen geven aan het Ruimtelijk kader.

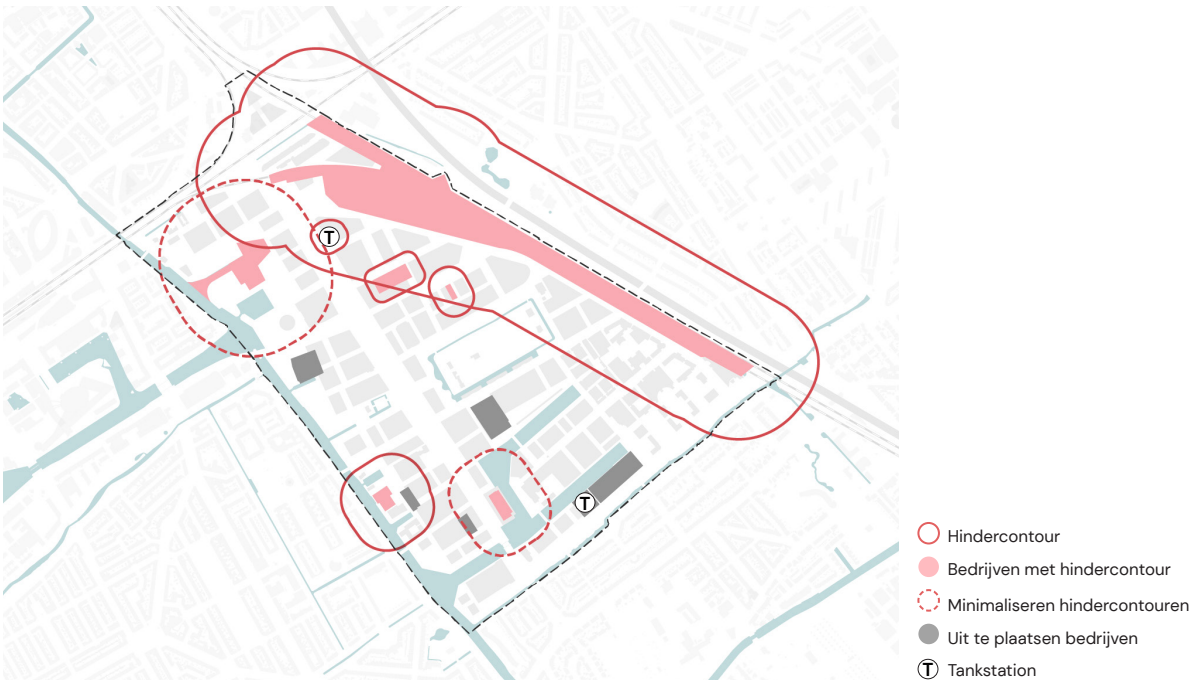
12.1 BEDRIJVIGHEID EN HUIDIGE OMGEVINGSPLAN BINCKHORST

De Binckhorst wordt getransformeerd naar een gemengd stedelijk gebied. Er zijn momenteel diverse bedrijven met grote richtafstanden en andere milieubelemmeringen aanwezig. In het huidige omgevingsplan voor de Binckhorst is een regeling opgenomen voor bestaande bedrijvigheid. De bestaande bedrijvigheid kan worden voortgezet volgens hetgeen feitelijk aanwezig of vergund was ten tijde van de vaststelling van het omgevingsplan.

12.2 BELANGRIJKSTE BESTAANDE HINDERCONTOUREN

De bestaande bedrijvigheid in de Binckhorst heeft in het algemeen een richtafstand van 30-50 meter. Daarnaast zijn er enkele zwaardere bedrijven aanwezig met richtafstanden van 100 en 200 meter. Het gaat daarbij om het rangeerterrein van Prorail, Maison Kelder, Renewi, Basal, Jachtwerf De Haas en het gemeentelijke afvaloverslagstation. Deze bedrijven zijn met de bijbehorende richtafstanden weergegeven in onderstaand figuur. Voor het uitplaatsen van een groot deel van deze bedrijvigheid is (planologische) compensatie beschikbaar op het zogenoemde GAVI-kavel. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 12.3.

Verder zijn voor diverse onderdelen van het afvalcluster ruimtelijke reserveringen gemaakt op andere locaties. In de beoogde voorkeursvariant worden de voertuigremise en het kantoor van HMS verplaatst naar de N-kavel. Binnen de kavels Supernovaweg en het Bedrijventerrein Fruitweg (Energiestraat) worden een HSO, een fietsdepot en een klein Afvalbrengstation vanuit het afvalcluster ondergebracht. Bij een mogelijke uitbreiding van bedrijventerrein Westvlietweg wordt ruimte gereserveerd voor de overige functies van HMS, waaronder de grofvuilbunker en het containerdepot, en voor een groot Afvalbrengstation. Verder onderzoek moet uitwijzen of de onderdelen waarvoor ruimtelijke reserveringen zijn opgelegd, ook daadwerkelijk naar die locaties kunnen worden uitgeplaatst. Voor het rangeerterrein, Basal, Jachtwerf De Haas en het gasstation is momenteel geen planologische compensatie geregeld.



Locaties bedrijven met een hindercontour van 100 en 200 meter.

12.3 COMPENSATIE BEDRIJVENTERREIN

De Provincie Zuid-Holland en de gemeente Den Haag hebben bestuurlijke afspraken gemaakt over de wijze waarop de planologische compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden in relatie tot de planvorming in De Binckhorst. In de Bestuursovereenkomst Binckhorst hebben zij afspraken gemaakt over de compensatie van 4,6 ha aan bedrijventerrein[56] op de GAVI-kavel[57] om de bouw van maximaal 7.500 extra woningen en de realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer mogelijk te maken. Op onderstaande kaar zijn de Binckhorst en GAVI- kavel schematisch weergegeven.



Figuur 6.2: Bedrijventerrein Binckhorst geschrapt (rood) en GAVI-kavel (groen).

In de bestuursovereenkomst is verder het volgende opgenomen:

- De bedrijfslocaties die planologisch dienen te worden gecompenseerd zijn gedefinieerd. Dit overzicht is opgenomen in bijlage 2 van dit deel van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma
- In de Nota van Uitgangspunten voor de GAVI-kavel[58] zal een reservering voor de HTM locatie worden toegevoegd. Om te voldoen aan haar compensatieopgave zal de Gemeente op de GAVI-Kavel percelen grond bestemmen voor bedrijven in de milieu-categorieën 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2. De Gemeente streeft ernaar de ontwerp-wijziging-omgevingsplan voor de GAVI-Kavel medio december 2025 ter inzage te leggen.
- In de Bestuursovereenkomst Binckhorst zijn geen afspraken gemaakt over compensatie van de watergebonden bedrijvigheid op de Binckhorst. Voor Basal, Jachtwerf De Haas en het afvaloverslagstation is er dus geen planologische compensatie geregeld. Ook het rangeerterrein van Prorail valt niet onder de gemaakte afspraken.
- De compensatie van bedrijventerrein in relatie tot de HAC-locatie (Zonweg 29) is geregeld in het 'Woon-werkakkoord Haaglanden' en is onderbouwd in de toelichting van het 'Omgevingsplan Binckhorst Partiele herziening herstelbesluit 1B'. Ook deze compensatie maakt derhalve geen onderdeel uit van de Bestuursovereenkomst Binckhorst. Het bedrijf is al uitgekocht.

[56] Ook is daarbij een reservering opgenomen voor het niet-watergebonden afvalcluster.
[57] De GAVI-kavel ligt bij het Prins Clausplein, tegenover het stadion van ADO Den Haag aan de andere kant van de snelweg A12.
[58] Bijlage 19032025 NvU GAVI-kavel (Gemeente Den Haag, 1 april 2025, RIS321405)

12.4 AANPAK BEDRIJVEN MET HINDERCONTOUREN

Volledige uitvoering van het Gebiedsprogramma Binckhorst is niet mogelijk bij behoud van alle bestaande bedrijvigheid. In het huidige Omgevingsplan zijn de bestaande bedrijven als gegeven opgenomen. Uitgangspunt is dat deze niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering door de gebiedsontwikkeling. Voor een verdere ontwikkeling van de Binckhorst en de aanleg van De Vlietlijn is dat uitgangspunt echter niet meer houdbaar. Voor de ambities uit het Ruimtelijk Kader Binckhorst zorgen de milieubelastende activiteiten (mba's) voor hinder waardoor er veel minder woningen extra aan het gebied kunnen worden toegevoegd. Daarnaast zijn er bedrijven en andere grondgebruikers die het realiseren van noodzakelijke groenvoorzieningen voor een leefbare en duurzame woonwijk belemmeren. Voor de aanleg van De Vlietlijn geldt dat deze ov-verbinding (gedeeltelijk) over percelen loopt, waardoor het fysiek onmogelijk is om de panden waarin de bedrijven gevestigd zijn te handhaven. De consequentie is dat bestaande functies (bedrijven) niet allemaal behouden kunnen blijven.

Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Het uitgangspunt uit het huidige omgevingsplan loslaten dat bestaande bedrijven mogen blijven zitten en niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering.
- Naast de minnelijke verwerving een onteigeningsprocedure starten, zodat in het minnelijk verwervingstraject een volledige schadeloosstelling geboden kan worden (op basis van een extern taxatierapport).
- Financiële middelen voor de verwervingen (inclusief exploitatie) moeten beschikbaar zijn bij het vaststellen van het de wijziiging omgevingsplan, maar idealiter al bij het vaststellen van het Gebiedsprogramma Binckhorst, zodat de minnelijke verwerving gestart kan worden.
- Bij langdurige exploitatie moeten de gemeentelijke beheerregels worden aangepast of middels een expliciet besluit worden voorgesteld.
- De wijziging van het omgevingsplan van de GAVI-kavel moet voorafgaand aan de wijziging van het omgevingsplan Binckhorst plaatsvinden.
- In een deel van het Mercuriuskwartier kunnen bedrijven behouden blijven en/of gevestigd worden. In het noordelijk deel (waar geen woningen zijn voorzien) wordt een verruiming mogelijk gemaakt naar milieucategorie 3.1 en 3.2.
- In het Mercuriuskwartier wordt hoofdzakelijk ingezet op ruimte voor bedrijvigheid. Mits deze bedrijven – al dan niet na maatregelen – vergelijkbaar zijn met een bedrijf in milieucategorie 2 (oftewel maximale richtafstanden van 10 meter voor geluid en 30 meter voor geur en gevaar). Voor het noordelijk deel van het Mercuriuskwartier wordt een verruiming mogelijk gemaakt voor bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2.
- Het rangeerterrein van Prorail blijft behouden.
- Bedrijven die onder de compensatieafspraken met de Provincie op de GAVI-kavel (Bestuursovereenkomst Binckhorst) vallen, worden (op termijn) niet meer planologisch mogelijk gemaakt, waardoor op deze locaties geen (nieuwe) bedrijven met grote richtafstanden kunnen komen.
- De richtafstanden van Basal, Jachtwerf De Haas, Maison Kelder, Renewi en de HTM-locatie liggen over een groot deel van de beoogde ontwikkeling in de Trekvlietzone en de Binckhaven. Deze bedrijven vormen – zonder hinderbeperking – een belemmering voor de herontwikkeling van de Binckhorst. Voor het afvaloverslagstation geldt dat ten aanzien van ontwikkelingen in het Parkkwartier zolang de hindercontouren niet worden beperkt. Daarom wordt onderzocht hoe het afvaloverslagstation zo optimaal mogelijk kan worden ingepast binnen het Parkkwartier.
- Voor Maison Kelder en HTM is de inzet om te onderzoeken of verplaatsen van de functie binnen de Binckhorst met hinderbeperkende maatregelen mogelijk is.
- Voor de watergebonden bedrijven Basal en Jachtwerf De Haas is de inzet om de richtafstanden te beperken. In overleg met deze bedrijven wordt onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de richtafstanden te beperken. Daarmee ontstaat meer ruimte voor woningbouw en kan een prettige

en gezonde woon- en leefomgeving worden gecreëerd.
- Voor het afvalcluster worden ruimtelijke reserveringen vastgelegd, waarna vervolgonderzoek plaatsvindt en bij een positieve uitkomst gefaseerde uitplaatsing volgt.

In samenhang met het Ruimtelijk kader, de beoogde fasering en de uitkomsten van de MER kunnen de bedrijven (tijdelijk) wel / niet ingepast worden. Er zijn hiervoor verschillende opties:
- Inpassen bedrijven mits maatregelen worden getroffen (reductie geluid / geur, inpakken, aanpassen installaties, etc);
- Bestaande bedrijven nog voor een bepaalde periode mogelijk maken;
- Bedrijven niet meer planologisch mogelijk maken.

Met behulp van specifiek overgangsrecht (bijvoorbeeld persoonsgebonden) en voorwaardelijke verplichtingen kan voor de bedrijven een juridische overgangssituatie geregeld worden. Daarnaast zal de gemeente actief met de bedrijven in gesprek gaan over verwerving, danwel het treffen van maatregelen om de richtafstanden te beperken.

Met het vestigen van een voorkeursrecht krijgt de gemeente – bij het voornemen tot verkoop – het eerste recht van koop op een onroerende zaak. Hiermee wordt voorkomen dat particulieren of organisaties grondposities innemen die de ontwikkeling van de Binckhorst belemmeren.
Door de functie bedrijven niet meer toe te laten in de wijziging van het omgevingsplan, ontstaat naast de minnelijke verwerving ook de mogelijkheid om (indien nodig) te onteigenen.

13 OVERGANG NAAR NIEUW OMGEVINGSPLAN

OMGANG MET LOPENDE ONTWIKKELINGEN EN PARALLEL PLANNEN

De Binckhorst is al volop in ontwikkeling op basis van het huidige Omgevingsplan. Ook vindt er planvorming plaats voor nieuwe ontwikkelingen. Dit hoofdstuk beschrijft hoe om te gaan met lopende of toekomstige ontwikkelingen tijdens de overgangsfase naar een nieuw Omgevingsplan.

13.1 LOPENDE ONTWIKKELINGEN

Binnen de Binckhorst lopen diverse ontwikkelingen.[59] Sommige zijn heel concreet, andere ontwikkelingen moeten nog uitgewerkt en/of afgestemd worden met de gemeente. In het huidige omgevingsplan is via een reserveringssysteem (onder meer) ruimte voor maximaal 4.427 nieuwe woningen. Deze ruimte is geheel vergeven. Uitgangspunt is: 'wie het eerste komt, wie het eerst maalt'. Voor deze ontwikkelingen zijn echter nog niet alle omgevingsvergunningen verleend.

Na vaststelling van het omgevingsplan is de resterende gebruiksruimte verdeeld volgens de reserveringsregeling. In het huidige Omgevingsplan Binckhorst zijn voorwaarden gesteld aan deze toedeling van gebruiksruimte. Deze voorwaarden zijn als volgt:

- Het tijdstip van de aanvraag omgevingsvergunning is bepalend voor de beoordeling of er nog gebruiksruimte is.
- Als de vergunning wordt verleend, wordt de gebruiksruimte toegekend.
- Als de vergunning wordt geweigerd, dan vervalt de gebruiksruimte.
- Als er (tijdelijk en/of mogelijk) geen gebruiksruimte resteert, kan de aanvraag in overleg met indiener maximaal 1 jaar worden aangehouden.
- Als er voor de aanvraag omgevingsvergunning al gebruiksruimte is toegedeeld, geldt het moment van de aanvraag voor de gebruiksruimte als tijdstip voor de beoordeling.
- Binnen 26 weken na het verzoek om gebruiksruimte moet een ontvankelijke omgevingsvergunningsaanvraag worden ingediend.

Er zit een afwijkingsbevoegdheid in het omgevingsplan om af te wijken van de bovenstaande termijnen. Hiervan is voor verschillende ontwikkelingen gebruik gemaakt. Daardoor is de toegekende gebruiksruimte (nog) niet vervallen.

De bestaande en lopende ontwikkelingen zijn opgenomen in het Ruimtelijk kader. Het gaat hierbij om de ontwikkelingen die vergund zijn of waaraan ontwikkelruimte is toegekend middels een verleende reservering.

13.2 GEVOLGEN VOOR REEDS INGENOMEN GRONDPOSITIES

Op basis van het Gebiedsprogramma Binckhorst zal de gemeente meer gaan sturen op kwaliteit en ruimtelijke samenhang van ontwikkelingen. Dit kan gevolgen hebben voor ingenomen grondposities en lopende ontwikkelingen.

Als voor een ontwikkeling een omgevingsvergunning is verleend, dan kan de ontwikkeling uitgevoerd worden. Deze ontwikkelingen zijn ingepast in het Ruimtelijk kader.

Als voor een ontwikkeling gebruiksruimte is toegekend en een omgevingsvergunning is aangevraagd, dan wordt op basis van het huidige omgevingsplan beoordeeld of deze ontwikkeling vergund kan worden. Als deze geweigerd wordt, vervalt de gebruiksruimte.

[59] Bijlage Projectenoverzicht Binckhorst juni 2025 (Gemeente Den Haag, 11 juni 2025, RIS322399)

Als voor een ontwikkeling gebruiksruimte is toegekend, maar de omgevingsvergunning nog niet is aangevraagd, dan geldt een termijn waarbinnen de vergunning moet worden aangevraagd. Als deze termijn verloopt, vervalt de gebruiksruimte. Wordt op tijd een omgevingsvergunning aangevraagd, dan geldt verder punt 2.

Voor gevallen onder 3 die niet passen binnen het Ruimtelijk kader gaat de gemeente in overleg met de betreffende marktpartij over bijsturing van het plan.

Ontwikkelingen waarvoor geen gebruiksruimte is toegekend, kunnen pas een vervolg krijgen als er nieuwe gebruiksruimte beschikbaar is. Dit kan het geval zijn als plannen waarvoor gebruiksruimte was toegekend toch niet doorgaan. Of als de wijziging omgevingsplan in werking is getreden. Middels afstemming tussen de gemeente en marktpartijen kunnen afspraken worden gemaakt over eventueel benodigde bijsturing van de plannen op basis van het Ruimtelijk kader (in de vorm van een gebiedspaspoort/bouwenveloppe). Vervolgens kan de ontwikkeling op basis van het gewijzigde omgevingsplan worden vergund.

13.3 OMGANG VERWACHTINGEN MARKTPARTIJEN

Tijdens de totstandkoming van het Gebiedsprogramma Binckhorst zijn marktpartijen geïnformeerd en op hoofdlijnen geconsulteerd over de gewijzigde koers. Daar waar bijsturing van de lopende plannen gewenst is, zal de gemeente in overleg gaan met de marktpartijen over de mogelijkheden voor aanpassing van de plannen. Uitgangspunt hierbij is dat de plannen uiteindelijk aansluiten bij het Gebiedsprogramma Binckhorst en zowel financieel als qua omgevingsaspecten haalbaar zijn.

Op basis van de uitgangspunten in het Ruimtelijk kader, kunnen er ook afspraken worden gemaakt over de fasering van de ontwikkelingen (zie ook paragraaf 13.6). In een intentieovereenkomst of samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de marktpartijen kunnen de belangrijkste uitgangspunten voor de samenwerking en de ontwikkeling worden vastgelegd.

13.4 OMGANG MET DELEN DIE – VOORUITLOPEND OP HET NIEUWE OMGEVINGSPLAN – KUNNEN WORDEN OPGEPAKT

Om invulling te geven aan de urgente woningbehoefte is het van belang om snelheid te maken met de ontwikkeling van de Binckhorst. Initiatieven in dit kader die vooruitlopen op de wijziging van het omgevingsplan worden getoetst aan het geldende omgevingsplan. Het geldende omgevingsplan bevat echter nog niet de gewenste sturingsmogelijkheden. Dit betekent dat over dergelijke initiatieven alleen in de contractvorming (bijvoorbeeld samenwerkingsovereenkomst) afspraken kunnen worden gemaakt. Hierin wordt dan vastgelegd dat ontwikkeld wordt conform een vastgesteld gebiedspaspoort/bouwenveloppe.

Als het initiatief niet past binnen het geldende omgevingsplan, dan kan het initiatief alleen mogelijk gemaakt worden via een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). De gemeente moet dit toetsen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De gemeente kan dan met de marktpartijen afspreken dat eerst een gebiedspaspoort/bouwenveloppe gemaakt moet worden om deze afweging goed te kunnen maken. Het uitgangspunt is dat alleen ontwikkelingen van bouwvelden in fase 1 (zoals opgenomen in het Ruimtelijk kader) vooruitlopend op de wijziging van het omgevingsplan een gebiedspaspoort/bouwenveloppe wordt opgesteld en mogelijk worden gemaakt met een BOPA. In de volgende paragraaf is opgenomen aan welke voorwaarden moet zijn voldaan om voor deze ontwikkelingen in de eerste fase te kunnen starten met het uitwerken van een gebiedspaspoort/bouwenveloppe danwel een BOPA te kunnen verlenen.

De ontwikkelingen van bouwvelden in andere fasen kunnen pas opgepakt worden als het omgevingsplan gewijzigd is op basis van het Gebiedsprogramma Binckhorst.

13.5 TOE TE PASSEN JURIDISCH-PLANOLOGISCHE PROCEDURES

Na vaststelling van het Gebiedsprogramma Binckhorst zal op basis hiervan een wijziging van het omgevingsplan worden opgesteld. Deze wijziging van het omgevingsplan vervangt – na vaststelling – het huidige omgevingsplan. Deze wijziging en de bijbehorende procedure zal naar verwachting nog enige tijd in beslag nemen.

Voor initiatieven die niet passen binnen de regels van het huidige omgevingsplan geldt dat het omgevingsplan gewijzigd moet zijn, voordat deze kunnen worden toegelaten. Bovendien moet er voor de ontwikkelvelden een gebiedspaspoort/bouwenveloppe worden vastgesteld, voordat er een omgevingsvergunning verleend kan worden. Daarom kan parallel aan het opstellen van de wijziging van het omgevingsplan een gebiedspaspoort/bouwenveloppe worden opgesteld. Hierdoor kan na vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan en het gebiedspaspoort/bouwenveloppe snel een omgevingsvergunning worden verleend.

Voordat er gestart kan worden met het gebiedspaspoort/bouwenveloppe zal de gemeente op basis van het Ruimtelijk Kader specifieke (beleids)regels opstellen als toetsingskader voor het ontwikkelveld / paspoortgebied. Hierin wordt vastgelegd welke voorwaarden en uitgangspunten er gelden voor alle aspecten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving. Denk hierbij aan stedenbouwkundige randvoorwaarden, programma, openbare ruimte, ondergrond en groen, beleidsuitgangspunten en milieunormen. Ook moeten voorafgaand de spelregels voor het uitruilen zijn uitgewerkt indien dit van toepassing is.
Voorwaarden om te kunnen starten met het opstellen van een gebiedspaspoort/bouwenveloppe zolang er nog geen sprake is van een vastgestelde wijziging omgevingsplan zijn:

- Het Gebiedsprogramma Binckhorst is vastgesteld door het college van B&W
- Eventueel een financieel besluit van de gemeenteraad (indien duidelijk is dat kostenverhaal tekortschiet)
- Het Beeldkwaliteitsplan Binckhorst (op hoofdlijnen) is vastgesteld door de gemeenteraad en voor de betreffende locatie zijn locatiespecifieke beeldkwaliteitseisen vastgelegd
- De locatie ligt in fase 1 zoals aangegeven in het hoofdstuk Fasering in onderhavig Gebiedsprogramma Binckhorst
- Op basis van spelregels en (beleid)uitgangspunten beschreven in dit Gebiedsprogramma Binckhorst zijn specifieke (beleids)regels opgesteld voor het ontwikkelveld / paspoortgebied zoals in de alinea hierboven is beschreven.
- De spelregels voor het uitruilen van programma zijn uitgewerkt. Indien dit van toepassing is.

Mocht blijken dat de wijziging van het omgevingsplan vertraging oploopt, dan kan – indien medewerking gewenst is en er een gebiedspaspoort/bouwenveloppe is vastgesteld vooruitlopend op de wijziging van het omgevingsplan – een omgevingsvergunning voor een BOPA worden verleend. Vooralsnog is dit echter niet het uitgangspunt. De BOPA kan op basis van een concreet initiatief worden verleend, waarbij met een motivering en onderzoek kan worden aangetoond dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het Ruimtelijk kader, het beeldkwaliteitsplan en een gebiedspaspoort/bouwenveloppe vormen de basis voor een beoordeling van de wenselijkheid van het initiatief. De BOPA moet voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). In het kader van de toets aan ETFAL kan de gemeente aangeven dat er een gebiedspaspoort/bouwenveloppe moet zijn voordat deze beoordeling goed kan plaatsvinden.

Voorwaarden om medewerking te kunnen verlenen aan het opstarten van een BOPA-procedure:

- Het gebiedspaspoort/bouwenveloppe is vastgesteld door het college van B&W.
- Er is een intentieovereenkomst / samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de betreffende marktpartij, waarin is vastgelegd dat het ingediende plan moet voldoen aan de (beleids)regels die zijn vastgelegd ten behoeve van de uitwerking in een gebiedspaspoort/bouwenveloppe en de uitwerking daarvan in het vastgestelde gebiedspaspoort/bouwenveloppe,
- Er is een overeenkomst gesloten waarin het kostenverhaal is geborgd.
- Er is een vastgesteld Beeldkwaliteitsplan Binckhorst.
- De ontwikkeling moet voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (inpasbaar qua omgevingsaspecten, passend in het Ruimtelijk kader, etc).

13.6 (INDICATIEVE) FASERING 'VOORLOPERS'

In het Ruimtelijk kader is op hoofdlijnen de gewenste fasering van de ontwikkelvelden in de Binckhorst aangegeven. Deze fasering kan worden vastgelegd in de wijziging omgevingsplan. Waar nodig kan in de vertaling naar de wijziging van het omgevingsplan nog een verfijning plaatsvinden van deze fasering. Aangezien een vastgesteld gebiedspaspoort/bouwenveloppe een voorwaarde is voor het verlenen van de omgevingsvergunning, biedt dit de gemeente sturingsmogelijkheden door gefaseerd te beginnen met het opstellen van deze gebiedspaspoorten/bouwenveloppen. Zoals hierboven al is aangegeven, is het alleen voor de bouwvelden in fase 1 mogelijk om vooruitlopend op de wijziging van het omgevingsplan te starten met het opstellen van gebiedspaspoorten/bouwenveloppen.

14 BIJLAGEN

Bijlage 1: Concept inhoudsopgave gebiedspaspoort

1. INLEIDING	**5. PROGRAMMA: UITWERKING EN INVULLING**
1.1 Aanleiding	5.1 Programma en woon/werkmilieu (wonen, werken, voorzieningen)
1.2 Projectomschrijving	5.2 Klimaatadaptatie en duurzaamheid
1.3 Betrokken partijen	5.3 Groen, blauw en biodiversiteit
1.4 Status document	5.4 Mobiliteit: OV, auto, fiets- en voetgangersverkeer, parkeren, deelmobiliteit
2. WIJZE TOT STAND KOMING	5.5 Openbare ruimte en buitenruimte
2.1 Proces tot standkoming	5.6 Ondergrond (onder maaiveld)
2.2 Wijze waarop participatie heeft vorm gekregen	5.7 Afval
3. CONTEXT	5.8 Beheer
3.1 Positie in de stad	**6. FINANCIEN**
3.2 Historie (ontwikkelingsgeschiedenis)	6.1 Uitgangspunten Businesscase[22]
3.3 Bestaande situatie	6.2 Kostenverhaal
3.5 Actuele ontwikkelingen en kansen	**7. ONTWIKKELSTRATEGIE**
4. RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN	7.1 Samenwerkingsvorm met gemeente en andere partijen
4.1. Ruimtelijk kader Gebiedsvisie en Omgevingsplan Binckhorst	7.2 Uitvoering, fasering en bouwlogistiek
4.2 Visie op de ontwikkeling en principes stedenbouw/buitenruimte	7.3 Nader uit te werken in planvorming
4.3 Stedenbouwkundig raamwerk	7.4 Vervolgproces en planning

[22] De Businesscase is (mogelijk) een geheime bijlage of bestaat uit een openbaar en een geheim deel, zeker als gemeentelijk financiële belangen een rol spelen.

Bijlage 1: Concept inhoudsopgave gebiedspaspoort/bouwenveloppe *

Bijlage 2: Bedrijfslocaties in de Binckhorst die planologisch dienen te worden gecompenseerd (geel gearceerd)

Tabel bestaande activtiteiten

Net exploiteren van een bestaande bedrijf (bedrijven met een maximale richtafstand voor geluid groter dan 10 meter)

Straat	Huisnummer	Kadastrale gemeentecode	Kadastrale sectieletter	Kadastrale nummer(s)	Aard van de activiteit	Brutovloeroppervlak	Richtafstand geluid	Richtafstand geur	Richtafstand stof	Richtafstand gevaar
Binckhorstlaan	ong	GVH32	AP	1878, 1924	Spoorwegen- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	514	200	100	0	100
Binckhorstlaan	32	GVH32	AP	1832	Werkplaats en kantoor (dakisaneerder)	1859	50	10	0	0
Binckhorstlaan	46	GVH32	AP	1662	Aannemersbedrijven met werkplaats; b.o. > 1000 m²	304	30	0	10	0
Binckhorstlaan	120	GVH32	AP	2149	Groothandel in bouwmaterialen en sanitair; b.o. > 2000 m2	4227	30	0	0	10
Binckhorstlaan	267	GVH32	AP	1363	Autospuitinrichtingen	1430	10	30	10	10
Binckhorstlaan	275	GVH32	AP	1086, 1463	Groothandel in hout en bouwmaterialen algemeen b.o. > 2000 m²	691	30	0	0	0
Binckhorstlaan	281	GVH32	AP	952, 1140, 1160	Jachtwerf	2.138	100	100	50	50
Binckhorstlaan	362	GVH32	AP	1801	Beton- of cementmortelcentrale :- p.c. >= 100 m3/u en zand- en grindoverslag	782	zie artikel 3 sub h van de planregels en de bijbehorende toetspunten in bijlagen 9 en 10 bij de planregels	30	100	10
Junostraat	8	GVH32	AP	1778	broodfabrieken, brood en banketbakkerijen met een verwerkingscapaciteit < 7500 kilogram meel/week	1441	100	30	0	10
Jupiterlaan	EB	GVH32	AP	1339	Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	506	30	0	0	10
Kornaarweg	13-15	GVH32	AP	1962, 1966	Papier overslag buiten het pand (o.b.v. google afbeeldingen)	748	50	10	0	10
Maanweg	94	GVH32	AP	1351, 1352	Kantoor en werkplaats	6274	50	10	0	0
Melkwegstraat	28	GVH32	AP	1421	Groothandel in machines voor de bouwnijverheid	519	50	0	0	0
Mercuriusweg	9, 11	GVH32	AP	1795 , 1979, 1982	Autoschadeherstelbedrijf met autospuiterij en autoplaatwerkerij parkeergarage	5934 3730	50	50	10	10
Mercuriusweg	40	GVH32	AP	1936, 1983	Groothandel in hout en bouwmaterialen algemeen b.o. > 2000 m²	5149	30	0	0	10
Meteorstraat	55	GVH32	AP	1900	Vulloverslagstations	6161	200	zie vertteeldng	100	10
Plutostraat	1	GVH32	AP	1900	Vulloverslagstations	7650	200	200	100	30
Plutostraat	1	GVH32	AP	1900	gemeentewerf (afval-inzamelddepots)	7650	30	30	10	30
Plutostraat	105	GVH32	AP	1682	Gasdrukregel- en meetstation	238	30	0	0	25 meter voor kwetsbare objecten en 4 meter voor beperkt kwetsbare objecten (gemeten vanaf hekwerk)
Poststerstraat	30	GVH32	AP	1535	Groothandel in hout en bouwmaterialen: b.o. > 2000 m²	4180	30	0	0	10
Oronstraat	8	GVH32	AP	1965	crematoria: thermisch vermogen gezamenlijk > 130 kW	388	10	50	0	0
Saturnusstraat	15-17	GVH32	AP	1410	vervaardiging van verf, vernis e.d., drukinkt en mastiek alsmede groothandel in verf en verfwaren	3306	30	30	0	30
Saturnusstraat	26	GVH32	AP	1304	Papier- en kartonwarenfabrieken	2297	50	10	0	10
Trekvlietplein	1	GVH32	AP	1900	gasontvangstation	23	30	0	0	30
Trekvlietplein	3	GVH32	AP	1900	Vullophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	631	30	30	10	0
Zonweg	13	GVH32	AP	1430, 1431	Vulloverslagstations	6316	200	zie vertteeldng	100	10
Zonweg	29	GVH32	AP	1783	Gasontvangst- en meetstation HAC-locatie is al gecompenseerd met afspraken woonwerk akkoord	8479	30	0	0	15 meter voor kwetsbare objecten en 4 meter voor beperkt kwetsbare objecten (gemeten vanaf gevel)

Legenda:

Kavels die onderdeel uitmaken van de compensatieopgave van 4,6 hectare
Kavels die onderdeel uitmaken van het afvalsloster (niet watergebonden)
HTM-kavel dat wordt verplaatst binnen het plangebied van de Binckhorst
HAC--kavel waarover reeds afspraak zijn gemaakt in het woon-werk akkoord light

Bijlage 2: Bedrijfslocaties in de Binckhorst die planologisch dienen te worden gecompenseerd (geel gearceerd)

* De Businesscase is (mogelijk) een geheime bijlage of bestaat uit een openbaar en een geheim deel, zeker als gemeentelijk financiële belangen een rol spelen.



DEEL

D

MILIEUEFFECTEN EN VERVOLG

INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

Doorontwikkeling
Binckhorst, De Vlietlijn en Geothermie

Rijswijk

Den Haag

Leidschendam-Voorburg

1 Inleiding milieueffecten en vervolg naar realisatie

In dit onderdeel (deel D) van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma schetsen we op hoofdlijnen wat een planMER is en welke procedure wordt doorlopen. Ook beschrijven we de verschillende varianten en gevoeligheidsanalyses en de conclusies van het onderzoek hiernaar. Ook maken we inzichtelijk wat de uitkomsten zijn van het planMER qua effecten en in welke mate de doelstellingen van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma worden bereikt. Tot slot beschrijven we het vervolgproces van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en de vervolgstappen die nodig zijn voor realisatie.

2 Milieueffecten

2.1 WAAROM EEN PLANMER

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om dit te doen is het instrument milieuefffectrapportage (mer) ontwikkeld. In algemene zin is een mer verplicht op grond van Europese en nationale wet- en regelgeving als er sprake is van plannen of projecten met mogelijk belangrijke milieueffecten. Dit is nader uitgewerkt in bijlage V van het Omgevingsbesluit.

Voor de realisatie van de initiatieven zijn drie categorieën uit bijlage V van het Omgevingsbesluit relevant:

- Doorontwikkeling Binckhorst: realiseren van ongeveer circa 7000 woningen in de Binckhorst en daarbij ook meer voorzieningen en arbeidsplaatsen.
- De Vlietlijn: HOV-tramverbinding van Den Haag CS via de Binckhorstlaan en Maanweg naar station Voorburg en via de Binckhorstlaan naar Rijswijk.
- Geothermiecentrale: plaatsen geothermiecentrale in de Binckhorst met een vermogen van 10-15 MW.

Het Intergemeentelijke Gebiedsprogramma is kaderstellend voor deze ontwikkelingen waarbij het bevoegd gezag moet beoordelen of deze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Dat kan het geval zijn. Het maken van een planMER is dan ook verplicht. Het planMER is een bijlage bij het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en wordt tegelijkertijd in procedure gebracht.Aangezien het hier gaat om een niet-verplicht, kaderstellend programma waarvoor een planMER plicht geldt, wordt de procedure voor een planMER doorlopen. PlanMER is een procedure die bestaat uit een aantal verschillende stappen resulterend in onder meer een milieueffectrapportage (planMER). Vanaf 1 januari 2024 is de procedure vastgelegd in afdeling 16.4 van de Omgevingswet. De mer-procedure en het opstellen van het planMER worden gekoppeld aan de procedure voor het intergemeentelijke Gebiedsprogramma.

Zoals in onderdeel A al is aangegeven is het planMER een zogenaamd ontwerpend MER, dat is opgesteld in een gelijk oplopend proces met de ontwikkeling van dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en het ontwerp van De Vlietlijn. Het planMER beoordeelt de milieu-effecten van de Doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en de geothermiecentrale gezamenlijk ten opzichte van het referentiejaar 2040. Het plan-MER helpt daardoor inzicht te krijgen in de milieu-effecten en op die manier milieu-effecten te wegen bij de uiteindelijke besluitvorming. De referentiesituatie is de huidige situatie, aangevuld met de autonome ontwikkelingen. Naast de ontwikkelingen zoals beschreven in dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma kunnen ook andere ontwikkelingen en projecten in en in de nabijheid van het gebied van invloed zijn op het milieu en de leefomgeving in 2040. Dat noemen we autonome ontwikkelingen.

Het planMER is hierbij gebruikt om op de milieu-thema's alle hoeken van het speelveld in beeld te brengen. Voor het planMER zijn de uitgangspunten van de eerste concepten van het SO+ van 2024 gehanteerd. Tussentijdse uitkomsten van onderzoeken zijn gebruikt om het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en het ontwerp van De Vlietlijn steeds verder aan te scherpen. Het kan daarom voorkomen dat er verschil zat tussen uitgangspunten in het ontwerp planMER en het ontwerp Intergemeentelijk Gebiedsprogramma. Hierbij was hetgeen opgenomen in het ontwerp Intergemeentelijk Gebiedsprogramma de meest recente stand van zaken en paste dit binnen de kaders (de hoeken van het speelveld) die zijn onderzocht in het ontwerp planMER. Aanvullende onderzoeken - uitgevoerd na de terinzagelegging van het ontwerp PlanMER - hebben geleid tot wijzigingen in de teksten in het definitief planMER en daarmee ook in dit Deel D (zie verder paragraaf 2.6).

2.2 NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

Een Notitie reikwijdte en detailniveau (hierna NRD) is de eerste stap in de procedure van het planMER die de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk ter ondersteuning van de besluitvorming van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma doorlopen. De NRD beschrijft welke ontwikkelingen in het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voorzien zijn, hoe de mer-procedure eruit ziet en welke onderzoeken voor de op te stellen milieueffectrapportage (planMER) worden uitgevoerd. Daarbij wordt beschreven welke onderzoeken uitgevoerd worden (de reikwijdte) en hoe gedetailleerd deze onderzoeken worden uitgevoerd (het detailniveau).

De NRD heeft van 27-09-2024 tot en met 15-11-2024 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon eenieder een zienswijze indienen. Een zienswijze biedt belanghebbenden de mogelijkheid om bezwaren, opmerkingen of suggesties in te dienen op een aantal hoofdthema's voordat een besluit definitief wordt vastgesteld. Op de concept-NRD zijn in totaal 71 unieke zienswijzen en 6 adviezen binnengekomen.

Ook is de Commissie MER gevraagd advies te geven. De Commissie MER heeft advies uitgebracht op de NRD en adviseert om de rol van leefomgevingsinformatie in de besluitvorming goed te beschrijven. De commissie benadrukt dat de opgave langs De Vlietlijn integraal met andere mobiliteits- en leefbaarheidsdoelen moet wordt afgewogen en dat op plekken waar meer gedetailleerde uitwerkingen nodig zijn (zoals bij haltes), mobiliteitsmaateregelen worden meegewogen die de grootste milieuwinst opleveren. Verder verzoekt de commissie meer inzicht te geven in de totstandkoming van het synergiemodel voor de doorontwikkeling van de Binckhorst. Als laatste punt geeft de commissie aan ook te onderzoeken wat de effecten zijn van het niet doorgaan van een geothermiecentrale en hoe de keuze voor de locatie geothermie tot stand is gekomen.

Wat betreft De Vlietlijn zijn er de volgende hoofdthema's aangegeven vanuit de zienswijzen en adviezen:

- **Nut/Noodzaak** - Dit thema gaat over de noodzaak en effectiviteit van De Vlietlijn en de impact op verkeersstromen. De Verkenningsfase speelt een belangrijke rol in dit thema. Deze fase is expliciet ingegaan op de (onderscheidende) voor- en nadelen van de verschillende oplossingsrichtingen. Hier is ook de keuze voor de HOV-tramverbinding (het voorkeursalternatief) op gebaseerd. In deze fase worden de effecten van de uitwerking van dit voorkeursalternatief als onderdeel van het planMER meer in detail onderzocht. Het planMER wordt tezamen met het ontwerp Gebiedsprogramma ter visie gelegd.
- **Langzaam verkeer** – Dit thema gaat over de veiligheid en doorstroming van langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers, in relatie tot de infrastructuur van De Vlietlijn en omliggende wegen. Ruimte voor fietsers en voetgangers wordt als onderdeel van de beoordeling van De Vlietlijn meegenomen. De effecten op duurzame mobiliteit (bevorderen langzaam verkeer en ov, ruimte voor fietsers en voetgangers) en ruimtelijke kwaliteit wordt in het planMER onderzocht.
- **Verkeersonderzoek** – Dit thema richt zich op de impact van De Vlietlijn op verkeersstromen, veiligheid en doorstroming in omliggende gebieden. Er wordt gevraagd om diepgaand onderzoek naar de gevolgen van extra verkeersdruk, de haalbaarheid van verkeersmaatregelen en de effecten op kruispunten en fietsroutes.
- **Verkeersbelemmerende maatregel Geestbrug** – Dit hoofdthema gaat over de mogelijke afsluiting van de Geestbrug en de gevolgen hiervan voor verkeersdoorstroming, bereikbaarheid en lokale economie. Er wordt bezorgdheid geuit over toename van verkeersdrukte op omliggende wegen, beperkingen voor ondernemers en bewoners en de impact op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers.
- **Geluid/Trillingen** - Dit hoofdthema gaat over de geluids- en trillingshinder die mogelijk wordt veroorzaakt door de aanleg en het gebruik van De Vlietlijn en andere infrastructuur. Er wordt aandacht gevraagd voor de impact op omliggende woningen, bedrijven en kwetsbare gebouwen, en de noodzaak van maatregelen om overlast en schade te beperken. Daarnaast wordt verzocht om aanvullend onderzoek naar de cumulatieve effecten van geluid en trillingen op de leefbaarheid in het gebied.

- **Diversen** – Dit richt zich op aanvullende aandachtspunten rondom De Vlietlijn, zoals de locatie van haltes, de impact op groen en ruimtelijke kwaliteit en de inpassing in bestaande infrastructuur. Er wordt gevraagd om een bredere analyse van de effecten op omliggende gebieden en een transparante communicatie vanuit de gemeente, met voldoende bewonersparticipatie.

Verder zijn er nog drie andere hoofdthema's die in de zienswijzen worden aangedragen.

- **Doorontwikkeling Binckhorst** – Bij de doorontwikkeling worden verschillende factoren onderzocht, zoals de impact op omliggende steden, de extra druk op voorzieningen, de leefomgeving en het milieu, evenals de toenemende vraag naar nieuwe infrastructuur, etc. De zienswijzen zijn vooral gericht op hoe de effecten van de toenemende druk als gevolg van de doorontwikkeling wordt opgevangen en beheerst.
- **Geothermie** - De gemeente Den Haag wil geothermie in de Binckhorst stimuleren en een locatie vastleggen voor toekomstige ontwikkeling. Door dit nu op te nemen in het MER-onderzoek, wordt een eerste stap gezet die tijdswinst oplevert en toekomstige exploitanten inzicht geeft in de mogelijkheden en vergunningsprocedures.
- **Proces/besluitvorming** – Het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma bepaalt de beleidsmatige ruimte voor toekomstige ontwikkelingen, terwijl het planMER deze beoordeelt, waarbij elke gemeente afzonderlijk besluit over projecten binnen haar grondgebied.

Voor de effectbeoordelingen voor het planMER is het beoordelingskader uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van belang. In de effectonderzoeken is daardoor voor meerdere milieuaspecten in de effectbeoordeling van de varianten, mede op aangeven van bewoners is, onderscheid gemaakt in deelgebieden om de effecten beter te duiden en locatiespecifiek te maken. Daarbij is een vergelijkbaar detailniveau nagestreefd voor de beoordeling van de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie. In de vergelijking van de varianten onderling zijn daarmee ook de aandachtspunten aan te wijzen mocht een bepaalde variant bestuurlijk gekozen worden als voorkeursvariant. Naar aanleiding van zorgen en aandachtspunten van bewoners over de effectbeoordeling in het kader van het planMER is het criterium 'Ruimtelijke Kwaliteit' toegevoegd aan het beoordelingskader.

2.3 VERTREKPUNTEN PLAN-MER INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

Een planMER is bedoeld om milieu-effecten te wegen in de besluitvorming en uitwerking. Vooruitlopend op het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en bijbehorend planMER heeft eerdere besluitvorming plaatsgevonden die relevant is voor het planMER. De uitgangspunten zijn hierbij voor de Doorontwikkeling Binckhorst en De Vlietlijn separaat in beeld gebracht (zie planMER, deel A, paragraaf 1.3). Deze planMER ligt gelijktijdig met dit Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voor ter besluitvorming in de drie gemeenten.

2.4 BEOORDELINGSKADER PLANMER

2.4.1 EFFECTBEOORDELING

Het planMER beschrijft en vergelijkt de milieueffecten, die op basis van de NRD en het advies van het bevoegd gezag als relevant geacht worden voor de besluitvorming over het Intergemeentelijke Gebiedsprogramma. In deze paragraaf leest u welke milieuaspecten worden onderzocht en hoe deze worden beoordeeld. De effectbeoordeling vindt plaats voor een tweetal activiteiten:

- de Doorontwikkeling Binckhorst, waaronder de realisatie van het programma aan woningen en (economische) functies en de herinrichting van de openbare ruimte;
- het schetsontwerp van De Vlietlijn, waaronder de ligging van het tracé en het aanpalende pakket met mobiliteitsmaatregelen.

In het plan-MER zijn in een tabel (paragraaf 4.1.1 planMER) de beoordelingskaders voor het planMER van de twee activiteiten, inclusief milieuthema's, aspecten, criteria en beoordelingsmethoden, opgenomen. Thema's zoals mobiliteit, milieu en leefomgeving zijn onderverdeeld in aspecten met bijbehorende criteria voor de beoordeling van negatieve en positieve effecten, zowel tijdelijk als permanent, respectievelijk tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

Naast de milieueffecten wordt ook het doelbereik (beoordeling van de doelstellingen) van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma beoordeeld. Dat valt uiteen in:

- Doorontwikkeling: In hoofdstuk 3 van het Gebiedsprogramma worden vier principes en vijftien doelen beschreven met bijbehorende maatregelen. Er wordt beoordeeld of het programma een robuuste basis biedt om de doelen te behalen met behulp van de effectbeoordelingen in deel B van het planMER.
- De Vlietlijn: Voor De Vlietlijn zijn concretere doelen opgesteld, gericht op de integratie van het voorkeurstracé in het stedelijk weefsel en de verschuiving naar actieve mobiliteit en openbaar vervoer. Deze doelen zijn vertaald in negen ontwerpprincipes en worden beoordeeld of ze voldoende worden behaald op basis van de effectbeoordelingen in deel B van het planMER.

2.4.2 SCORINGSMETHODIEK

In de scoringsmethodiek worden de effecten van de beschreven maatregelen beoordeeld met een zevenpuntschaal (van - - tot ++). De effecten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, waarbij 0 wordt toegekend aan de referentiesituatie. Een positieve score betekent een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie, terwijl een negatieve score een verslechtering aangeeft.
Voor de beoordeling op doelbereik worden scores gebruikt om te bepalen in hoeverre het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voor de twee activiteiten Doorontwikkeling Binckhorst en De Vlietlijn bijdragen aan het behalen van de gestelde doelen. De beoordeling kijkt naar de sterkte van het programma in het realiseren van de doelen, variërend van een sterke basis tot onvoldoende basis om de doelen te bereiken.

2.4.3 TE BESCHOUWEN SITUATIES

Het planMER beoordeelt de effecten van het voorgenomen beleid uit het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voor 2040, inclusief andere ontwikkelingen in het gebied die van invloed zijn op het milieu. De effecten worden vergeleken met de referentiesituatie, die de situatie zonder de initiatieven maar met de voorziene autonome ontwikkelingen in het studiegebied weergeeft. De drie situaties die worden bekeken zijn:

1. De huidige situatie: het moment waarop de bureau-, veld- en effectonderzoeken ten behoeve van het planMER zijn of worden uitgevoerd. Of als daar onvoldoende informatie over beschikbaar is, een zo recent mogelijk moment;
2. De referentiesituatie: de huidige situatie, aangevuld met de voorziene autonome ontwikkelingen. Als referentiejaar wordt 2040 aangehouden;
3. De plansituatie: de huidige situatie, aangevuld met de voorziene autonome ontwikkelingen en aangevuld met De Vlietlijn en de initiatieven in de Binckhorst.

De milieueffecten worden beoordeeld door de plansituatie te vergelijken met de referentiesituatie. De huidige situatie wordt hiernaast ook beschreven, waardoor er een beeld van de gevolgen van het totaal aan ontwikkelingen ontstaat (project inclusief de autonome ontwikkelingen versus de huidige situatie). In het planMER worden alleen concrete, financieel uitvoerbare projecten meegenomen, zoals vastgestelde (ontwerp-)projectbesluiten, (ontwerp-) omgevingsplannen en (ontwerp-) omgevingsvergunningen. Dit betreft de ontwikkelingen uit het in 2018 vastgestelde Omgevingsplan voor de Binckhorst, aangevuld met vastgestelde plannen voor gebieden buiten de Binckhorst in Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Specifieke mobiliteitsmaatregelen voor De Vlietlijn worden ook meegenomen in de scope van het plan-

MER. Het verkeersmodel onderzoekt effecten op ruimtegebruik en vervoersbewegingen in de regio, maar gedetailleerde woningbouwplannen worden niet verder beschreven omdat dit niet direct relevant is voor de scope van het planMER.

2.4.4 ADVIES COMMISSIE MER

De commissie mer is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het planMER. Aan deze beoordeling koppelt zij adviezen en aanbevelingen. Adviezen zijn in het advies opgenomen in een tekstkader. Het uitvoeren daarvan is essentieel voor het volwaardig meewegen van het belang voor de leefomgeving bij het besluit over het Intergemeentelijke Gebiedsprogramma. Aanbevelingen staan niet in een tekstkader. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst - te verbeteren, zoals voor de in het planMER aangekondigde project-MER'ren voor de vervolguitwerkingen.

2.4.5. AANPASSINGEN IN DEFINITIEF PLANMER

In juni 2025 heeft het ontwerp planMER voor het Intergemeentelijke Gebiedsprogramma tezamen met het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma ter inzage gelegen. Een aanvullende ronde onderzoeken heeft geleid tot wijzigingen in de teksten in het ontwerp planMER. Om de lezer wegwijs te maken in de gewijzigde teksten, is daarvoor een mutatieoverzicht samengesteld. In dit mutatieoverzicht zijn de tekstpassages die gewijzigd zijn ten opzichte van de versie van het eerder ter inzage gelegen planMER inzichtelijk gemaakt. De wijzigingen zijn onderverdeeld naar de onderzoeken die aanvullend hebben plaatsgevonden en zijn in genummerde paragrafen weergegeven. Iedere paragraaf geeft een korte samenvatting van de aard van de onderzoeken, en geeft in tabelvorm weer welke teksten gewijzigd zijn. Dit mutatieoverzicht is als bijlage 2 (Memo Mutatiewijzigingen) bij het definitief planMER gevoegd. Deze aanpassingen hebben geleid tot wijzigingen in teksten en/of conclusies van het definitief planMER. In dit deel D zijn deze wijzigingen verwerkt.

2.4.6 AANPAK EFFECTENONDERZOEK

2.4.6.1 Plangebied en studiegebied

Plangebied

Het plangebied omvat het gebied voor de realisatie van de Doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en eventuele mitigerende en compenserende maatregelen. Het plangebied voor de Doorontwikkeling Binckhorst ligt volledig in Den Haag, terwijl het plangebied voor De Vlietlijn zich ook uitstrekt over Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, inclusief de locaties met mobiliteitsmaatregelen in het aanvullende Basispakket Mobiliteit.

Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten van de voorgenomen activiteiten kunnen optreden. Het wordt bepaald door de ligging van de activiteiten en de reikwijdte van de effecten, die per milieuaspect kunnen verschillen. In het planMER wordt de omvang van het studiegebied per milieuaspect onderbouwd.

2.4.6.2 Basisvarianten en basisalternatief

In het plan-MER wordt op sommige punten afgeweken van het SO+ van De Vlietlijn, dat uitgaat van één variant voor ieder deelgebied. Daarnaast gaat het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voor de Doorontwikkeling Binckhorst ervan uit dat de meeste milieubelastende activiteiten in de Binckhorst worden uitgeplaatst.

Andere varianten zijn echter ook nog mogelijk en sommige varianten leiden tot aanzienlijke negatieve milieueffecten. In het plan-MER worden deze effecten door middel van een worst-case benadering in beeld gebracht. De Basisvarianten zijn de varianten waar in het plan-MER vanuit is gegaan. Deze worden

gecombineerd tot Basisalternatief en worden in de effectenhoofdstukken van het plan-MER (in deel B) beoordeeld. Afbeelding 1 (afkomstig uit het plan-MER) geeft een overzicht van de onderwerpen waarvoor de varianten worden onderzocht. De kolom Gebiedsprogramma Doorontwikkeling en De Vlietlijn geeft aan welke variant hierin opgenomen is. De kolom Deel B Effecthoofdstukken geeft aan waar volgens de worst-case benadering vanuit gegaan is in de effecthoofdstukken in deel B van het planMER. De donkerblauw gekleurde velden geven aan waar het planMER en het Gebiedsprogramma van elkaar afwijken. De kolom Overige varianten (deel C) geeft aan welke overige varianten er zijn. Voor alle onderwerpen worden alle varianten beoordeeld in de betreffende hoofdstukken in deel C van het planMER.

	Gebiedsprogramma Doorontwikkeling & Vlietlijn	Basisvarianten Deel B Effecthoofdstukken	Overige varianten (deel C)
H25 Locatiekeuze geothermiecentrale	Locatie Vestaweg	Locatie Vestaweg	Locatie Binckhorst NW A Locatie Binckhorst NW B
H26 Tracé Vlietlijn Sporendriehoek	Maaiveldvariant	Maaiveldvariant	Tunnelvariant
H27 Programma Sporendriehoek	Geen programma	Maximaal programma	Minimaal programma
H28 Maatregel-pakketten VLietlijn	Maatregelpakket 1	Geen maatregelpakket	Maatregelpakket 2 t/m 4
H29 Eindhalte Voorburg	Locatie Stationsplein Voorburg	Locatie Opa's veldje	Locatie Maanweg
H30 Milieubelastende activiteiten	Uitplaatsing activiteiten m.u.v. Basal, De Haas & Maison Kelder	Alle activiteiten blijven gevestigd in het plangebied	
H31 Bedrijvigheid Mercuriuskwartier	Milieucategorie 1 & 2	Milieucategorie 3.2	Milieucategorie 3.1
H32 Gevoeligheids-analyses			

Afbeelding 1 Overzicht zeven onderwerpen waarvoor varianten onderzocht zijn (zie paragraaf 4.4.2 van het planMER)

In afbeelding 2 is opgenomen welke varianten beoordeeld zijn. De basisvarianten die in de effecthoofdstukken van deel B van het planMER zijn beoordeeld, zijn hierbij vetgedrukt.

Onderwerp	Alle varianten	Variant in Gebiedsprogramma of SO+ Vlietlijn	Onderzochte varianten
Milieubelastende activiteiten	1. Uitplaatsing alle bedrijven m.u.v. Jachtwerf, Basal en rangeerterrein Prorail 2. Geen uitplaatsing van alle bedrijven	1. Uitplaatsing alle bedrijven m.u.v. Jachtwerf, Basal en rangeerterrein Prorail	1. Uitplaatsing alle bedrijven m.u.v. Jachtwerf, Basal en rangeerterrein Prorail **2. Geen uitplaatsing van alle bedrijven**
Locatiekeuze Geothermie-centrale	1. Vestaweg 2.1 Binckhorst Noordwest A 2.2 Binckhorst Noordwest B 3. Trekvlietplein	3. Trekvlietplein	**1. Vestaweg** 2.1 Binckhorst Noordwest A 2.2 Binckhorst Noordwest B 3. Trekvlietplein
Tracé Vlietlijn in Sporendriehoek	1.1 Maaiveldvariant met sloop kop Bink36 1.2 Maaiveldvariant met gedeeltelijke herbouw kop Bink36 1.3 Maaiveldvariant met herbouw kop 2.1 Tunnelvariant met halte Lekstraat 2.2 Tunnelvariant met ondergrondse halte HABO-terrein	1. Maaiveldvariant	**1.1 Maaiveldvariant met sloop kop Bink36** 2.2 Tunnelvariant met ondergrondse halte HABO-terrein
Programma Sporendriehoek	1. Geen programma 2. Minimaal programma 3. Maximaal programma	1. Geen programma	1. Geen programma 2. Minimaal programma **3. Maximaal programma**
Maatregel-pakketten infrastructuur	1. Geen maatregelpakket 2. Maatregelpakket 1 3. Maatregelpakket 2 4. Maatregelpakket 3 5. Maatregelpakket 4	2. Maatregelpakket 1	**1. Geen maatregelpakket** 2. Maatregelpakket 1 3. Maatregelpakket 2 4. Maatregelpakket 3 5. Maatregelpakket 4
Eindhalte Voorburg	1.1 Eindhalte Voorburg parallel aan straat Stationsplein 1.2 Eindhalte Voorburg parallel aan spoorbaan 2.1 Eindhalte Opa's veldje met middenperron i.c.m. breed voetpad 2.2 Eindhalte Opa's veldje met middenperron naast Huygenstraverse 2.3 Eindhalte Opa's veldje met zijperrons met Huygenstraverse als oostelijk zijperron	1.1 Eindhalte Voorburg parallel aan straat Stationsplein	1.1 Eindhalte Voorburg parallel aan straat Stationsplein **2.1 Eindhalte Opa's veldje met middenperron i.c.m. breed voetpad**
Bedrijvigheid Mercurius-kwartier	1. Milieucategorie 2 2. Milieucategorie 3.1 3. Milieucategorie 3.2	1. Milieucategorie 2	**1. Milieucategorie 2** 2. Milieucategorie 3.1 3. Milieucategorie 3.2

Afbeelding 2 Beoordeelde varianten

2.4.6.3 Gevoeligheidsanalyses

Naast het onderzoek naar varianten worden er gevoeligheidsanalyses uitgevoerd (zie paragraaf 2.1.2.6 planMER voor de Doorontwikkeling Binckhorst en paragraaf 2.2.3 planMER voor De Vlietlijn). Deze gevoeligheidsanalyses gaan in op onderwerpen of locaties waarvoor onzekerheden zijn. Deze kunnen voortkomen uit tegenstrijdige informatie, een andere situatie dan die meegenomen is in het Gebiedsprogramma en de effectbeoordelingen in het planMER, of mogelijke kleinschalige varianten voor de inrichting van het plangebied. De gevoeligheidsanalyses zijn in Deel C van het planMER in een separaat hoofdstuk opgenomen. Afbeelding 3 geeft de gevoeligheidsanalyses in het planMER weer.

Onderdeel	Basisalternatief	Gevoeligheidsanalyse
Verkeersintensiteit Geestbrugweg	Geen knip voor autoverkeer op Geestbrug	+30% verkeersintensiteit op Geestbrugweg
Verkeersinrichting Lekstraat	Lekstraat met 2x2 rijstroken	Lekstraat met 2+1 rijstroken
Maximumsnelheid Binckhorst	Maximumsnelheid van 50 km/u in Binckhorst	Maximumsnelheid van 30 km/u in Binckhorst
Optimalisatie Rotterdamsebaan	Verkeersintensiteiten uit verkeersmodel Vlietlijn	Hogere verkeersintensiteit op de Rotterdamsebaan
Doorwaadbaarheid	Compacte stadsblokken voor fijnmazige structuur en goede bereikbaarheid	Langgerekte gebouwen langs drukke wegen
Tailtrack Lekstraat	Geen tailtrack	Aanleg tailtrack
Woningdichtheid Binckhorst	7000 woningen	Toename van 15% van aantal woningen tot 8.050
Inrichting Maanweg	Rooilijn volgens Doorontwikkeling	Rooilijn volgens Vlietlijn

Afbeelding 3 Gevoeligheidsanalyse planMER

2.5 PLAN-MER UITKOMSTEN

2.5.1 UITKOMSTEN DOORONTWIKKELING BINCKHORST

2.5.1.1 Effecten

De effecten van het basisalternatief op alle aspecten staan in onderstaande tabel. In 5.2.1 van het planMER wordt per aspect uitleg gegeven bij de beoordeling. De beoordeling voor De Vlietlijn verschilt voor de meeste aspecten tussen drie deelgebieden. Deze worden gevormd door de drie gemeenten in het plangebied: Den Haag (DH), Leidschendam-Voorburg (LV) en Rijswijk (RW).

Een aantal beoordelingscriteria binnen de thema's Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Geluid komen voort uit het verkeersmodel. Hierbinnen kan geen onderscheid gemaakt worden tussen effecten die veroorzaakt worden door de Vlietlijn enerzijds en de Doorontwikkeling anderzijds. De onderbouwing van de effectscores voor de bijbehorende beoordelingscriteria is opgenomen in paragraaf 5.1.1. van het planMER. In de effecttabel voor de Doorontwikkeling zijn de effectscores ook opgenomen, maar een nadere toelichting is opgenomen in paragraaf 5.1.1. In de tabel zijn de betreffende beoordelingscriteria met asterisken (*) aangeduid.

Aspect	Criterium	DH
Mobiliteit	Modal shift naar fiets en gebruik OV*	+
	Ruimte voor fietsers en voetgangers*	+
	Aantal potentiële conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers*	-
	Oversteekbaarheid hoofdwegen en Vlietlijn*	-
	Kruispuntbelasting*	-
	Parkeerdruk*	-
Luchtkwaliteit	Stofhinder*	--
	Verandering in jaargemiddelde concentratie stikstofoxiden*	0
	Verandering in jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM_{10})*	0
	Verandering in jaargemiddelde concentratie zeer fijnstof ($PM_{2,5}$)*	0
Geur	Geurbelaste woningen	--
Geluid	Aantal in hoge mate gehinderden in nieuwbouw Doorontwikkeling	--
	Aantal slaapverstoorden in nieuwbouw Doorontwikkeling	0/-
	Activiteitengeluid	--
	Geluid geothermiecentrale	--
	Industriegeluid	--
	Geluidshinder wegverkeer & Vlietlijn*	0
Natuur	Beschermde gebieden Natura 2000 (stikstof)	0
	Gebouwbewonende soorten (biodiversiteit)	0/+
	Tuin- en parksoorten (biodiversiteit)	+
	Bomen	++
Stedelijk groen & maatschappelijke ontwikkelingen	Maatschappelijke voorzieningen	++
	Kwantiteit stedelijk groen	0/-
	Kwaliteit stedelijk groen	++
Omgevingsveiligheid	Ligging van zeer kwetsbare, kwetsbare en beperkt kwetsbare gebouwen en kwetsbare en beperkt kwetsbare locaties binnen aandachtsgebieden en PR-contour	0/-
Archeologie & Cultuurhistorie	Effect op bekende archeologische waarden en verwachte archeologische waarden	-
	Effect op cultuurhistorische waarden	0/-
Bodem	Locaties met bodem- en grondwaterverontreinigingen	0/+
	Grondwaterstandsdaling	0
	Toename bodemdaling en mogelijke schade als gevolg hiervan	0
Openbare ruimte	Ruimte voor gebruiksfuncties in de ondergrond	+
Water	Beïnvloeding waterberging en afvoer	+
	Beïnvloeding oppervlaktewatersysteem	-
	Beïnvloeding grondwatersysteem	-
	Beïnvloeding oppervlakte- en grondwaterkwaliteit	-
	Beïnvloeding van de waterveiligheid	-
Ruimtelijke & Stedenbouwkundige kwaliteit	Maat en schaal van de bebouwing	0
	Dichtheid en afwisseling bebouwd en onbebouwd	+
	Programma: functiemenging	+
	Herkenbaarheid door duidelijke routes en herkenningspunten	-
	Identiteit	0
	Kwaliteit openbare ruimte	-
Gezonde leefomgeving	Gezonde leefomgeving	0/+
Duurzaamheid	Circulariteit	N.v.t.
	Energieverbruik	N.v.t.
Klimaatadaptatie	Wateroverlast (hydrologische variabiliteit)	0/+
	Overstromingsrisico	0/-
	Droogte	0
	Hittestress	+
Windcomfort en -hinder	Windcomfort	-
Bezonning en schaduwwerking	Afname in bezonning, minimaal 2 uur, op bestaande woningen	-
	Afname in bezonning, minimaal 2 uur, op nieuwe woningen	+
Lichtvervuiling	Lichtvervuiling	0/-

Afbeelding 4 PlanMER uitkomsten

2.5.1.2 Doelbereik

Er zijn vier dragende principes voor de Doorontwikkeling: symbiose van oud en nieuw, verankerd in de stad, groen om de hoek en complete stadswijk. Aan de hand van de vier dragende principes is de Doorontwikkeling getoetst aan de doelen. De resultaten zijn hieronder opgenomen.

Symbiose van oud en nieuw

Onderstaande tabel vat dit doel en de maatregelen die hiervoor getroffen worden samen. Onder de tabel wordt de beoordeling op dit doelbereik nader toegelicht.

Doel	Streefbeeld	Maatregelen	Beoordeling
Karakteristiek en innovatief	Innovatieve karakter en cultuurhistorische waarden als drager en podium	• Vestiging van maatschappelijk relevante functies in cultuurhistorisch waardevolle gebouwen	+
Benutten Binckplekken	Verbinding tussen verleden en toekomst	• Binckplekken als herkenningspunten in de structuur van de openbare ruimte • Inzet van industrieel erfgoed en innovatieve identiteit bij inrichting en uitstraling gebied	0
Gezicht naar het water	Ontsluiting van de waterkant	• Groen- en recreatieve voorzieningen langs het water • Woon- en werkruimtes met uitzicht op de Trekvliet • Kleinschalige vaarroutes, horeca en verblijfsruimtes in/langs havenarmen	+
Stadswijk van de toekomst	Duurzame en circulaire gebiedsontwikkeling	• Zonne-energie en geothermie i.c.m. warmtenet • Energiezuinige gebouwen, slimme energiesystemen en lokale energieopslag • Duurzame bouwmethoden • Hergebruik van materialen	0/-
Versterken innovatief en creatief klimaat	Uitnodigende plek creëren voor creativiteit en ondernemerschap	• Betaalbare bedrijfsruimtes • Flexibele huurmodellen en starterskortingen • Gedeelde faciliteiten	0/-

Karakteristiek en innovatief

Het Gebiedsprogramma benoemt expliciet welke gebouwen de gemeenten aanmerken als cultuurhistorisch waardevol. Het gaat daarbij om in ieder geval Kasteel de Binckhorst, de Caballerofabriek, het Binck36-gebouw, de Fokkerterminal en de afvalkathedraal. Veel van deze gebouwen hebben al maatschappelijk relevante functies die ervoor zorgen dat ze een levend onderdeel van het gebied blijven: de Caballerofabriek en het Binck36-gebouw huisvesten kleinere, creatieve start-ups en grotere, gevestigde bedrijven. De Fokkerterminal is een evenementenlocatie. Het gebiedsprogramma benoemt voor enkele cultuurhistorisch waardevolle gebouwen die nu nog geen nieuwe functie hebben niet expliciet hoe de gemeenten een toekomstige inrichting voor zich zien. Specifiek gaat het daarbij om de afvalkathedraal en de gemeentelijke gasfabriek. In de verdere uitwerking van het gebiedsprogramma zal hier verder over nagedacht moeten worden en zullen er afspraken met toekomstige uitbaters van de gebouwen gemaakt moeten worden. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt positief (+) beoordeeld.

Benutten Binckplekken

Dit doel slaagt ten dele. Enerzijds wordt kasteel de Binckhorst beter verbonden met de omliggende ruimte door de realisatie van het Waterfrontpark. Daarnaast schept de herinrichting van de openbare ruimte een kans om de toegang tot cultuurhistorisch waardevolle plekken te verbeteren. Anderzijds leidt de hoge nieuwbouw nabij karakteristieke gebouwen als de Anthony Fokkerschool en de industriehallen langs de

Melkwegstraat ertoe dat het karakter van deze plekken aangetast wordt. Ze kunnen als het ware wegvallen in de verstedelijking. Dit geldt ook voor het Bink36 gebouw. In de huidige situatie ligt dit gebouw redelijk vrij naast de Sporendriehoek. Door de komst van De Vlietlijn moet de kop van het gebouw echter worden afgebroken. Verder zal de mogelijke realisatie van hoge kantoorpanden in de Sporendriehoek ook een effect op de plek van het gebouw in het stedelijke landschap hebben. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt neutraal beoordeeld (0).

Gezicht naar het water
We zien dat de ambitie om de waterkant in de Binckhorst beter te ontsluiten stevig verankerd is in het Gebiedsprogramma. Het Waterfrontpark langs de Trekvliet vormt een centrale groene schakel met natuurvriendelijke oevers, recreatieve voorzieningen en plekken voor ontspanning. Nieuwe bruggen verbinden de waterkant met omliggende wijken, waardoor de toegankelijkheid sterk verbetert. Het stoere karakter van de kades blijft behouden, terwijl groen en verblijfskwaliteit worden toegevoegd om het gebied aantrekkelijker te maken. Met horeca, culturele functies en tijdelijke initiatieven wordt de waterkant al in een vroeg stadium geactiveerd. Het gebied wordt ruimtelijk en programmatisch zo ingericht dat de waterkant een levendig en integraal onderdeel van de stadswijk wordt. De plannen bieden een solide basis om de waterkant te transformeren tot een dynamische en toegankelijke plek. De uiteindelijke succesfactor hangt af van uitvoering en samenwerking met betrokken partijen. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt positief beoordeeld (+).

Stadswijk van de toekomst
Het Gebiedsprogramma laat een duidelijke visie zien op duurzame en circulaire ontwikkeling. Er ontbreekt echter belangrijke informatie over onder meer concrete meetbare doelen, zoals KPI's voor circulariteit en CO2-reductie, evenals een duidelijke strategie voor financiering en samenwerking met marktpartijen. Het plan benadrukt dat materialen hergebruikt moeten worden, maar biedt weinig details over hoe dit praktisch moet worden georganiseerd. Om de ambities haalbaar te maken, zijn duidelijke monitoring en financiën essentieel en dienen bij de vertaling van het Gebiedsprogramma in een wijziging omgevingsplan eisen voor projectontwikkelaars opgenomen te worden in de planregels. Een strategie voor circulaire bedrijfsvoering en concrete afspraken met marktpartijen kunnen de uitvoerbaarheid versterken. Ondanks de sterke visie zijn gerichte acties nodig om de ambitie voor een circulaire Binckhorst te realiseren. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt daarom op dit punt licht negatief beoordeeld (0/-).

Versterken innovatief en creatief klimaat
De ambitie om van de Binckhorst een uitnodigende plek voor creativiteit en ondernemerschap te maken wordt deels bereikt. Het Gebiedsprogramma biedt veel ruimte voor creatieve industrie, betaalbare werkplekken en innovatieve tijdelijke invullingen, maar concrete lange termijn maatregelen ontbreken. De betaalbaarheid van bedrijfsruimtes is onvoldoende geborgd, waardoor creatieve functies het risico lopen op verdringing. Samenwerking van de gemeente met ondernemers en ontwikkelaars is hiervoor belangrijk. Dit wordt in het Gebiedsprogramma benoemd, maar een duidelijk uitvoeringsplan ontbreekt. Uit het Gebiedsprogramma blijkt niet dat er een financieel kader voor creatieve projecten en tijdelijke initiatieven is. Ook ontbreken aanvullende maatregelen zoals een beleidskader voor creatieve hubs en een langetermijnstrategie voor betaalbare werkplekken. Hoewel het programma een duidelijke visie heeft en een goede basis voor het behalen van dit doel biedt, zijn concrete acties nodig om de ambitie uitvoerbaar te maken. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt licht negatief beoordeeld (0/-).

Verankerd in de stad

Doel	Streefbeeld	Maatregelen	Beoordeling
Bereikbaar en verbonden	Volwaardig onderdeel van Den Haag	• Meer fiets-, voet- en ov-verbindingen naar omliggende stadsdelen • Inrichting openbare ruimte meer richten op fietsers en voetgangers dan auto's	**0/+**
Beter verbonden en meer toegankelijk	Verbindingen met de omliggende stad versterken	• Aanleg Vlietlijn • Nieuwe bruggen voor langzaam verkeer • Inzet van industrieel erfgoed en innovatieve identiteit bij inrichting en uitstraling gebied	**0/+**
Scheiden van stromen en de mens centraal	Minder focus op auto in lokaal vervoersysteem	• Afwikkeling van doorgaand verkeer langs de rand van het gebied • Scheiding van bestemmingsverkeer • Veilige en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes • Autoluwe wijken	**0/+**
Hubs en deelmobiliteit	Parkeerstrategie gebaseerd op hubs en deelmobiliteit	• Centrale parkeerhubs aan de rand van buurten • Goed aanbod van deelmobiliteit	**0/+**
Bouwverkeer	Zorgvuldig gekozen routes en plaatsen	• Uitvoeringsfase doorlopen aan de hand van een faseringsdraaiboek voor bouwverkeer	**Niet beoordeeld**

Bereikbaar en verbonden
Het Gebiedsprogramma benoemt het streven om de Binckhorst een op fietsers en voetgangers gerichte doorgangswijk. aan de rand van de stad te maken. Hiervoor dient de openbare ruimte ingericht te worden voor fietsers en voetgangers en dienen verbindingen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer richting omliggende wijken aangelegd te worden. Hier wordt hard aan gewerkt: er komt een nieuwe doorfietsroute langs de Trekvliet op de plek van de afvalkathedraal, de Vlietlijn verbindt de Binckhorst met het CID, Voorburg en Rijswijk, veel kruispunten en wegen worden heringericht waarbij er meer ruimte voor fietsers en voetgangers ontstaat, in de sporendriehoek wordt een aantakking op de Velostrada aangelegd, en er wordt nagedacht over nieuwe voetgangersbruggen over de Broeksloot en de insteekhaven bij de Caballerofabriek. Tegelijkertijd blijven autoverkeerintensiteiten in het gebied hoog en blijven de doorgaande wegen barrières voor fietsers en voetgangers vormen. En de over de sporenbundel ingetekende verbindingen richting Voorburg zijn waarschijnlijk niet haalbaar, waardoor de verbinding richting het noordoosten van de Binckhorst beperkt blijft tot de onderdoorgang van het spoor ter plekke van de Maanweg en de nieuwe Velostrada. Het doelbereik van de doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt licht positief (0/+) beoordeeld.

Beter verbonden en meer toegankelijk
De Vlietlijn zorgt ervoor dat de Binckhorst veel beter verbonden zal worden met de omliggende stad. Een aandachtspunt is de doorstroming van De Vlietlijn op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Hier rijdt de tram mee met het wegverkeer en aangezien deze wegen structureel te maken hebben met congestie in de ochtend- en avondspits leidt dit tot een risico op stremming van de trams in de spits. Het Gebiedsprogramma benoemt de ambitie om over de Trekvliet, de ecologische zone langs de Broeksloot en de sporenbundel en A12 bruggen voor fietsers en voetgangers aan te leggen. In het Gebiedsprogramma zijn echter geen harde garanties opgenomen dat de bruggen daadwerkelijk gebouwd gaan worden. Uitvoeringsplannen, financiering en een tijdspad ontbreken. De haalbaarheid van sommige verbindingen zoals de brug over de A12/ sporenbundel wordt nog onderzocht. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt licht positief beoordeeld (+).

Scheiden van stromen en de mens centraal
Het verkeersmodel laat zien dat de verkeerssituatie in de Binckhorst een sterk negatief effect op de leefbaarheid heeft: doorgaande wegen die middenin het gebied liggen zoals de Binckhorstlaan, Maanweg en Zonweg zijn in de projectsituatie erg druk met verkeersintensiteiten van 10.000 tot 25.000 voertuigen per etmaal. De basissituatie levert dus behoorlijke uitdagingen op om het gebied fiets- en voetgangersvriendelijk te maken. Het Gebiedsprogramma benoemt veel maatregelen die de situatie moeten verbeteren. Zo wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk langs de randen van de Binckhorst over de Centrumring en Supernovaweg geleid. Wat betreft de inrichting van de openbare ruimte wordt sterk ingezet op fietsers en voetgangers. Er worden brede voetgangerszones, levendige plinten en doorfietsroutes aangelegd. Deze routes, zoals de route langs de Trekvliet, liggen op veel plekken niet langs de drukke autowegen in het gebied. Het clusteren van parkeergelegenheden in garages aan de rand van de wijken draagt ook bij aan het aantrekkelijk maken van het gebied voor voetgangers en fietsers. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt licht positief beoordeeld (0/+).

Hubs en deelmobiliteit
De parkeerstrategie in het Gebiedsprogramma richt zich op het aanleggen van centrale mobiliteitshubs aan de rand van buurten, waardoor autoverkeer in de kern van de wijk wordt verminderd en meer ruimte ontstaat voor groen en voetgangers. Deze hubs worden strategisch geplaatst, zijn toegankelijk voor bewoners, werknemers en bezoekers, en bieden mogelijkheden voor deelmobiliteit, zoals elektrische fietsen, scooters en deelauto's. Dit sluit goed aan bij de ambitie om de wijk autoluw te maken en duurzame mobiliteit te stimuleren. Een belangrijk knelpunt is echter de beperkte uitwerking van de financiering en het beheer van deze hubs, waardoor de borging van hun realisatie onzeker blijft.

Daarnaast wordt er een lage parkeernorm van 0,2 auto's per huishouden voorzien. Dit levert een risico op omdat de gemeente niet hard kan sturen op het autobezit van nieuwe bewoners van de Binckhorst.

Het Gebiedsprogramma geeft aan dat de parkeerhubs voor zowel bewoners als werknemers en bezoekers bestemd zijn. Daarbij wordt ingezet op dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Er ontbreken echter concrete richtlijnen over het aantal parkeerplaatsen dat specifiek voor bedrijven wordt gereserveerd of hoe de parkeerbehoefte van bedrijven met hogere verkeersintensiteit wordt gefaciliteerd. Ook blijft onduidelijk hoe de parkeerbehoefte van bezoekers van grote voorzieningen zoals de Fokker Terminal wordt opgelost. Om een succesvolle uitvoering te garanderen, is een gedetailleerd plan nodig waarin financiering, beheer en de koppeling met deelmobiliteit verder zijn uitgewerkt. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt licht positief beoordeeld (0/+).

Bouwverkeer
Het Gebiedsprogramma spreekt de ambitie uit om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in het gebied tijdens de uitvoeringsfase te waarborgen. Routes voor bouwverkeer en de locatie van bouwplaatsen zullen zorgvuldig gekozen worden met een faseringsdraaiboek. Een zorgvuldig plan dat onnodige overlast voor bewoners en gebruikers van de Binckhorst tijdens de uitvoeringsfase voorkomt is een belangrijke randvoorwaarde voor een succesvolle uitvoering van de plannen in het Gebiedsprogramma. De uitwerking hiervan vindt plaats in een latere projectfase. Het is een verstandig voornemen om routes voor bouwverkeer en locaties voor bouwplaatsen te kiezen aan de hand van een met stakeholders afgestemd draaiboek, maar omdat het Gebiedsprogramma niet de plek is om hier al concrete uitspraken over te doen, is deze ambitie in het planMER niet beoordeeld.

Groen om de hoek

Doel	Streefbeeld	Maatregelen	Beoordeling
Groen en gezond	Een wijk in hoge dichtheid die groen, waterrijk en aantrekkelijk is	• Herinrichting van de oevers en kades van de Trekvliet • Leefbaarheid, klimaatadaptatie en biodiversiteit voorop stellen bij de inrichting van de openbare ruimte en situering van functies	+
Naar een klimaatbestendige Binckhorst	Minder gevoelige leefomgeving voor wateroverlast en hittestress	• Inrichting op basis van natuurlijke systemen	+
Bovenal natuurlijk	Creëren van robuuste groenstructuren	• Aanleg van: • Parken (Waterfrontpark, pocket parks) • Groene inrichting infrastructuur (straten, kades) • Groene inrichting gebouwen (gevels, daken)	0/+
Rust, ruis en reuring	Onderscheid in toegestane milieudruk afhankelijk van gebied	• Rust: langs Trekvliet en zuidelijk deel Binckhorst, met ruimte voor wonen • Ruis: noordwesthoek Binckhorst, met ruimte voor bedrijvigheid • Reuring: langs Binckhorstlaan en in centrum met ruimte voor horeca, cultuur en winkels	0
Vitaal en gezond	Creëren van een vitale en leefbare wijk	• Afstemming van gevoelige functies op hindercontouren bedrijven en verkeer • Groene en gezonde inrichting	0/+

Groen en gezond
Het gebied wordt heringericht met veel aandacht voor de functie van groen en water. De oevers van de Trekvliet die in de huidige situatie vrijwel niet zichtbaar zijn vanaf veel plekken in het gebied en overwegend slecht ontsloten zijn voor openbaar gebruik worden heringericht, zodanig dat de waterkant een uitnodigende verblijfsplek wordt voor bewoners en bezoekers van de Binckhorst. Bij de inrichting van de openbare ruimte en bij het maken van ruimtelijke keuzes wil de gemeente leefbaarheid, klimaatadaptatie en biodiversiteit prioriteit geven. Uit het Gebiedsprogramma blijkt dat er veel gedaan wordt om de leefkwaliteit van de openbare ruimte in de Binckhorst te verbeteren. Er wordt met het Waterfrontpark en de pocket parks veel groene verblijfsruimte gecreëerd, en er wordt een grote hoeveelheid bomen (5.000 tot 6.000 stuks) geplant. De groene ruimtes zijn echter niet gelijkmatig verdeeld, en zijn met name geconcentreerd langs de Trekvliet in het zuidwesten van het gebied. De Binckhorstlaan vormt in dit kader een flinke barriere voor bewoners van de noordoostelijk gelegen buurten. Er wordt desalniettemin veel moeite gestoken in het vergroenen van het gebied. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt positief beoordeeld (+).

Naar een klimaatbestendige Binckhorst
Het Gebiedsprogramma voor de Binckhorst zet sterk in op klimaatbestendigheid en de toepassing van natuurlijke systemen. Er wordt gestreefd naar een robuuste groenstructuur met inheemse beplanting, die de leefomgeving van lokale fauna ondersteunt. Op daken, gevels en binnenhoven wordt groen toegepast om de stedelijke biodiversiteit verder te versterken. Het verhard oppervlak wordt met circa 13 ha verminderd, terwijl 28 ha volwaardig groen wordt toegevoegd, wat de waterinfiltratie en bergingscapaciteit aanzienlijk vergroot. Een kanttekening hierbij is dat nog niet aangetoond kan worden dat de bedrijven in het afvalcluster uitgeplaatst worden omdat hierover nog een haalbaarheidsstudie loopt. Indien de bedrijven niet uitgeplaatst worden, kan het circa 8 ha grote noordelijke deel van het Waterfrontpark niet gerealiseerd worden.

Een tweede kanttekening is de ondergrondse ruimte die in straatprofielen is gereserveerd voor boomwortels. Deze is in relatie tot het kruinvolume vrij beperkt en dit kan leiden tot risico's op groeiproblemen bij bomen of tot gevaarlijke situaties tijdens zomerstormen waarbij bomen gemakkelijk omwaaien. Bij hevige neerslag kan de openbare ruimte tot 50 mm water opvangen, wat het risico op wateroverlast verlaagt, hoewel bovenwijkse verkeersfuncties mogelijk minder klimaatbestendig zijn. Het Gebiedsprogramma voorziet geen waterdempen of graven en benadrukt dat de waterberging neutraal tot positief blijft. Hittestress wordt actief aangepakt door prioriteit te geven aan groen op gevoelige plekken, inclusief schaduwroutes en groene gevels en daken, wat verkoeling biedt en een positief effect heeft. Aandacht voor dijkversterking en maaiveldophoging om overstromingsrisico's verder te beperken, ontbreekt echter.

Hoewel de genoemde maatregelen ambitieus en passend zijn, mist het Gebiedsprogramma een gedetailleerde uitwerking van de lange termijn onderhoudsstrategie en financiering van het groen. Desondanks is de inzet op natuurlijke systemen een sterke basis voor een duurzame en klimaatbestendige inrichting van de Binckhorst. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt positief beoordeeld (+).

Overweldigend natuurlijk
Er worden op veel plekken robuuste groenstructuren in de Binckhorst gerealiseerd. Het programma zet sterk in op vergroening, waarbij bijna 50% van de openbare ruimte wordt ingericht als volwaardig groen, wat neerkomt op 28 ha groen in de volle grond. Een knelpunt hierbij is de onzekerheid rondom de haalbaarheid van de aanleg van het Waterfrontpark op de plek van het huidige afvalcluster. Het Gebiedsprogramma zet in op de aanplant van 5.000 tot 6.000 bomen waarvan een aanzienlijk deel in straatprofielen. De oevers van de Trekvliet worden waar mogelijk natuurvriendelijk ingericht en er worden verspreid tussen de woongebieden pocket parks aangelegd. Toch blijft de Binckhorst een hoogstedelijk gebied met een hoge bevolkingsdichtheid, waar de groene inrichting wordt verweven met functies als wonen, werken en recreatie. Binnen deze context doet het Gebiedsprogramma het maximale om de omgeving zoveel mogelijk te vergroenen, maar het gebied is in de projectsituatie niet 'overweldigend natuurlijk' te noemen. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt daarom op dit punt licht positief beoordeeld (0/+).

Rust, ruis en reuring
Het concept van "rust, ruis en reuring" lijkt vooral gefocust op ruis en reuring, terwijl rust, buiten het Waterfrontpark, onvoldoende geborgd is. Er lijkt nog weinig aandacht te zijn voor wijken die geschikt zijn voor bewoners die verder van de bedrijvigheid willen wonen, ondanks dat dit ook mogelijk is in hoge dichtheden. Het centrum van de Binckhorst is toegespitst op reuring. Hier zijn woonblokken en voorzieningen gepland en in dit gebied liggen meerdere drukke wegen die voor geluid en dynamiek in het straatbeeld zorgen. In het Mercuriuskwartier in het noorden van de Binckhorst en richting de Sporendriehoek zijn lichte vormen van bedrijvigheid gevestigd. In dit gebied zijn geen nieuwe woningen voorzien.

De geluidsituatie in de Binckhorst is het meest relevant voor het principe rust, ruis en reuring. Het geluidmodel laat zien dat de cumulatieve geluidbelasting vrijwel overal boven de advieswaarde van 53 dB ligt. Alleen in de uiterste zuidelijke punt van het plangebied liggen geluidwaarden op of net boven 50 dB. Verder richting het noordwesten langs de oever van de Trekvliet lopen waarden op naar 60 dB, en dit past niet goed meer binnen de aanduiding van het gebied als rust. In het centrum van het gebied en op de plek van het afvalcluster ligt de cumulatieve geluidbelasting op 55-60 dB. Dit past binnen het principe van reuring. In het ruisgebied richting de Sporendriehoek zijn opvallend genoeg geen hogere geluidwaarden.

Omdat met name invulling aan de principes ruis en reuring gegeven is, wordt het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst op dit punt neutraal beoordeeld (0).

Vitaal en gezond
De plannen voor de Binckhorst verbeteren de gezondheid van de leefomgeving op veel plekken. De groene inrichting heeft belangrijke positieve effecten op het gemak waarmee inwoners van het gebied buiten kunnen bewegen en spelen. Ook verlaagt het relatief hoge aandeel stedelijk groen het stedelijk hitte-eiland effect en vormen de vele schaduwrijke plekken een koel toevluchtsoord op hete dagen. Het Gebiedsprogramma zet in op het verplaatsen van activiteiten uit het gebied die leiden tot geluid- en geuroverlast, en op drie centraal gelegen locaties komen eerstelijns zorgvoorzieningen.

Echter, de geluidsdruk in vrijwel de gehele Binckhorst blijft ongezond hoog, en gezondheidskundige advieswaarden voor de concentratie van luchtverontreinigende stoffen worden nergens behaald. Ook biedt het Gebiedsprogramma nog onvoldoende het perspectief dat milieubelastende bedrijven daadwerkelijk uitgeplaatst kunnen worden. Dit geldt met name voor de bedrijven in het afvalcluster.

Daarnaast valt met name het bouwblok aan de Supernovaweg op dat in het verlengde ligt van de begraafplaats. Ook als de milieubelastende activiteiten uit het gebied vertrekken, scoort dit bouwblok opvallend laag op het toetsingskader gezonde leefomgeving uit hoofdstuk 19 van het PlanMER. Oorzaken hiervoor zijn de hoge geluidsdruk door weg- en treinverkeer, het niet op loopafstand bereikbaar zijn van verblijfsgroen en eerstelijns zorgvoorzieningen, een hoge gevoeligheid voor hittestress en een relatief slechte luchtkwaliteit door de ligging aan een drukke weg. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt op dit punt licht positief beoordeeld (0/+).

Complete stadswijk

Doel	Streefbeeld	Maatregelen	Beoordeling
Levendig en gemengd	Levendige stadswijk waar men 24/7 terecht kan	• Aantrekkelijke inrichting openbare ruimte, met horeca, recreatie en cultuur	+
Maximaal gemengd	Levendige en gemengde stadswijk voor iedereen	• Diversiteit aan woningen en woonsferen • Breed aanbod aan onderwijs, horeca, sport en zorg	0/-
Stedelijk werkgebied	Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven	• Breed aanbod aan verschillende type werkplekken • Terugbrengen hindercontouren bedrijven • Geen nieuwe milieubelastende bedrijven	0/+
Vier karakteristieke kwartieren	Passende functiemix per kwartier	• Gebiedsgerichte programmering	+
Afgeronde buurtjes	Gefaseerde transformatie van buurten	• Transformatie op buurtniveau afmaken voordat aan nieuwe buurten begonnen wordt	+

Levendig en gemengd
Dit doel richt zich op het creëren van een stadswijk waar het fijn vertoeven is. Verschillende plekken krijgen een uitnodigende inrichting waar bewoners en bezoekers van de Binckhorst hun vrije tijd kunnen doorbrengen. Denk daarbij aan koffietentjes, terrassen aan de haven en plekken waar culturele activiteiten worden georganiseerd. Het Gebiedsprogramma geeft veel en concrete invulling aan dit streefbeeld: naast de voorzieningen die nu al in de Binckhorst aanwezig zijn, worden meerdere knooppunten aangelegd met ruimte voor vrijetijdsvoorzieningen. Het Waterfrontpark gaat een doorgaande strook langs de rand van het gebied vormen waar mensen kunnen recreëren. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt positief (+) beoordeeld.

Maximaal gemengd
Het Gebiedsprogramma voorziet in een hoogstedelijke mix van woningen en voorzieningen. Op basis van het aangeleverde 3D model van de bebouwing lijkt het dat bewoners vooral gaan wonen in éénzijdig georiënteerde typologieën en in gebouwen die vrijwel direct grenzen aan de openbare ruimte waar veel leven en programma op straat-/plintniveau is. Hoewel het plan diversiteit in woninggroottes biedt, betekent dit niet automatisch dat er ook een divers publiek wordt aangetrokken, aangezien rustige woonbuurten met minder ruis en meer privéruimte ontbreken. Het concept van "rust, ruis en reuring" lijkt vooral gefocust op ruis en reuring, terwijl rust, buiten het Waterfrontpark, onvoldoende geborgd is. Zonder concrete maatregelen om ook rustige woonomgevingen te creëren en overlast te beperken, blijft het plan onevenwichtig. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt licht negatief beoordeeld (0/-).

Stedelijk werkgebied
Er wordt ruimte geschapen voor zowel maakindustrie en stadsverzorgende bedrijvigheid als creatieve bedrijven, startups en kantoren. Het Mercuriuskwartier wordt specifiek ingericht als stedelijk werkmilieu met een focus op maakindustrie en stadsverzorgende bedrijven, terwijl andere kwartieren zoals Binckhaven en Parkkwartier ook ruimte bieden voor werkfuncties in combinatie met wonen en voorzieningen. Door het mengen van functies en het stapelen van werk- en woonprogramma's ontstaat een gevarieerd vestigingsklimaat dat geschikt is voor zowel grote bedrijven als kleine ondernemingen en zelfstandigen. Hiermee wordt de Binckhorst een aantrekkelijk werkgebied voor uiteenlopende doelgroepen. Het gebiedsprogramma erkent de noodzaak om milieubelastende bedrijven uit de Binckhorst te verplaatsen, maar biedt hierop geen zekerheid. Voor specifieke bedrijven zoals Basal en Jachtwerf de Haas worden hinderbeperkende maatregelen overwogen, maar concrete afspraken ontbreken nog. Hoewel de uitgangspunten helder zijn, blijft de daadwerkelijke uitvoering afhankelijk van verdere studies, overleg met bedrijven en/of het vinden van geschikte alternatieve locaties. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt licht positief beoordeeld (0/+).

Vier karakteristieke kwartieren
Het Gebiedsprogramma beschrijft duidelijk de kenmerken van ieder kwartier. Binckhavenkwartier wordt een stedelijk en gemengd gebied met een industriële uitstraling, gericht op wonen, werken en voorzieningen met een nadruk op levendigheid en reuring. Het Trekvlietkwartier richt zich op rustig wonen langs een groen waterfront, met een focus op gezinnen en verschillende woontypologieën. Het Parkkwartier wordt een productief woonmilieu met een groene parkzone en bebouwing die aansluit bij het park. Het Mercuriuskwartier wordt een stedelijk werkmilieu met ruimte voor maakindustrie, stadsverzorgende bedrijvigheid en stedelijke voorzieningen. De programmatische verdeling (wonen, werken, voorzieningen) en de specifieke sfeer en identiteit van elk kwartier worden uitgebreid en gedetailleerd beschreven. Dit biedt een goede basis voor onderscheidende karakteristieken tussen de kwartieren. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt positief beoordeeld (+).

Afgeronde buurtjes
Het Gebiedsprogramma biedt een duidelijke strategie om transformaties op buurtniveau gefaseerd en stapsgewijs te realiseren, waarbij de nadruk ligt op het creëren van 'affe' buurtjes met een goede mix van wonen, werken, groen en voorzieningen. Door te werken met deelgebieden en gebiedspaspoorten wordt regie gevoerd op samenhang en kwaliteit binnen elke buurt voordat nieuwe delen worden ontwikkeld. De flexibiliteit in het programma maakt het mogelijk om per fase in te spelen op actuele behoeften en omstandigheden. Toch blijven specifieke details over financiering, samenwerking en beheer van tijdelijke functies onduidelijk, wat risico's kan opleveren voor de praktische uitvoering. De basis is sterk, maar het succes hangt af van effectieve regie en duidelijke afspraken tussen betrokken partijen. Hiermee lijkt het programma voldoende richting te geven, mits de uitvoering goed wordt bewaakt. Het doelbereik van de Doorontwikkeling Binckhorst wordt positief beoordeeld (+).

2.5.1.3 VARIANTEN

2.5.1.3.1 Locatie Geothermie

Locatie Vestaweg

De aanleg van een geothermiecentrale in dit gebied leidt tot meerdere negatieve effecten. Zo liggen, afhankelijk van de fasering van ontwikkelingen, omliggende gebouwen mogelijk binnen de risicogebieden voor omgevingsveiligheid, trillingshinder en geluidoverlast. Effecten op omgevingsveiligheid en (mogelijk) trillingshinder vinden alleen in de aanlegfase plaats, geluideffecten zijn echter structureel. Daarnaast heeft de geothermiecentrale een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit, omdat de geothermiecentrale de doorzichtlijnen richting de begraafplaats beperkt. Het zoekgebied ligt in een zone met een archeologische verwachting, waardoor in de verdere planvorming onderzoek naar archeologische vindplaatsen nodig zal zijn. Ten opzichte van de zoekgebieden in het afvalcluster scoort het zoekgebied in de breedte iets negatiever op omgevingseffecten.

Locatie Binckhorst Noordwest A en locatie Binckhorst Noordwest B

De uitplaatsing van de bedrijven in het afvalcluster is randvoorwaardelijk voor de realisatie van de geothermiecentrale in dit zoekgebied. Het zuidwestelijk gelegen deel van bouwblok P3 ligt binnen de PR 10-6-contour, en dit is vanuit het oogpunt van omgevingsveiligheid niet vergunbaar. Daarnaast zijn er, afhankelijk van de fasering van ontwikkelingen, risico's op het ontstaan van trillingshinder voor enkele bestaande woningen aan het Trekvlietplein en nieuw te bouwen woningen in bouwblok P3. Het risico op hinder ten gevolge van geluid is zowel in de aanleg- als de gebruiksfase aanzienlijk, met effecten op toekomstige woningen op bouwblok P3 aan het Trekvlietplein. Effecten op trillingshinder vinden alleen in de aanlegfase plaats, geluideffecten zijn echter structureel. De geothermiecentrale heeft een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit vanwege het effect op de ruimtelijk-visuele kwaliteit van het Waterfrontpark.

Locatie Trekvlietplein

Een deel van bouwblok P3 ligt binnen de PR 10-6-contour, en dit is vanuit het oogpunt van omgevingsveiligheid niet vergunbaar. Vanuit het oogpunt van omgevingsveiligheid is de afstand tot het te verplaatsen gasoverslagstation naar verwachting voldoende groot om de geothermieboring in te kunnen passen. Daarnaast zijn er, afhankelijk van de fasering van ontwikkelingen, risico's op het ontstaan van trillingshinder voor enkele bestaande woningen aan het Trekvlietplein en nieuw te bouwen woningen in bouwblok P3. Het risico op hinder ten gevolge van geluid is zowel in de 15 aanleg- als de gebruiksfase aanzienlijk, met effecten op toekomstige woningen op bouwblok P3 aan het Trekvlietplein. Effecten op trillingshinder vinden alleen in de aanlegfase plaats, geluideffecten zijn echter structureel. De geothermiecentrale heeft op deze plek geen negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit, omdat de locatie in de referentiesituatie gebruikt wordt voor de opslag van afvalmaterialen en geen significante visuele impact heeft op de omgeving. Uit nader onderzoek van de gemeente Den Haag blijkt dat de ontwikkeling van een geothermiecentrale op 20 in dit zoekgebied niet mogelijk is vanwege onvoldoende ruimte op straatniveau voor de inpassing van het werkterrein voor de boringen en omdat er slechts één van de beoogde drie doubletten aangeboord kan worden.

Conclusie

Uit de beoordeling van de zoekgebieden komt geen duidelijke voorkeursvariant naar voren. Voor alle zoekgebieden gelden mogelijke bezwaren tegen de plaatsing van een geothermiecentrale.

Een belangrijke uitkomst van het onderzoek is dat voor alle zoekgebieden geldt dat er in de boorfase bouwblokken met geplande woningen in meer of mindere mate binnen de PR 10-6-contouren voor omgevingsveiligheid liggen, en dat er in de boorfase ook een risico op trillingshinder ontstaat. Bovendien liggen er in de boorfase in alle zoekgebieden bouwblokken met geplande woningen binnen de maximaal

toegestane 60 dB(A)-contour, en geldt dezelfde situatie voor de operationele fase en de 55 dB(A)-contour. Veiligheids- en trillingseffecten en geluideffecten ten gevolge van de boring kunnen voorkomen worden indien alle benodigde doubletten van boringen gerealiseerd worden voorafgaand aan de bewoning van de nieuwe woningen in de nabijheid van de zoekgebieden.

Effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie en we zien daarom alleen voor de locatie Vestaweg een negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit. Bezien vanuit de projectsituatie zien we echter ook voor de zoekgebieden op de plek van het afvalcluster een onderscheidend effect. Het is namelijk een belangrijke afweging of het wenselijker is om vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit een geothermiecentrale in een stedelijk verdichtingsknooppunt (Vestaweg) te plaatsen, of in een stadspark (Binckhorst Noordwest A & B).

Deze beoordeling draagt belangrijke informatie voor de afweging tussen de zoekgebieden aan. Echter, een zorgvuldige afweging tussen wettelijke eisen, technische haalbaarheid, draagvlak, kosten en omgevingsimpact is essentieel voor de uiteindelijke keuze.

Aspect	Criterium	Vestaweg	Binckhorst NW A	Binckhorst NW B	Trekvlietplein
Omgevings-veiligheid	Ligging van gevoelige objecten binnen aandachtsgebieden en PR-contour	0/-	--	--	--
Geluid	Aantal in hoge mate gehinderden	--	--	--	--
Trillingen	Trillingshinder	0/-	-	-	--
Ruimtelijke kwaliteit	Kwaliteit openbare ruimte	-	-	-	0
Stedelijk groen	Kwantiteit stedelijk groen	0	0	0	-
Natuur	Bomen	0	0	0	0
Archeologie en cultuurhistorie	Effect op bekende archeologische waarden en verwachte archeologische waarden	0/-	0	0	0
Grondwater	Grondwaterkwaliteit	0/-	0/-	0/-	0/-

2.5.1.3.2 Programma Sporendriehoek

Samenvatting effectbeoordeling

In de effectbeoordeling hebben we voor de meeste beoordelingscriteria geen onderscheid kunnen maken tussen de minimale en maximale variant . Dit komt door twee factoren. Ten eerste is de voetafdruk van de gebouwen in beide varianten hetzelfde en worden in de variant Maximaal programma extra verdiepingen gebouwd op de gebouwen van de variant Minimaal programma. Daarnaast houden de beoordelingsschalen die ten grondslag liggen aan de effectscores geen rekening met het aantal woningen of vierkante meters aan bedrijfsruimte in het toekennen van een score. De belangrijkste verschillen tussen de varianten bestaan uit de druk op de infrastructuur voor wegverkeer, fietsers en voetgangers. Deze zal in de variant Maximaal programma verder toenemen dan in de variant Minimaal programma. Dit kan leiden tot het ontstaan van meer conflictsituaties tussen verkeersstromen en een negatief effect op de verkeersveiligheid in het gebied. Een grove berekening laat zien dat de verkeersintensiteit op de Binckhorstlaan afhankelijk van de variant met 7% tot 17% kan toenemen. Hierdoor zal de doorstroming op de nu al overbelaste kruispunten van de

Binckhorstlaan met de Supernovaweg en Mercuriusweg verder onder druk komen te staan.
Er zijn ook veel overeenkomsten in effecten ten gevolge van de varianten. De ruimte voor fietsers en voetgangers verbetert in beide varianten aanzienlijk door de aanleg van tweerichtingsfietspaden, de aansluiting op de Velostrada en extra voetpaden. De positionering van de tramhalte is gunstig in beide varianten, met vrijwel alle deelgebieden binnen het invloedsgebied van een halte. De geluidssituatie in het hele plangebied is echter zo slecht vanwege de veelvoud aan bronnen van weg- en spoorweggeluid uit verschillende richtingen dat woningbouw hier sterk ontraden wordt. De omgevingsveiligheid verbetert doordat risicobronnen verdwijnen, maar het zorgdragen voor voldoende vluchtroutes vanuit de Sporendriehoek en het Bink36- terrein is een belangrijke randvoorwaarde voor het programma in deze gebieden. Wat betreft de gezonde leefomgeving zijn luchtkwaliteit, hittestress, geluid en verblijfsgroen problematisch. Beide varianten bieden kansen om de ruimtelijke kwaliteit van de Lekstraat/Sporendriehoek te verbeteren.

Conclusie
Op basis van deze beoordeling kunnen we niet stellen dat er vanuit het oogpunt van effecten op milieu en leefomgeving zwaarwegende redenen zijn om voor één van beide varianten te kiezen.

Mogelijke doorslaggevende effecten betreffen de verkeersveiligheid, doorstroming op de Binckhorstlaan en aangrenzende kruispunten, en geluid. Deze dienen echter in de verdere uitwerking van de plannen voor het gebied kwantitatief onderzocht te worden. Vanuit het planMER wordt sterk afgeraden om op het HABO-terrein en deelgebied Lekstraat-Zuid woningen te realiseren vanwege de geluidsituatie. De geluidsdruk is hier hoog en geluid landt, afhankelijk van de plaatsing van woningen, vanuit drie windrichtingen op de gevel. Het toepassen van geluidluwe gevels zal daardoor naar verwachting bemoeilijkt worden.
In de programmering voor alle deelgebieden dient ingezet te worden op functies die geen of slechts beperkt een verkeersaantrekkende werking hebben. Vervoersbewegingen per auto dienen in de deelgebieden geminimaliseerd te worden.

Aspect	Criterium	Variant Minimaal programma	Variant Maximaal programma
Duurzame mobiliteit	Ruimte voor fietsers en voetgangers	+	+
Verkeersveiligheid	Aantal potentiële conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers.	0/-	-
Doorstroming autoverkeer	Kruispuntbelasting	--	--
Tramhaltes	Positionering tramhaltes	+	+
Geluid	Geluidbelast oppervlak	-	-
Trillingen	Trillingshinder	0	0
Omgevingsveiligheid	Ligging van gevoelige objecten binnen EV-aandachtsgebieden en PR-contour	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Maat en schaal van de bebouwing	+	0/+
Gezonde leefomgeving	Gezonde leefomgeving	-	-

2.5.1.3.3 Milieuhinderlijke activiteiten

Samenvatting effectbeoordeling

Variant handhaving activiteiten

Effecten ten gevolge van deze variant zijn in een drietal categorieën te verdelen:

1. *Conflicterende ruimteclaims*
   In deze situatie kunnen ongeveer 2.300 van de in totaal circa 7.000 woningen niet gerealiseerd worden door directe ruimteclaims van bedrijven. Het oppervlak aan stedelijk groen per woning daalt doordat het Waterfrontpark op de plek van het afvalcluster niet gerealiseerd kan worden.
2. *Milieuruimte*
   Het aantal woningen dat binnen hindergebieden voor stof, industriegeluid en geur ligt, neemt sterk toe ten opzichte van de referentiesituatie. Binnen deze gebieden mogen niet zonder meer gevoelige functies zoals woningen geplaatst worden, tenzij onderzoek aantoont dat mitigerende maatregelen uitgevoerd kunnen worden die de hinder tot een aanvaardbaar niveau terugbrengen. In totaal liggen er in de plansituatie ongeveer 2.300 woningen binnen hindergebieden voor geur, 3.600 woningen binnen hindergebieden voor geluid en tot circa 3800 woningen binnen hindergebieden voor stof. De woningbouw in aandachtsgebieden rondom de tankstations, verffabriek en gasoverslagstations verhoogt bovendien het groepsrisico door een stijging van de personendichtheid binnen aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheid.
3. *Overige effecten*
   Er kan minder woningbouw plaatsvinden dan de circa 7.000 woningen waar in het verkeersmodel mee gerekend is. We verwachten dat de groei van het aantal vervoersbewegingen per etmaal op het wegennet kleiner is dan in de variant uitplaatsing activiteiten. Dit leidt tot een lichte verslechtering van kruispuntcyclustijden. Daarnaast belemmert de aanwezigheid van milieubelastende activiteiten rondom het afvalcluster en verspreid in de Binckhorst de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit. De gezondheid van de leefomgeving verbetert in vergelijking met de referentiesituatie, maar het afvalcluster blijft een hotspot die slecht scoort op gebied van gezondheid en ook de invloed van Renewi op de geuroverlast in het gebied blijft merkbaar op de totaalkaart gezonde leefomgeving.

Variant uitplaatsing activiteiten

Effecten ten gevolge van deze variant zijn eveneens in een drietal categorieën te verdelen:

1. *Conflicterende ruimteclaims*
   In deze situatie waarin milieubelastende activiteiten grotendeels worden uitgeplaatst, kunnen alle circa 7.000 geplande woningen gebouwd worden. Door de uitplaatsing van de bedrijven in het afvalcluster ontstaat bovendien ruimte voor een circa 8 hectare grote uitbreiding van het Waterfrontpark, wat de hoeveelheid stedelijk groen per woning verhoogt en een gezondere woonomgeving biedt.
2. *Milieuruimte*
   Het aantal woningen dat binnen hindergebieden voor activiteitengeluid en geur ligt, neemt af ten opzichte van de referentiesituatie. Jachtwerf de Haas, het rangeerterrein van Prorail en Dyckerhoff Basal blijven gevestigd in het gebied waardoor er enkele honderden woningen binnen de hindergebieden voor activiteitengeluid en geur komen te liggen. Daarbij is het nog onzeker in hoeverre Dyckerhoff Basal en het rangeerterrein tot knelpunten met omliggende geluidgevoelige gebouwen leiden omdat hiervoor nog informatie over een geactualiseerd geluidmodel en een nog vast te stellen geluidproductieplafond ontbreekt. De verwachting is echter dat het aantal woningen dat binnen hindergebieden voor activiteitengeluid ligt fors minder is dan de 2.800 in de referentiesituatie. Het hindergebied voor stof blijft grotendeels intact, wat betekent dat het effect op woningen binnen deze gebieden nauwelijks verandert. De uitplaatsing van tankstations en verffabrieken verlaagt het groepsrisico, hoewel gasstations en leidingen in het gebied blijven bestaan. In de gebieden rondom bedrijven die blijven, zoals Dyckerhoff Basal en Jachtwerf de Haas, blijft de verbetering beperkt.

3. *Overige effecten*
   Doordat alle geplande woningbouw gerealiseerd kan worden, neemt het aantal vervoersbewegingen per etmaal op het wegennet toe volgens de berekeningen uit het verkeersmodel voor De Vlietlijn. Dit houdt waarschijnlijk in dat het effect op de congestie in het gebied en de kruispuntbelasting groter is dan dat van de variant handhaving activiteiten. Daarentegen verbetert de ruimtelijke en verblijfskwaliteit aanzienlijk, vooral op de gronden van het afvalcluster. De gezondheid van de leefomgeving verbetert hier sterk door de aanleg van het Waterfrontpark en het verdwijnen van geurhinder en activiteitengeluid. Dit maakt de variant aantrekkelijker voor het creëren van een gezonde en leefbare woonomgeving.

Conclusie:

Aspect	Criterium	Handhaving activiteiten	Uitplaatsing activiteiten
Doorstroming autoverkeer	Kruispuntbelasting	0/-	-
Stofhinder	Stofbelaste woningen	0/-	0/-
Geur	Geurbelaste woningen	--	++
Geluid	Activiteitengeluid	--	+
Natuur	Tuin- en parksoorten	0	+
	Bomen	0	++
Omgevingsveiligheid	Ligging van gevoelige objecten binnen aandachtsgebieden en PR-contour	0/-	0/-
Stedelijk groen & maatschappelijke voorzieningen	Kwantiteit stedelijk groen	0/-	0/-
Ruimtelijke kwaliteit	Kwaliteit openbare ruimte	--	+
Gezonde leefomgeving	Gezonde leefomgeving	0/+	+

We zien een groot onderscheid in milieueffecten tussen de twee varianten.
In de variant waarin milieubelastende bedrijven niet uitgeplaatst worden, kan ongeveer een derde van de woningbouwplannen in het Gebiedsprogramma niet gerealiseerd worden omdat de betreffende bouwblokken zich op de percelen van de bedrijven bevinden. Een groot deel van de overige woningen ligt binnen de hindergebieden voor met name geur en activiteitengeluid. Hier zal in de uitwerking naar een wijziging omgevingsplan nader onderzoek aan moeten tonen dat onaanvaardbare hinder te voorkomen is door het treffen van maatregelen. Een groot deel van deze knelpunten worden weggenomen als de milieubelastende activiteiten volgens het plan in het Gebiedsprogramma uitgeplaatst worden. De hoek rondom Dyckerhoff Basal, waar ook Jachtwerf de Haas gevestigd is, blijft een gebied waar de balans tussen bedrijvigheid en wonen goed bewaakt zal moeten worden.

Daarnaast zien we in de variant waarin de milieubelastende activiteiten uitgeplaatst worden een groot verschil op de plek van het afvalcluster. Hier komt grofweg 8 ha vrij voor de uitbreiding van het Waterfrontpark en er zijn drie bouwblokken die in deze variant hier wel gebouwd kunnen worden. Het oppervlak stedelijk groen stijgt sterk, met positieve effecten op de verblijfskwaliteit, de natuurwaarden in het gebied, de gevoeligheid voor hittestress, en de gezondheid van het gebied.

2.5.1.3.4 Bedrijvigheid Mercuriuskwartier

Variant 1: Milieucategorie 2

In deze variant zijn er geen bouwblokken die binnen hindergebieden voor stof, geur, geluid of gevaar liggen. Er vinden op basis van richtafstanden dus geen knelpunten plaats tussen bedrijvigheid en woningbouw en andere gevoelige functies. Het risico dat specifieke bedrijfscategorieën zodanig veel meer milieuoverlast veroorzaken dat in de feitelijke situatie de richtafstanden overschreden worden waardoor er toch wel woningen met onaanvaardbare milieudruk te maken krijgen, is verwaarloosbaar.

Variant 2: Milieucategorie 3.1

In deze variant ligt de noordelijke rand van bouwblok M2 binnen het hindergebied van het meest zuidelijk gelegen kavel in bouwblok M1. Het gaat echter om een strook met een breedte van slechts enkele meters en het grootste gedeelte van het bouwblok ligt vrij van hindergebieden. De verwachting is daarom dat het appartementencomplex dat in het noordoostelijke deel van bouwblok M2 voorzien is niet in het hindergebied zal komen te liggen. Het milieuaspect waarvoor deze overschrijding geldt, is afhankelijk van het specifieke type te vestigen bedrijf.

Uit de verdiepende analyse op basis van het Besluit activiteiten leefomgeving blijkt dat er voor de volgende bedrijfscategorieën een groot risico is dat een nadelig effect optreedt buiten de richtafstand, en dat overwogen moet worden deze activiteit niet toe te staan op korte afstand van de geplande woonbebouwing:

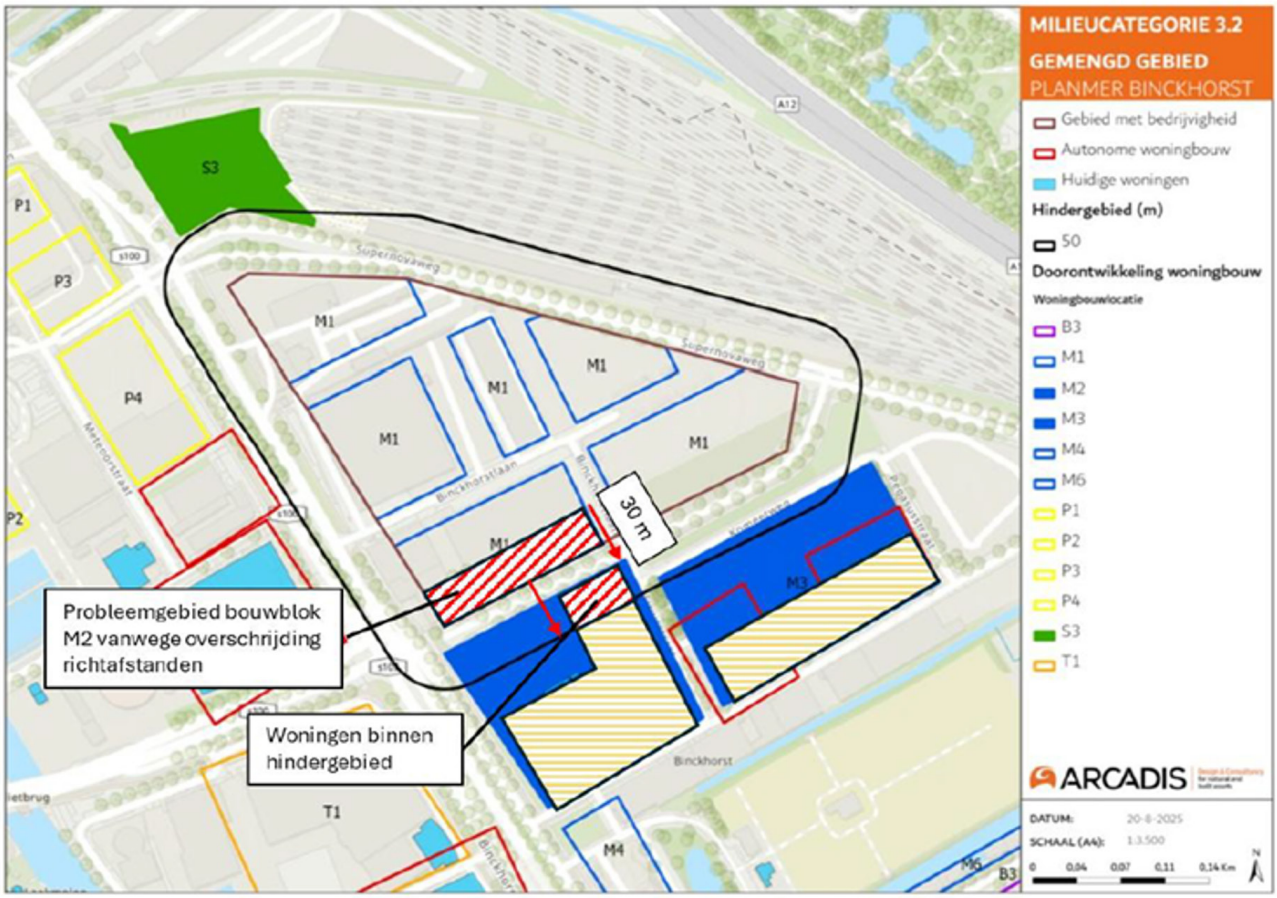
- Vervaardiging en reparatie van produkten van metaal (exclusief Mach./transportmiddelen).
- Vervaardiging van glas, aardewerk, cement-, kalk- en gipsproducten.
- Milieudienstverlening.

Voor een veelvoud van bedrijfscategorieën zien we een gemiddeld risico op het optreden van nadelige effecten buiten de richtafstand. Ook voor deze bedrijfscategorieën zal de gemeente een nadere afweging naar de verwachte milieubelasting en de wenselijkheid van de bedrijven in het Mercuriuskwartier moeten doen.

Variant 3: Milieucategorie 3.2

In deze variant ligt een groter deel van de noordelijke rand van bouwblok M2 binnen het hindergebied van het meest zuidelijk gelegen kavel in bouwblok M1 (zie onderstaande afbeelding). Het gaat om een strook met een breedte van ruim 20 meter die grofweg een kwart van het gehele bouwblok beslaat. In de oostelijke helft van deze strook is in het gebiedsprogramma een appartementencomplex voorzien dat naar verwachting in het hindergebied komt te liggen. Het milieuaspect waarvoor deze overschrijding geldt, is afhankelijk van het specifieke type te vestigen bedrijf. Dit knelpunt kan op twee manieren opgelost worden:

1. Door het in twee delen opknippen van het zuidelijke M1 bouwblok. In een deel van het bouwblok zouden bedrijven met maximaal milieucategorie 2 gevestigd kunnen worden.
2. Door in een deel van het bouwblok M2 geen woningen te bouwen.



Figuur 31-11 De deelgebieden binnen bouwblokken M1 en M2 waar een knelpunt tussen woningbouw en milieubelastende activiteiten ontstaat bij milieucategorie 3.2 bedrijvigheid. Het rood gearceerde vlak in bouwblok M2 geeft aan waar woningen binnen het hindergebied van bedrijvigheid in het zuidwestelijk gelegen M1 bouwblok kunnen komen te liggen. Het rood gearceerde vlak in bouwblok M1 geeft aan welk deel van het bouwblok in het uiterste geval kan zorgen voor een overschrijding op bouwblok M2

Uit de verdiepende analyse op basis van het Besluit activiteiten leefomgeving blijkt dat er voor de volgende bedrijfscategorieën een groot risico is dat een nadelig effect optreedt buiten de richtafstand, en dat overwogen moet worden deze activiteit niet toe te staan op korte afstand van de geplande woonbebouwing:

- Vervaardiging en reparatie van produkten van metaal (excl. Mach./transportmidd.)
- Vervaardiging van glas, aardewerk, cement-, kalk- en gipsprodukten
- Vervaard. en reparatie van produkten van metaal (excl. Mach./transportmidd.) 15
- Milieudienstverlening

Voor een veelvoud van bedrijfscategorieën zien we een gemiddeld risico op het optreden van nadelige effecten buiten de richtafstand. Ook voor deze bedrijfscategorieën zal de gemeente een nadere afweging naar de verwachte milieubelasting en de wenselijkheid van de bedrijven in het Mercuriuskwartier moeten doen.

Effectscores stofhinder, geur, geluid, omgevingsveiligheid

Aspect	Criterium	2	3.1	3.2
Stofhinder	Stofbelaste woningen	0	0/-	0/-
Geur	Geurbelaste woningen	0	-	-
Geluid	Activiteitengeluid	0	-	- -
Omgevingsveiligheid	Ligging van gevoelige objecten binnen hindergebieden	0	0/-	-

Door het treffen van mitigerende maatregelen (zie paragraaf 31.6.1) komen de effectscores van milieucategorieën 3.1 en 3.2 ook op 0 uit.

Effectscores voor de thema's mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit, bodem en luchtkwaliteit

Aspect	Criterium	2	3.1	3.2
Mobiliteit	Kruispuntbelasting	-	-	-
	Zwaar vrachtverkeer in woongebieden	0	0/-	0/-
Ruimtelijke kwaliteit	Maat en schaal van de bebouwing	0	0/-	0/-
Bodem	Bodemverontreiniging	0	0/-	0/-
Luchtkwaliteit	Emissie van luchtverontreinigende stoffen	0	0/-	0/-

Kruispuntbelasting
De kruispuntbelasting is in de Binckhorst hoog. Milieucategorie 2 krijgt daarom een negatieve beoordeling. Op de uitvalswegen van het Mercuriuskwartier zal de druk verder toenemen bij milieucategorieën 3.1 en 3.2. Op de schaal van de Binckhorst is het effect niet significant anders dan bij milieucategorie 2.

Zwaar vrachtverkeer in woongebieden
Gezien de lage verkeersintensiteiten op de Mercuriusweg ten noordoosten van de kruising Mercuriusweg/ Binckhorstlaan zou een toename van 30% door milieucategorieën 3.1 en 3.2 een mogelijk scenario zijn (dit zou in een latere projectfase nader onderzocht moeten worden). Dit levert een hoorbaar effect op, relevant voor de bouwblokken M2 en M3 waar geluidgevoelige woningen voorzien zijn. Aangezien de Mercuriusweg een snelheidsregime van 30 km/u krijgt en de weg geen verkeersregelinstallaties kent, zal hinder door piekgeluiden en stationair draaiende motoren hier beperkt blijven. Voor milieucategorie 2 geldt dat de Mercuriusweg ten noordoosten van de kruising Mercuriusweg/Binckhorstlaan buiten het studiegebied van geluid valt, waardoor er geen relevant geluidseffect te verwachten is (score 0). Milieucategorieën 3.1 en 3.2 worden licht negatief beoordeeld (0/-).

Ruimtelijke kwaliteit
Qua maat en schaal van de bebouwing passen milieucategorieën 3.1 en 3.2 ook binnen de ingetekende gebouwen zoals bij milieucategorie 2 (score 0). De maat en schaal van de bebouwing wijzigt dus niet. Wel wordt de visuele inpasbaarheid slechter en de omliggende woonblokken kijken uit op een meer industrieel trrein. Milieucategorieën 3.1 en 3.2 worden daarom licht negatief beoordeeld (0/-).

Bodem
Er zijn voor dit aspect geen harde richtlijnen voor het beperken van milieuoverlast voor omliggende gevoelige functies. Wel is er voor zowel milieucategorie 3.1 als 3.2 bedrijven een fors aantal bedrijfscategorieën dat mogelijk een negatief effect heeft op de bodemkwaliteit. Variant 2 en 3 scoren daarom licht negatief (0/-). Milieucategorie 2 bedrijven leiden niet tot een risico op bodemverontreinigingen, en variant 1 scoort daarom neutraal (0).

Luchtkwaliteit
Er zijn voor dit aspect geen harde richtlijnen voor het beperken van milieuoverlast voor omliggende gevoelige functies. Wel is er voor zowel milieucategorie 3.1 als 3.2 bedrijven een klein aantal bedrijfscategorieën dat mogelijk een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit. Variant 2 en 3 scoren daarom licht negatief (0/-). Milieucategorie 2 bedrijven leiden niet tot een risico op de emissie van luchtverontreinigende stoffen, en variant 1 scoort daarom neutraal (0).

2.5.1.4 GEVOELIGHEIDSANALYSES

2.5.1.4.1 Maximumsnelheid verlagen Binckhorstlaan
Het grote nadeel van het verlagen van de maximumsnelheid is dat de reistijden voor autoverkeer binnen de Binckhorst toenemen. Een snelle analyse van een autorit over de Binckhorstlaan laat zien dat het in de situatie waarin de maximumsnelheid 30 km/u bedraagt ruim een minuut langer duurt om het gebied te doorkruisen. Dit is buiten spitstijden circa 30% langer dan in de situatie met een maximumsnelheid van 50 km/u. Daarbij is een belangrijke kanttekening dat het niet logisch is om te veronderstellen dat alleen in de Binckhorst de maximumsnelheid verlaagd wordt; ook in omliggende gebieden zal een dergelijke ingreep plaatsvinden.

Het verlagen van de maximumsnelheid heeft echter grote positieve effecten. Het aantal verkeersongevallen zal sterk dalen, de oversteekbaarheid van wegen neemt toe en langs alle wegen vermindert de geluidsdruk op de gevels van woningen met 1,5 tot 6 dB. Dit zijn substantiële, belangrijke effecten die de kwaliteit van de leefomgeving sterk zullen verbeteren. Uit onderzoek blijkt niet dat er een effect te verwachten is op de concentratie van luchtverontreinigende stoffen en op de modal split in het studiegebied.

2.5.1.4.2 Woningdichtheid Binckhorst
De conclusie van de beoordeling is dat door het toevoegen van 15% extra woningen de verkeersdrukte in de Binckhorst marginaal toeneemt. Dit heeft een verwaarloosbaar effect op de doorstroming van autoverkeer en de verkeersveiligheid. Daarnaast zijn ongeveer 200 extra parkeerplaatsen nodig en neemt de druk op stedelijk groen en maatschappelijke voorzieningen binnen de Binckhorst toe met circa 9%. Er wordt echter nog steeds voldaan aan de Haagse richtinggevende normen. Tot slot stijgt het aantal huishoudens dat potentieel te maken krijgt met geluid- en geuroverlast en wordt in het kader van omgevingsveiligheid het groepsrisico groter. Omdat echter de inrichting van de ruimte in de Binckhorst niet wijzigt, blijven effecten beperkt.

2.5.1.4.3 Optimalisatie Rotterdamsebaan
De effecten op de verkeersintensiteit zijn doorgerekend waaruit een toename van 37% van de verkeersintensiteit op de Rotterdamsebaan blijkt. Deze toename wordt voor een belangrijk deel gecompenseerd door een lichte afname van de verkeersintensiteit op de A12 en Supernovaweg. De Rotterdamsebaan trekt meer verkeer met een herkomst of bestemming ten zuidoosten van het plangebied aan ten koste van de andere hoofdwegen. De toegenomen verkeersintensiteit op de Rotterdamsebaan leidt tot een lichte toename (6%) van verkeer op de Mercuriusweg door verkeer dat richting Laak afslaat en in de plansituatie vaker via de A12 over een andere weg richting Laak rijdt. Ook neemt de verkeersintensiteit op

de Binckhorstlaan richting het CID circa 14% toe. Dit zal een negatief effect hebben op de wachttijden voor autoverkeer op de kruispunten tussen de Binckhorstlaan en kruisende wegen ten noorden van de monding van de Victory Boogie Woogietunnel. Op de wegen waar de verkeersintensiteit toeneemt (Binckhorstlaan en Mercuriusweg) zal ook een licht negatief effect op de geluidbelasting en luchtkwaliteit te verwachten zijn.

2.5.1.4.4 Langgerekte gebouwen langs drukke wegen

Hoewel dit de bereikbaarheid en doorwaadbaarheid voor autoverkeer en deels voor fietsers en voetgangers verslechtert, bieden deze gebouwen wel effectieve bescherming tegen verkeersgeluid en piekwaarden van luchtverontreinigende stoffen voor het binnengebied, wat resulteert in een gezondere leefomgeving en een aanzienlijk lager aantal geluidgehinderden. Het model verbetert het windcomfort en maakt het mogelijk om het hart van het gebied stiller, groener en gezonder in te richten.

Het toepassen van een dergelijk stedenbouwkundig model langs de Supernovaweg en Binckhorstlaan is echter niet realistisch gezien de stedenbouwkundige situatie in de Binckhorst. De stedenbouwkundige opzet in de Binckhorst volgt landschappelijke structuren en eigendomsgrenzen, waarbij compacte stadsblokken met beperkte gevellengte de menselijke maat, levendige straatprofielen en voldoende adressen waarborgen. Grote, langgerekte bouwblokken worden onwenselijk geacht omdat ze visuele en functionele barrières vormen, de verbindingen voor voetgangers en fietsers belemmeren, en afbreuk doen aan de beoogde levendigheid en toekomstige flexibiliteit van het gebied.

2.5.2 UITKOMSTEN DE VLIETLIJN

2.5.2.1 Effecten

De effecten van het basisalternatief op alle aspecten staan in onderstaande tabel. In 5.1.1 van het planMER wordt per aspect uitleg gegeven bij de beoordeling. De beoordeling voor De Vlietlijn verschilt voor de meeste aspecten tussen drie deelgebieden. Deze worden gevormd door de drie gemeenten in het plangebied: Den Haag (DH), Leidschendam-Voorburg (LV) en Rijswijk (RW).

Aspect	Criterium	Beoordeling		
		DH	LV	RW
Duurzame mobiliteit	Modal shift naar fiets en gebruik OV	+	0/+	0/+
	Ruimte voor fietsers en voetgangers	+	-	0/-
Verkeersveiligheid	Aantal potentiële conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers	-	0/-	-
	Oversteekbaarheid hoofdwegen en Vlietlijn	-	-	--
Doorstroming autoverkeer	Kruispuntbelasting	-	--	-
Autoparkeren	Parkeerdruk	-	-	0
Tramhaltes	Positionering tramhaltes	+	++	++
Luchtkwaliteit	Verandering in jaargemiddelde concentratie stikstofoxiden	0	0	0
	Verandering in jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM10)	0	0	0
	Verandering in jaargemiddelde concentratie zeer fijnstof (PM2,5)	0	0	0
	Bijdrage Vlietlijn aan concentratie fijnstof (PM10)	0	0	0
Geluid	Geluidbelast oppervlak	0	0	0
	Aantal in hoge mate gehinderden binnen verschillende geluidsklassen	0	0	0
	Aantal slaapverstoorden binnen verschillende geluidsklassen	0	0	0
	Geluidshinder wegverkeer & Vlietlijn	0	0/+	0
	Kans op boog- en stootgeluid	--	--	--
Trillingen	Trillingshinder en -schade	0/-	-	--
Natuur	Beschermde gebieden Natura 2000 (stikstof)	0		
	Bomen	-	-	--
	Tuin- en parksoorten	-	-	0/+
Stedelijk groen & maatschappelijke ontwikkelingen	Kwantiteit stedelijk groen	+	++	++
	Kwaliteit stedelijk groen	++	+	0/+
	Maatschappelijke voorzieningen	0	0	0
Archeologie & Cultuurhistorie	Effect op bekende archeologische waarden en verwachte archeologische waarden	0/-	-	-
	Effect op cultuurhistorische waarden	-	0	0
Bodem	Toename bodemdaling en mogelijke schade als gevolg hiervan	0/-	0/-	0/-
	Grondwaterstandsdaling	0/-	0/-	0/-
	Ruimte voor gebruiksfuncties in de ondergrond	-	0/-	0/-
Water	Beïnvloeding waterberging en afvoer	0		
	Beïnvloeding oppervlaktewatersysteem	0		
	Beïnvloeding grondwatersysteem	0/-		
	Beïnvloeding oppervlakte- en grondwaterkwaliteit	-		
	Beïnvloeding van de waterveiligheid	-		
Ruimtelijke & stedenbouwkundige kwaliteit	Groene inbedding	+	+	0
	Architectonisch signatuur	+	+	+
	Verankering van mobiliteit, landschap en architectuur	-	+	+
	Specifieke profielen op basis van lokale kwaliteiten	-	+	0
	Halte ontwerp met lokale karakteristiek	+	-	-
Klimaatadaptatie	Wateroverlast (hydrologische variabiliteit)	0/+	0/+	0/+
	Overstromingsrisico	0/-	0/-	0/-
	Droogte	0	0	0
	Hittestress	0/-	0/-	0/-
Lichthinder	Lichthinder door inschijning Vlietlijn	0/-	-	-

2.5.2.2 Doelbereik

Er zijn twee doelen geformuleerd voor De Vlietlijn:

1. Verbeteren van de kwaliteit van het mobiliteitssysteem in het plangebied inclusief stimuleren van lopen, fietsen en gebruik ov.
2. Hoogwaardige inpassing in het plangebied met nadruk op het verbeteren van leefmilieu, leefomgeving en verkeersveiligheid.

Deze doelen richten zich op de inpassing van het voorkeurstracé 1T in het stedelijk weefsel van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk op een wijze dat zo weinig mogelijk negatieve effecten op de omgeving optreden, en op de bijdrage die De Vlietlijn levert in de verschuiving van de vervoerswijzekeuze van mensen van de auto naar actieve mobiliteit en het openbaar vervoer. Deze doelen zijn vertaald in negen ontwerpprincipes.

Ontwerpprincipe	Beoordeling
STOMP als leidend principe in alle deelgebieden	0/+
Mobiliteit geïntegreerd in openbare ruimte, geen barrière	0/-
Verstedelijking mogelijk maken, ontsluiten buurten en ontwikkelkansen verzilveren	+
Optimale reistijden, comfort en overstapmogelijkheden	0/+
Voldoende ruimte en continuïteit voor langzaam verkeer	0/+
Aantrekkelijke (groen) openbare ruimte maken	0
Klimaatadaptief	0
Herkenbare architectonische vormgeving lijn, haltes en kunstwerken	+
Veiligheid en levendigheid langs de lijn; programma's plinten faciliteren	0/+

STOMP als leidend principe in alle deelgebieden

Het verkeersmodel dat voor De Vlietlijn is doorgerekend, laat het effect van De Vlietlijn en de Doorontwikkeling op de modal split in de Binckhorst zien. Het totale aantal dagelijkse reizigers groeit van 102.000 naar ruim 159.000. Het aandeel autobewegingen daalt van 37% in de referentiesituatie naar 31% in de plansituatie. Het aandeel fietsbewegingen stijgt van 48% naar 51%, en het aandeel ov-bewegingen stijgt van 15% naar 18%. Het effect op uitsluitend de 9.100 nieuwe reizigers per dag in de plansituatie ten opzichte van de referentiesituatie is nog een stuk groter: slechts 16% van de nieuwe reizigers kiest voor de auto. De overige vervoersbewegingen vinden plaats per fiets (60%) of openbaar vervoer (24%). Dit zijn in vergelijking met vergelijkbare projecten hoge getallen, waardoor het doelbereik van De Vlietlijn positief uitpakt.

Het planMER constateert echter een belangrijk risico voor de verwachte modal shift: De Vlietlijn rijdt op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg mee met het wegverkeer, en op deze wegen is sprake van structurele congestie. De reistijden op de Geestbrug en de cyclustijden op aangrenzende kruispunten zijn mogelijk zelfs een onderschatting, omdat een fysieke verkeersmeting uitwijst dat verkeersintensteiten op de Geestbrugweg in werkelijkheid tot 30% hoger kunnen zijn dan die in het verkeersmodel. De tram rijdt tussen het kruispunt Prinses Mariannelaan/Binckhorstlaan en Geestbrugweg/Haagweg mee met het autoverkeer en op momenten dat zich wachtrijen vormen voor het wegverkeer staat de tram ook vast. Deze situatie heeft een negatief effect op de betrouwbaarheid en daardoor aantrekkelijkheid van de tram, en dit leidt ertoe dat de modal shift kleiner zou zijn dan geprognosticeerd in het verkeersmodel.

Het doelbereik van het Gebiedsprogramma Vlietlijn daarom licht positief (0/+). Indien het risico op stremmend verkeer op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan verminderd of weggenomen zou worden, zou deze beoordeling verbeteren naar een positieve (+) score. Een logische aanleiding om de situatie te verbeteren, is om ervoor te kiezen om één van de maatregelpakketten door te voeren.

Mobiliteit geïntegreerd in openbare ruimte, geen barrière
De Vlietlijn vormt een nieuwe doorgaande lijn in het stedelijk weefsel die op meerdere plekken tot barrièrewerking leidt. Het beeld verschilt per gemeente. In Den Haag is de barrièrewerking van de infrastructuur aanzienlijk. De Binckhorstlaan is door het grote aantal rijstroken en de beperkte beschikbare oversteekpunten moeilijk te passeren. De Vlietlijn kruist andere verkeersstromen gelijkvloers op de Regulusweg, Maanweg, Zonweg, Sint Barbaraweg, Wegastraat en Mercuriusweg. De tram krijgt hier voorrang en draagt op die manier bij aan de barrièrewerking. Daarnaast ontstaat met betrekking tot oversteekbaarheid nog een nieuw knelpunt tussen weg- en tramverkeer ter plekke van de toegang tot het Bink36-terrein. Hier stijgt de verkeersintensiteit voor met name fietsers sterk.

In Leidschendam-Voorburg heeft de komst van De Vlietlijn een negatief effect op de oversteekbaarheid, met name bij het kruispunt tussen de Prinses Mariannelaan en de Binckhorstlaan. Hier wordt de situatie complexer door de interactie tussen de tram en het autoverkeer op een al drukke weg. Het gebied, dat volgens de huidige visie als goed oversteekbaar wordt beschouwd, wordt door de toename van verkeersdrukte en tramverkeer minder toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Dit leidt tot een negatieve beoordeling van de oversteekbaarheid en versterkt de barrièrewerking van de infrastructuur. Op de Prinses Mariannelaan zelf rijden de trams op de rijbaan. Hierdoor is het barrièreversterkende effect van De Vlietlijn een stuk kleiner.

In Rijswijk is de impact van De Vlietlijn op de oversteekbaarheid minder groot. Het kruispunt tussen de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan is al druk en onoverzichtelijk, maar de komst van de tram veroorzaakt geen grote nieuwe belemmeringen. Ook hier rijdt de tram met het wegverkeer op de rijbaan mee. De barrièrewerking in dit deelgebied blijft daardoor grotendeels onveranderd.

Het doelbereik van het Gebiedsprogramma Vlietlijn wordt licht negatief (0/-) beoordeeld. De situatie in de Sporendriehoek kan verbeterd worden indien De Vlietlijn hier ondergronds aangelegd wordt. In die situatie komt er wel een gelijkvloerse kruising tussen tram- en fietsverkeer bij ter plekke van de Schenktunnel.

Verstedelijking mogelijk maken, ontsluiten buurten en ontwikkelkansen verzilveren
De komst van De Vlietlijn is randvoorwaardelijk voor de doorontwikkeling Binckhorst, omdat zonder hoogwaardige ov-verbinding met omliggende gebieden de doorstromingsproblemen op de wegen in het gebied onacceptabel groot zouden worden. Hiervoor is het nodig dat De Vlietlijn zoveel mogelijk woon- en werkgebieden bedient. De halteligging is hiervoor van groot belang. In totaal komen er zeven haltes binnen het plangebied te liggen: vier in de gemeente Den Haag, twee in 45 Leidschendam-Voorburg, en één halte in Rijswijk.

De Vlietlijn draagt in alle drie de gemeenten positief bij aan de ontsluiting van woon- en werkgebieden. In Den Haag ligt ruim 82% van de woningen en 65% van de bedrijfsruimte binnen het invloedsgebied van een tramhalte, wat de bereikbaarheid aanzienlijk verbetert. Echter, het Trekvlietplein en Bink36 blijven deels buiten het bereik van een tramhalte, waardoor de ontsluiting hier beperkt is. Deze situatie kan verbeterd worden als voor het tracé van De Vlietlijn in de Sporendriehoek gekozen wordt voor de tunnelvariant. In dat geval ontstaat ruimte voor een ondergrondse tramhalte onder het HABO-terrein. Het nadeel hiervan is dat de (substantiële) vervoerswaarde van De Vlietlijn voor de Rivierenbuurt en het Beatrixkwartier komt te vervallen omdat deze gebieden buiten het invloedsgebied van de tramhaltes van De Vlietlijn komen te vallen.

De gehele wijk Voorburg-West valt binnen loopafstand van één van de tramhaltes aan de Maanweg, station Voorburg of de Geestbrug ligt. Voor Rijswijk is de dekking van de tramhaltes volledig langs de route: meer dan 90% van Cromvliet ligt binnen het invloedsgebied van de tramhaltes aan de Geestbrug en Haagweg. Het doelbereik van het Gebiedsprogramma Vlietlijn scoort positief (+).

Optimale reistijden, comfort en overstapmogelijkheden
De aantrekkelijkheid van De Vlietlijn als alternatief voor de auto wordt in belangrijke mate bepaald door de betrouwbaarheid van de verbinding. Het grote voordeel van de tram ten opzichte van de auto is dat trams niet afhankelijk zijn van congestie op de weg en dat de reistijd constanter is. Dit zorgt ervoor dat reizigers hun reis beter kunnen plannen dan als ze met de auto reizen, en dat verleidt een deel van de reizigers om de auto te laten staan. Naast de duur en betrouwbaarheid van de reistijd zijn ook de overstapmogelijkheden op andere vervoerswijzen van belang. Hiervoor dienen tramhaltes in de buurt van modaliteitsknooppunten zoals treinstations te liggen. De Vlietlijn krijgt voorrang op gelijkvloerse kruisingen met wegverkeer. Dat betekent dat op het gedeelte van het tracé waar de trambaan gescheiden ligt van de rijbaan, de trams snel en betrouwbaar rijden. Dit betreft het tracé tussen Den Haag Centraal en station Voorburg, plus het tracé tot aan de kruising van de Binckhorstlaan met de Prinses Mariannelaan. Vanaf hier rijdt De Vlietlijn tot aan het kruispunt Geestbrugweg/Haagweg mee met het wegverkeer. Voor de tramverbinding tussen Den Haag Centraal en Voorburg ziet het planMER geen knelpunten met betrekking tot de snelheid en betrouwbaarheid van de tramdienst.

Datzelfde geldt niet voor de verbinding richting Rijswijk. Structurele doorstromingsproblemen voor wegverkeer op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg leidt tot een belangrijk risico voor de doorstroming van De Vlietlijn. Een binnen het verkeersmodel uitgevoerde reistijdanalyse op de Geestbrug laat zien dat de gemiddelde snelheid van wegverkeer op de brug in 70% van de tijd in de ochtend- en avondspits lager dan 30 km/u bedraagt. Dit duidt op doorstromingsproblemen. In de plansituatie neemt de verkeersintensiteit op de Geestbrugweg met 13% toe van 6.900 naar 7.800 voertuigen per etmaal. Doorstromingsproblemen voor het wegverkeer en tramverkeer nemen daardoor verder toe. Dit knelpunt kan grotendeels gemitigeerd worden door maatregelpakket 1 met mobiliteitsmaatregelen door te voeren. In deze situatie neemt de verkeersintensiteit op de Geestbrugweg af met 60% ten opzichte van de plansituatie. Het grote nadeel is echter dat de directe verbinding voor wegverkeer tussen Cromvliet en Voorburg-West komt te vervallen.

De positionering van tramhaltes ten opzichte van andere modaliteiten is gunstig. De trams stoppen op Den Haag centraal op het bestaande tramstation. Dit is gunstig gelegen ten opzichte van de treinperrons, fietsenstallingen, en overstapmogelijkheden op andere trams en bussen. Op station Voorburg ligt de tramhalte direct naast het busstation, de fietsparkeervoorzieningen en het treinstation. Een klein aandachtspunt is de variant waarbij de tramhalte naast Opa's veldje gepositioneerd wordt. Treinreizigers moeten hierdoor ongeveer 100 m verder lopen om over te stappen op de tram, en ze steken hierbij de Prinses Mariannelaan over.

De tramhaltes zijn optimaal gepositioneerd ten opzichte van overstapmogelijkheden op andere modaliteiten en er geen knelpunten zijn voor wat betreft de snelheid en betrouwbaarheid van de trams tussen Den Haag Centraal en Voorburg. Er is echter wel een belangrijk knelpunt voor de verbinding richting Rijswijk. Daarom scoren we het doelbereik van het Gebiedsprogramma Vlietlijn licht positief (0/+).

Voldoende ruimte en continuïteit voor langzaam verkeer
De Vlietlijn heeft een licht negatief effect op de ruimte voor fietsers en voetgangers, maar het Gebiedsprogramma probeert knelpunten op te lossen en de komst van De Vlietlijn op zichzelf heeft een belangrijke verschuiving in de modal split tot gevolg. Zonder De Vlietlijn zou het wegverkeer sterker toenemen, wat een negatief effect op de ruimte en continuïteit voor langzaam verkeer zou hebben. Er worden ingrepen gedaan in de verkeersinrichting, gericht op het verbeteren van de situatie en ruimte voor fietsers en voetgangers:

- Verlengde Velostrada kruising HOV en Binckhorstlaan
- Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
- Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
- Inrichting Lekstraat
- Herinrichting Prinses Mariannelaan
- Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
- Herinrichting Geestbrugweg

Deze maatregelen verbeteren de ruimte voor fietsers en voetgangers in het plangebied. Het gevolg hiervan is dat de infrastructuur ingericht is op hogere intensiteiten fietsers en voetgangers en dat de verkeersveiligheid verbetert. In het planMER worden de volgende kanttekeningen gemaakt:

- De fietsbare wokkel ter hoogte van de Schenktunnel kan alleen aangelegd worden als voor het tracé van De Vlietlijn in de Lekstraat/Sporendriehoek gekozen wordt voor de maaiveldvariant.
- De maatregelen die getroffen worden op de Geestbrug in maatregel 17 (Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug) worden in het Gebiedsprogramma niet beschreven. De keuze voor een maatregel(pakket) hangt af van de balans tussen verbeteringen in doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid enerzijds, en de impact op de lokale bereikbaarheid anderzijds. Er is geen duidelijke voorkeur voor een specifiek(e) maatregel of maatregelpakket; de uiteindelijke keuze vereist een afweging door de betrokken gemeenten.
- Het daadwerkelijke effect van de herinrichting van de Prinses Mariannelaan en Lekstraat hangt af van de planuitwerkingsfase.

Het doelbereik van het Gebiedsprogramma Vlietlijn wordt licht positief (0/+) beoordeeld.

Aantrekkelijke (groen) openbare ruimte maken
De aanleg van De Vlietlijn heeft verschillende effecten op stedelijk groen. In Den Haag is er een netto toename van ongeveer 5.150 m² groen, wat resulteert in een vergroening van 25% langs de trambaan. In Leidschendam-Voorburg wordt bijna 3.100 m² groen verwijderd met een netto verlies van 1.850 m². Dit is een afname van ruim 50%. In Rijswijk wordt 850 m² groen toegevoegd. Al met al neemt het aandeel openbaar groen langs de trambaan met 13% toe.

De aanleg heeft ook grote gevolgen voor het behoud van bomen met meer dan 10% van de bomen in het plangebied die onherstelbare schade oplopen. In Den Haag gaat 10% van de bomen verloren met grote verliezen langs de Lekstraat, Binckhorstlaan en Maanweg. In Leidschendam-Voorburg verdwijnt ook meer dan 10% van de bomen. Aanzienlijke impact is er langs de Huygenstraverse, het Stationsplein Voorburg en de Prinses Mariannelaan, waar tot 60% van de bomen verdwijnt of onherstelbare schade oploopt.
In Rijswijk is het vergelijkbaar, waarbij langs de Geestbrugweg circa 60% van de bomen niet duurzaam behouden worden. Door de netto toename van groen en het verlies van bomen wordt het doelbereik van het Gebiedsprogramma als neutraal (0) beoordeeld.

Klimaat adaptief
De Vlietlijn ondersteunt deels klimaat adaptieve maatregelen, maar er blijven knelpunten en gevoeligheden. De herinrichting van de openbare ruimte verbetert het waterbergende vermogen licht, maar het overstromingsrisico blijft gelijk, hoewel de impact door de toename van de waarde in het gebied wel beperkt toeneemt. De kap van 169 bomen draagt bij aan een lichte verslechtering van de situatie voor hittestress, ondanks compensatie van een deel van het groen. Hoewel de ontwikkeling klimaatadaptatieproblemen voorkomt, blijven er aandachtspunten rond verlies van groen en de impact van overstromingen. Het doelbereik wordt neutraal (0) beoordeeld.

Herkenbare architectonische vormgeving lijn, haltes en civieltechnische bouwwerken
De Vlietlijn is architectonisch herkenbaar en is met ingetogen civieltechnische bouwwerken en rustige materialen, goed geïntegreerd in de omgeving. De haltes zijn modulair en samenhangend, wat bijdraagt aan de consistentie van het ontwerp. Echter, het ontwerp mist variatie en bijzondere accenten per halte, waardoor het niet optimaal inspeelt op de specifieke stedelijke context. Ondanks deze verbeterpunten krijgt De Vlietlijn een positieve beoordeling (+) voor de architectonische vormgeving.

Veiligheid en levendigheid langs de lijn; programma's plinten faciliteren
De Vlietlijn is ontworpen met aandacht voor veiligheid, levendigheid en stedelijke integratie, met verbeteringen zoals het reduceren van autoverkeer, veilige kruispunten en goede verbindingen voor voetgangers en fietsers, om zo met name de leefbaarheid te verbeteren. Haltes worden strategisch geplaatst op verdichtingsknooppunten om de bereikbaarheid en integratie in de stedelijke omgeving te verbeteren. Echter, er blijven knelpunten bij de Prinses Mariannelaan, Geestbrugweg en Binckhorstlaan, zoals beperkte ruimte voor kruispunten en gemengd verkeer, wat de verkeersveiligheid kan beïnvloeden. De Vlietlijn biedt kansen voor levendige plinten met commerciële functies en voorzieningen, wat zorgt voor sociale interactie, maar er moet zorgvuldig worden omgegaan met de ruimtelijke impact en verlies van groen, vooral bij Opa's Veldje. Het STOMP-principe draagt bij aan duurzame mobiliteit, maar er zijn zorgen over de uitvoering van verkeersmaatregelen en knelpunten bij haltes. Al met al is het ontwerp aantrekkelijk en biedt het potentieel voor levendigheid langs de lijn, maar verdere uitwerking is nodig om alle veiligheids- en ruimtelijke uitdagingen volledig te adresseren. Het planMER beoordeelt het doelbereik van De Vlietlijn licht positief (0/+).

2.5.2.3 VARIANTEN

2.5.2.3.1 Tracé De Vlietlijn in Sporendriehoek

Maaiveldvariant
Voor de inpassing van de maaiveldvariant komen verschillende opgaven naar voren, met name op het gebied van ruimtelijke inpassing. Vanuit logistiek oogpunt is een belangrijk knelpunt dat het deelgebied Sporendriehoek niet bereikbaar gemaakt kan worden voor wegverkeer, wat een harde eis is vanuit ProRail en NS. Daarnaast is er bij het Bink36-terrein onvoldoende ruimte om het fietsverkeer aan te sluiten op de Velostrada. Echter, voorziet deze variant de herinrichting van de Schenktunnel tot een fietsbare helling en een overzichtelijkere kruising met de Binckhorstlaan, wat de verkeersveiligheid bevorderd. In het kader van milieueffecten, leidt de maaiveldvariant tot meer geluidoverlast, verrommeling van de omgeving en een verminderde beschikbaarheid van ruimte voor stedelijk groen. Ook moet de kop van het cultuurhistorisch waardevolle Bink36-gebouw worden gesloopt. Het aantal woningen en bedrijven neemt toe binnen het invloedsgebied van De Vlietlijn wat positief is voor de toegankelijkheid. Echter vallen het Bink36-terrein en Trekvlietplein net buiten het invloedsgebied van de tramhaltes.

Tunnelvariant
De tunnelvariant wordt voor een groot deel ondergronds aangelegd, waardoor minder knelpunten op maaiveld optreden. Dit betekent dat het deelgebied Sporendriehoek via Lekstraat-Zuid bereikbaar kan worden gemaakt voor wegverkeer. Daarnaast ontstaat er op het Bink36-terrein voldoende ruimte om fietsverkeer aan te sluiten op de Velostrada. De ondergrondse ligging van de tram vermindert de geluidshinder en biedt meer mogelijkheden voor stedelijk groen. Bovendien maakt een ondergrondse halte onder het Bink36-terrein het mogelijk om nieuwe bedrijfsruimte en woningen op het Trekvlietplein binnen het bereik van De Vlietlijn te brengen. Echter, kan tijdens de aanleg diepe bronbemalingen leiden tot groeischade aan bomen en verstoringen van grondwaterstromingen. Er worden ook permanente effecten op grondwaterpeilen en oppervlaktewater verwacht, waaronder de mogelijke (gedeeltelijke) demping van water op het Bink36-terrein. Eveneens, zal er een groter deel van de kop van het Bink36-gebouw moet worden gesloopt, hoewel herstel mogelijk is. Daarnaast leidt de aanleg van de tunnel tot meer en langduriger trillingshinder en vergroot het ondergrondse ruimtebeslag het risico op conflicten met kabels, leidingen en boomwortels. Specifieke uitdagingen zijn de aanleg van een sifon ter plaatse van een duiker die de Binckhorstlaan kruist.

Aspect	Criterium	Maaiveld	Tunnel
Duurzame mobiliteit	Ruimte voor fietsers en voetgangers	0	+
Verkeersveiligheid	Oversteekbaarheid hoofdwegen en Vlietlijn	0/+	0/+
Doorstroming autoverkeer	Kruispuntbelasting	0/-	0
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid van deelgebieden	--	0/+
Tramhaltes	Positionering tramhaltes	+	++
Geluid	Geluidbelast oppervlak	-	0/-
Trillingen	Trillingshinder	0/-	--
Cultuurhistorie	Effect op cultuurhistorische waarden	--	-
Bodem	Locaties met bodem- en grondwaterverontreinigingen	0	0/+
Openbare ruimte	Ruimte voor gebruiksfuncties in de ondergrond	0/-	-
Stedelijk groen & maatschappelijke voorzieningen	Beschikbaar oppervlak stedelijk groen	0/+	+
	Toe- en afname bomen	-	--
Water	Beïnvloeding waterberging en afvoer	0	-
	Beïnvloeding oppervlaktewatersysteem	0	0/-
	Beïnvloeding grondwatersysteem	0/-	-
Stedenbouwkundige kwaliteit	Kwaliteit openbare ruimte	-	0/-

Conclusie
Geen van beide varianten heeft een duidelijke voorkeur op basis van milieu- en leefomgevingseffecten. De tunnelvariant scoort iets beter, maar het verschil is marginaal. De keuze hangt af van een bredere afweging, waaronder kosten, draagvlak en technische maakbaarheid.

2.5.2.3.2 Programma Sporendriehoek
In de effectbeoordeling kan voor de meeste beoordelingscriteria geen onderscheid worden gemaakt tussen de minimale en maximale variant. Dit komt door twee factoren. Ten eerste is de voetafdruk op maaiveld van de gebouwen in beide varianten hetzelfde. Het verschil tussen de Maximale en Minimale variant uit zich in een verdere uitbreiding van het programma van de Minimale variant - in de Maximale variant

worden extra verdiepingen gebouwd op de gebouwen van de Minimale variant. Ten tweede houden de beoordelingsschalen die ten grondslag liggen aan de effectscores geen rekening met het aantal woningen of vierkante meters aan bedrijfsruimte in het toekennen van een score.

De minimale en maximale variant geven weer dat beide positieve effecten hebben op de ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit wordt gerealiseerd door verbeteringen aan fietspaden en voetpaden waardoor de toegankelijkheid wordt vergroot. Echter, neemt de druk op deze voorzieningen ook toe. De kruispunten in het gebied worden in beide varianten zwaar belast, waarbij de maximale variant zorgt voor een aanzienlijke toename van de verkeersdruk, wat bestaande knelpunten verder verergert. Hierbij zijn de risico's op conflictsituaties bij deze kruispunten relatief beperkt wanneer er wordt ingezet op de minimale variant, terwijl de intensievere verkeerstromen bij de maximale variant tot extra risico's leidt. Met betrekking tot de geluidsbelasting in het gebied, zorgen de toevoeging van extra verdiepingen - maximale variant - in de bebouwing voor een lichte verbetering van de geluidsbelasting op hogere niveaus, maar de geluidsituatie blijft een knelpunt. Met deze reden wordt de bouw van woningen sterk afgeraden. Trillingshinder is vergelijkbaar in beide varianten en heeft een neutrale impact. Op het gebied van omgevingsveiligheid zijn er geen directe risico's die de varianten met zich meebrengen. Het is echter wel noodzakelijk dat er maatregelen worden genomen om de beperkte vluchtroutes bij calamiteiten te verbeteren. De maat en schaal van de bebouwing biedt in beide varianten mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. Een hogere bebouwingsdichtheid, zoals die in de maximale variant, draagt hier positief aan bij. De gezonde leefomgeving scoort in beide varianten negatief door problemen zoals hittestress, beperkte verblijfsruimte, slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

In het algemeen leidt de maximale variant tot meer verkeersdruk en grotere risico's, terwijl de minimale variant voorziet in een beperkter programma wat leidt tot minder impact op het gebied.

Conclusie
Op basis van deze beoordeling zijn er geen zwaarwegende milieueffecten die een voorkeur voor een variant rechtvaardigen. Doorslaggevende factoren zoals verkeersveiligheid, doorstroming op de Binckhorstlaan en aangrenzende kruispunten en geluid moeten nog kwantitatief worden onderzocht in de verdere planuitwerking.

Aspect	Criterium	Variant Minimaal programma	Variant Maximaal programma
Duurzame mobiliteit	Ruimte voor fietsers en voetgangers	+	+
Verkeersveiligheid	Aantal potentiële conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers.	0/-	-
Doorstroming autoverkeer	Kruispuntbelasting	--	--
Tramhaltes	Positionering tramhaltes	+	+
Geluid	Geluidbelast oppervlak	-	-
Trillingen	Trillingshinder	0	0
Omgevingsveiligheid	Ligging van gevoelige objecten binnen EV-aandachtsgebieden en PR-contour	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Maat en schaal van de bebouwing	+	0/+
Gezonde leefomgeving	Gezonde leefomgeving	-	-

2.5.2.3.3 Eindhalte station Voorburg

Uit de beoordeling van de eindhalte van de Vlietlijn in de stationsomgeving van Voorburg blijkt vanuit milieueffecten een lichte voorkeur voor een halte op de Maanweg. De verschillen tussen de milieueffecten die voortkomen uit de drie varianten zijn echter beperkt. De belangrijkste verschillen komen voort uit de afstand van de tramhalte op Maanweg en Opa's veldje tot station Voorburg, uit de toegevoegde kruising van de trambaan met weg- en fietsverkeer over de Prinses Mariannelaan, de effecten op natuur en tuin- en parksoorten, en uit het ruimtebeslag van de Vlietlijn in het gebied tussen de Prinses Mariannelaan en de Maanweg. Bij de variant Stationsplein Voorburg ontstaat een nieuwe kruising tussen de trambaan en de Prinses Mariannelaan, wat het aantal potentiële conflictsituaties voor verkeer licht verhoogt. In de variant Opa's Veldje wordt de Prinses Mariannelaan niet gekruist door de tram, maar neemt het voetgangersverkeer dat de weg oversteekt mogelijk toe, wat ook risico's met zich meebrengt. De tramhalte is echter ook bereikbaar vanaf de treinperrons zonder de Prinses Mariannelaan over te steken. Bij de variant Stationsplein Voorburg ligt de tramhalte direct naast het treinstation, wat een eenvoudige overstap tussen tram en trein mogelijk maakt. In de variant Opa's Veldje moeten reizigers echter ongeveer 100 meter lopen en de Prinses Mariannelaan oversteken om van tram naar trein te komen, wat de overstap minder gemakkelijk maakt. Ditzelfde geldt voor de variant Maanweg, waarbij de afstand tussen de eindhalte en het station op ongeveer 850 meter ligt. De grote afstand zorgt ervoor dat de tram en trein niet goed met elkaar verbonden zijn. Er is geen sprake van een hubfunctie met overstapmogelijkheden voor de eindhalte bij de Maanweg.

Qua stedelijk groen gaat in varianten Stationsplein en Opa's veldje groen verloren, maar bij Opa's Veldje wordt iets meer groen verwijderd door de aanleg van een bredere tramhalte. Deze varianten hebben een vergelijkbaar effect op het oppervlaktewatersysteem, omdat de trambaan in beide gevallen op palen wordt aangelegd, waardoor netto geen water verloren gaat. Voor de variant Maanweg wordt er beter gescoord ten opzichte van de andere varianten omdat de Huygenstraverse niet wordt overgestoken. In de variant Stationsplein Voorburg is er mogelijk een effect op de verkeersafwikkeling bij de kruising van de Prinses Mariannelaan met de Laan van Nieuw Oosteinde, terwijl dit in de varianten Opa's Veldje en Maanweg niet speelt. Ten slotte wordt de Huygenstraverse in varianten Stationsplein en Opa's veldje heringericht, maar zonder grote netto effecten op de ruimte voor fietsers en voetgangers.

Aspect	Criterium	Stationsplein Voorburg	Opa's veldje	Maanweg
Duurzame mobiliteit	Ruimte voor fietsers en voetgangers	-	-	0
Verkeersveiligheid	Aantal potentiële conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers.	-	0/-	0
	Oversteekbaarheid hoofdwegen en Vlietlijn	0/-	0	0
Doorstroming autoverkeer	Kruispuntbelasting	0	0	0
Tramhaltes	Positionering tramhaltes	++	+	--
Stedelijk groen & maatschappelijke voorzieningen	Kwantiteit stedelijk groen	0/-	-	0
Natuur	Tuin- en parksoorten	--	--	0/-
Water	Beïnvloeding oppervlaktewatersysteem	-	-	0

Conclusie
De variant Maanweg, hoewel aanzienlijk beter scorend op milieueffecten, sluit niet aan op station Voorburg waardoor deze niet de hubfunctie voor het mobiliteitsnetwerk kan uitvoeren. Voor de overige twee varianten is de verwachting dat de keuze voor de positionering van de eindhalte uiteindelijk vooral bepaald zal gaan worden door andere factoren zoals draagvlak of kosten.

2.5.2.3.4 Maatregelpakketten autoverkeer

Plansituatie
In de plansituatie scoren meerdere aspecten uit het beoordelingskader negatief. Het aantal vervoersbewegingen in de Binckhorst neemt met grofweg 230% toe in de plansituatie, en ondanks het feit dat een groot deel hiervan toe te wijzen is aan fiets en OV, stijgt ook het aantal autobewegingen in het gebied sterk. De doorstroming van het autoverkeer heeft hieronder te lijden. Deze verkeersdrukte heeft ook effecten op de doorstroming van de Vlietlijn, met name op de Geestbrug. Ook verslechtert de verkeersveiligheid in het gebied door het toenemende verkeer, de grotere hoeveelheid fietsers in het gebied, en de inpassing van de Vlietlijn waarbij op meerdere kruispunten veilige oversteekplaatsen voor langzaam verkeer aangelegd moeten worden.

Maatregelpakket 1
De maatregelen in maatregelpakket 1 zorgen ervoor dat een aanzienlijk deel van het doorgaand verkeer dat in de plansituatie in het studiegebied rijdt, afgewenteld wordt op het bovenliggende wegennet. Maatregelpakket 1 heeft daardoor over de breedte een netto positief effect op de doorstroming van verkeer. Met name de verkeersdruk op de Prinses Mariannelaan, Geestbrugweg, Maanweg en Binckhorstlaan neemt aanzienlijk af. Dit bevordert ten opzichte van de plansituatie de doorstroming van de Vlietlijn op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan. De afname van verkeersintensiteiten vermindert ook de geluidbelasting rondom deze wegen. Dit heeft een licht positief effect op verkeersveiligheid doordat minder druk verkeer leidt tot het ontstaan van minder risicovolle verkeerssituaties. Wel neemt de verkeersdruk op de Supernovaweg, Mercuriusweg en Rotterdamsebaan toe. Verreweg het grootste nadeel van dit maatregelpakket is dat de directe verbinding tussen Cromvliet en Voorburg-West over de Geestbrug voor wegverkeer in zijn geheel afgesloten wordt. Voor de bewoners van deze wijken is dit een forse achteruitgang in uitvalsmogelijkheden per auto vanuit de wijk.

Maatregelpakket 2
Het netto effect van maatregelpakket 2 op de verkeersintensiteiten in het studiegebied is kleiner dan dat van maatregelpakket 1. Dat komt doordat minder verkeer afgewenteld wordt op het bovenliggende wegennet. De afsluitingen voor wegverkeer op de Binckhorstlaan en Regulusweg verminderen de verkeersintensiteiten op deze wegen. Tegelijkertijd neemt de verkeersdruk op andere wegen (met name de Prinses Mariannelaan, Supernovaweg en Laan van Nieuw Oosteinde) aanzienlijk toe, wat de verkeersveiligheid in dat gebied verslechtert en de geluidbelasting verhoogt. De bereikbaarheid van woonwijken, met name tussen de Binckhorst en Voorburg-West, verslechtert door het verlies van directe verbindingen. Er zijn echter minder tijdrovende omrijdmogelijkheden voorhanden dan in de situatie in maatregelpakket 1 waarin de Geestbrug afgesloten wordt voor autoverkeer. Buiten dit effect leidt maatregelpakket over de breedte tot minder positieve effecten dan maatregelpakket 1.

Maatregelpakket 3
Voor alle beoordelingsaspecten die afgeleid zijn van het aanvullende verkeersonderzoek is de beoordeling van dit maatregelpakket een afgeleide van die van maatregelpakket 2, waarbij is uitgegaan van vergelijkbare effecten met een minder grote magnitude. Maatregelpakket 3 brengt in plaats van tweerichtingsafsluiting op de Binckhorstlaan en Regulusweg eenrichtingsafsluiting aan. Dit leidt tot kleinere afnames in verkeersintensiteiten dan maatregelpakket 2. Omdat directe verbindingen tussen woonwijken intact blijven, heeft dit pakket minder impact op bereikbaarheid en verkeersveiligheid dan maatregelpakket 2, maar biedt het ook minder voordelen.

Maatregelpakket 4
Voor alle beoordelingsaspecten die afgeleid zijn van het aanvullende verkeersonderzoek is de beoordeling van dit maatregelpakket een afgeleide van die van maatregelpakket 1, waarbij we uitgaan van vergelijkbare effecten met een minder grote magnitude. De gedeeltelijke afsluiting op de Geestbrug zorgt ervoor dat Voorburg-West vanuit Cromvliet bereikbaar blijft voor wegverkeer. Wegverkeer in omgekeerde richting zal echter fors om moeten rijden. Hoewel er enige afname in geluidbelasting en verkeersdruk wordt verwacht, zijn de effecten op verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsverkeer en de Vlietlijn kleiner dan in maatregelpakket 1.

Conclusie
Over de breedte is een belangrijk onderscheid te zien tussen maatregelpakket 1 en de andere maatregelpakketten: de maatregelen in maatregelpakket 1 leiden tot de grootste afwenteling van doorgaande autoverkeer van het onderliggende wegennet naar hoofdwegen als de Rotterdamsebaan en A12. Daardoor ontstaan positieve effecten op de doorstroming van autoverkeer en de Vlietlijn, de verkeersveiligheid, en de geluidbelasting in het studiegebied. Daar staat tegenover dat de impact op het lokale autoverkeer ten gevolge van de maatregelen uit dit maatregelpakket het grootst is. Met name het effect op de onderlinge bereikbaarheid tussen Voorburg-West en Cromvliet is groot. De directe verbinding over de Geestbrug voor wegverkeer komt namelijk in zijn geheel te vervallen. Op basis van de effectbeoordeling blijkt een lichte voorkeur voor maatregelpakket 1. Daarbij is de uitruil tussen enerzijds positieve effecten op de verkeerscirculatie in het gehele plangebied en de verkeersintensiteit op met name de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan en anderzijds het wegvallen van de directe verbinding tussen Voorburg-West en Cromvliet een belangrijk aandachtspunt.

Gevoeligheidsanalyses
In deze paragrafen zijn de effectbeschrijvingen van de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses die zijn uitgevoerd in het planMER beschreven. Voor meer informatie zie hoofdstuk 32 van het planMER.

Aspect	Criterium	Plansituatie B	MP1	MP2	MP3	MP4
Doorstroming autoverkeer	Kruispuntbelasting	0	++	+	+	0/+
STOMP	Mate waarin bijgedragen wordt aan STOMP-principe	0/+	+	0/+	0/+	0/+
Verkeersveiligheid	Aantal potentiële conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers	-	0/+	0/-	-	0
Modal shift	Modal shift van auto naar fiets en ov	0/+	+	0/+	0/+	0/+
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid van woonwijken met auto	++	-	0/-	0/-	0
Geluid	Geluid wegverkeer	0	++	0	0	0
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0

2.5.2.3.5 Hogere verkeersintensiteit Geestbrugweg

De toenemende verkeersintensiteit heeft negatieve effecten op de verkeersveiligheid en doorstroming van het autoverkeer, wat het risico op stremming van De Vlietlijn op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan vergroot. Hierdoor wordt de tram minder aantrekkelijk, wat de modal shift kan verminderen. Daarnaast leidt de hogere verkeersintensiteit tot marginaal slechtere luchtkwaliteit en meer geluid.

2.5.2.3.6 Verkeersinrichting Lekstraat

Het verwijderen van de rijbaan voor autoverkeer schept ruimte voor fietsers. De situatie langs de Lekstraat verbetert door een breder en tweerichtings fietspad, en daarnaast verbetert de verkeerssituatie bij de kruising van de Lekstraat en het Prins Bernhardviaduct. Hierdoor kan fietsverkeer veiliger en overzichtelijker oversteken. Ook ontstaat ruimte voor de aanleg van een smalle groenstrook tussen de weg en het spoor in. Door het verplaatsen van de rijbaan komt deze verder van woningen te liggen, wat leidt tot een geschatte afname van de geluidbelasting met ongeveer 1 dB. Dit is een klein effect. Er is echter geen informatie beschikbaar over de verkeersintensiteit op de Lekstraat, en als de capaciteit van de rijbaan onvoldoende is, kunnen er doorstromingsproblemen ontstaan op de Lekstraat en het kruispunt met de Weteringkade.

2.5.2.3.7 Tailtrack Lekstraat

De tailtrack in de Lekstraat heeft geen noemenswaardige effecten; hij neemt weinig ruimte in, wordt gecombineerd met de tramhalte, kruist geen andere infrastructuur en beïnvloedt het tramverkeer op De Vlietlijn niet.

2.5.2.3.8 Inrichting Maanweg

De nieuwe inrichting levert in het straatprofiel 6,0 m extra ruimte op die gebruikt wordt voor een breder trottoir en fietspad en twee groenstroken aan weerszijden van de rijbaan voor autoverkeer. Hierdoor wordt het autoverkeer beter gescheiden van fiets- en tramverkeer. Deze alternatieve inrichting heeft veel positieve effecten: de visuele en functionele scheiding van het autoverkeer en het fietsverkeer heeft een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid. De verdubbeling van de breedte van het trottoir heeft een groot positief effect op de ruimte voor voetgangers. Daarnaast leveren de twee nieuwe groenstroken in totaal circa 560 m2 aan hoogwaardig, opgaand groen op. Dit biedt leefgebied voor bomen en tuin- en parksoorten op, en zorgt er ook voor dat de fietsroute veel schaduwrijker en daardoor minder gevoelig voor hittestress wordt. Ook is deze nieuwe indeling gunstig vanuit het oogpunt van geluidbelasting op aan de weg grenzende woningen: de geluidbelasting op de gevel zal met circa 2 dB dalen. Er zijn ook nadelen: er zullen circa 140 parkeerplaatsen zullen wijken. Dit kan ook in Voorburg-West tot een negatief effect leiden omdat bewoners van de panden aan de Maanweg mogelijk geneigd zullen zijn in de aangrenzende wijk te parkeren. Daarnaast is er over een breedte van 6 m langs de Maanweg minder ruimte voor bebouwing op een totale breedte van de strook tussen de Maanweg en de Binckhaven van ongeveer 65 m. Een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het straatprofiel is het LPG-tankstation aan de Maanweg. De opslagtank van het tankstation ligt aan de overzijde van de Maanweg en er lopen gasleidingen onder het wegdek. Hiermee dient rekening gehouden te worden in de plannen.

2.5.3 AANBEVELINGEN

Vlietlijn

In het planMER zijn een groot aantal aanbevelingen opgenomen, die veel verschillende thema's raken. Vanwege het ontwerpende karakter van het planMER (zie ook 2.1) en het gelijk oplopen en doorontwikkelen van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma en het schetsontwerp van De Vlietlijn was in het ontwerp van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma wel een aantal aanbevelingen opgenomen, maar was tegelijkertijd

ook aangegeven dat pas in de definitieve stukken voor vaststelling volledig inzichtelijk kan worden gemaakt of en op welke wijze de aanbevelingen zijn verwerkt in het SO+, welke onderdelen nog worden meegenomen in het Voorlopig Ontwerp en welke aanbevelingen niet (kunnen) worden opgevolgd en wat daarvan de motivering is. In deze paragraaf is geschetst op welke wijze het SO+ in het proces de vaststelling van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is aangescherpt als gevolg van het ontwerpend MER.

Het SO+ is in fases tot stand gekomen en is nog aan een verdere concretisering onderhevig. In de fase van ontwerpend onderzoek dat in het najaar van 2024 is doorlopen, is vanuit het planMER continu meegedacht over ontwerpkeuzes en de gevolgen daarvan op de leefomgeving. Dit heeft onder meer geleid tot het opstellen van meerdere rapporten die varianten voor De Vlietlijn en Doorontwikkeling beoordeelden en die uiteindelijk als de varianthoofdstukken in deel C van dit planMER zijn geland. In deze deelonderzoeken, variantenstudie en gevoeligheidsanalyses is steeds 'getest' of deze doelstellingen ook gehaald worden en welke verbeteringen mogelijk zijn. Hierbij is veel aandacht geweest voor de volgende hoofdthema's:

- Leefbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Aanpak mobiliteitsknelpunten
- Duurzame mobiliteit, inclusief stimuleren lopen, fietsen en ov (en dus ook doorstroming van De Vlietlijn)
- Duurzaamheid, inclusief groen en bomen
- Draagvlak

Het SO+ van De Vlietlijn is in samenwerking met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden uit de omgeving verder uitgewerkt en tot stand gekomen. Zoals in paragraaf 1.4, deel B is beschreven, heeft hierover een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Met de uitkomsten van tussentijds onderzoek en de opgehaalde input op deze onderwerpen vanuit de participatie is gedurende het proces het SO+ steeds verder verfijnd en zijn tussentijdse knelpunten vroegtijdig gesignaleerd en besproken. Deze onderwerpen zijn hieronder nader toegelicht.

Duurzame mobiliteit
Voor dit thema is het verkeersonderzoek gebruikt. met het STOMP-principe als basis. Met de uitkomsten van het verkeersonderzoeken is gezocht naar verbeteringen in de modal shift door optimalisaties in ontwerpkeuzes. Hierbij gaat het om ruimte voor fietsers/voetgangers en ov, bijvoorbeeld bij de uitwerking van kruisingen inclusief opstelruimtes en voldoende brede fiets- en voetpaden. Ook is geoptimaliseerd op voldoende ruimte en continuïteit, bijvoorbeeld door het constateren van het knelpunt Sporendriehoek en de optimalisatie van de tunnelvariant. Om met de inpassing van de Vlietlijn de verkeersveiligheid te verbeteren ter hoogte van de kruising tussen de Binckhorstlaan en de toegangsweg tot het Bink36-terrein is ervoor gekozen een tunnel aan te leggen ter hoogte van de Sporendriehoek. Ook is in deze fase de behoefte aan fietsparkeren nader in kaart gebracht en gezocht naar overstaplocaties voor het overstappen van fiets naar tram en vice versa.
Verkeersveiligheid
De input vanuit het verkeersonderzoek is gebruikt om ontwerpaanpassingen te doen bij kruisend verkeer en zichtlijnen. Ook de inrichting van de kruispunten is hierbij steeds verder uitgewerkt. Geconstateerde aandachtspunten zijn verbeterd door de keuze voor verschillende ongelijkvloerse oversteken, zoals de kruising bij de Supernovaweg en de oversteek naar de halte Mercuriusweg. Een verkeersveiligheidanalyse heeft geleid tot het anders positioneren (omdraaien) van fietspaden en haltes. Ook is de barrierewerking van De Vlietlijn en autoverkeer beschouwd.

Doorstroming autoverkeer
Voor het bepalen van de effecten op de doorstroming en optimalisaties daarvan zijn de kruispuntbelastingen in kaart gebracht, extra maatregelen bedacht en deze zijn weer getoetst op effecten. Hierbij is gebruik gemaakt van dynamische simulaties. Op basis daarvan zijn ook de varianten in de maatregelpakketten tot stand gekomen. Door ook bij de nadere uitwerking van de kruispunten al rekening te houden met concrete oplossingen zoals aanpassingen in snelheid en ongelijkvloerse kruisingen is optimaal gebruik gemaakt van het ontwerpend MER.

Autoparkeren
Voor de aanleg van De Vlietlijn gaan autoparkeerplaatsen verloren. Aan de hand van een ruimtelijke analyse is berekend hoeveel m2 aan parkeerplaatsen verloren gaan door de aanleg van de trambaan. Die analyse leverde heel concrete informatie op over het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat en gecompenseerd kan/moet worden. Met deze uitkomsten is gekeken naar de parkeernormen en gezocht naar alternatieven binnen het plangebied.
Op basis van de onderzoeken is geconcludeerd dat ook gekeken moet worden naar oplossingen buiten het plangebied omdat binnen het plangebied parkeren niet volledig inpasbaar blijkt te zijn. Dit proces is al in gang gezet (zie ook 6.4 waaruit blijkt dat dit bijvoorbeeld met de gemeente Rijswijk al in gang is gezet).

Tramhaltes
Op basis van de onderzoeken uit de Verkenningsfase (eerdere fase in het MIRT-proces) is gezocht naar een optimale verdeling en bereikbaarheid van haltes. Een van de aanpassingen is dat in het SO+ tramhaltes aan weerszijden van Geestbrug worden ontworpen. Dit vanwege inpassing, bereikbaarheid en veiligheid. Ook is ten opzichte van de Verkenningsfase aangesloten bij de ontwikkelingen in de doorontwikkeling van de Binckhorst, zodat in een betere integrale oplossing is voorzien. De halte Zonweg is hier een voorbeeld van.

Milieueffecten
Het aspect luchtkwaliteit heeft een rol gespeeld bij keuzes voor snelheidsregimes en herinrichting wegen. Voor het aspect geluid is het onderzoek in het MER de basis voor het bepalen van mitigerende maatregelen. Hierbij is booggeluid ook relevant. Hier is veel aandacht voor, en met behulp van de beoordeling in het planMER kan worden gezocht worden naar verdergaande oplossingen. In het SO+ zijn al aanpassingen verwerkt, zoals de boogstralen van bochten en de ontwerpsnelheid van de tram in deze bochten (15 km/u). Concrete uitwerking van deze maatregelen, zoals een verdere verdieping op materiaalgebruik wordt nu verder onderzocht en in het Voorlopig Ontwerp verder uitgewerkt. Dit geldt ook voor maatregelen op het gebied van trillingen. Ook voor dit aspect is het onderzoek van het MER het startpunt geweest en wordt nu ingezet op concretisering en bepalen van mitigerende maatregelen. In het Voorlopig Ontwerp zal dit verder worden uitgewerkt. Dat geldt ook voor het aspect lichthinder.

Natuur, stedelijk groen en klimaatadaptatie
Onderzoek vanuit MER (de bomeneffectanalyse en de natuurkansenscan) is gebruikt om verder optimalisaties te zoeken en kansen te verbinden op het gebied van stedelijk groen en natuur met andere thema's. Een voorbeeld hiervan is de combinatie van klimaatadaptatie en groen: door gebieden onder en naast het tracé van De Vlietlijn, het in te richten en te gebruiken voor het verbinden van groene zones. Op basis van de onderzoeken en stresstesten vanuit het planMER is onderzocht waar en hoeveel waterberging er kan plaatsvinden, door gebruik te maken van wadi's of wateropvang met kratten en is het tegengaan van hittestress, onder andere met met groen, verder uitgewerkt. Onder het tracé zullen wadi's worden aangelegd om water op te kunnen vangen en vast te houden. Daarnaast hebben optimalisaties plaatsgevonden in het SO+ om meer ruimte voor groen in te passsen, ook om bestaande verbindingszones en groen te kunnen versterken.

Uit het onderzoek blijkt dat zonder optimalisaties een fors aantal bomen niet behouden kan blijven. Dat is een ongewenste situatie en daarom wordt nu ingezet op verdere optimalisatie van de ligging van het tracé. Met deze optimalisatie wordt voorkomen dat het merendeel van de volwassen bomen in bijvoorbeeld de Lekstraat en Huygenstraverse, zoals dat is beschreven in de bomeneffectanalyse, verloren zal gaan. De verdere invulling van natuur, zoals het type van beplanting, vindt plaats op basis van onderzoeken die in het kader van het Voorlopig Ontwerp plaatsvinden. Wel is in het SO+ rekening gehouden met groene invullingen, zoals hagen en vliegroutes voor vleermuizen.

Bodem
Het geohydrologisch onderzoek dat nu is uitgevoerd heeft de basis gelegd voor het verdiepende onderzoek dat in de fase van het Voorlopig Ontwerp zal worden uitgevoerd. Hierbij blijken wel al aandachtspunten, zoals de bemaling in de Sporendriehoek (inclusief gevolgen voor bomen). Ook ondergronds ruimtegebruik is onderwerp van onderzoek geweest, hierin worden concrete knelpunten tussen De Vlietlijn en andere gebruiksfuncties benoemd die gebruikt gaan worden voor verdere optimalisatie van het Voorlopig Ontwerp.

Water
Op basis van de uitkomsten van onderzoek naar onder andere de effecten van De Vlietlijn op thema's als waterberging en het oppervlaktesysteem is in het SO+ de keuze gemaakt om De Vlietlijn met een civieltechnisch bouwwerk over het water heen te realiseren in de bocht Maanweg-Huygenstraverse. Op die manier is de impact op deze thema's geminimaliseerd.

Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van materialen
Op basis van de uitkomsten van de MER heeft een specifiekere uitwerking van de architectonische signatuur (met lokale karakteristiek) van enkele civieltechnische bouwwerken en haltes plaatsgevonden. Ook is het concept dat De Vlietlijn als een groene kapstok kan fungeren verder uitgewerkt en geconcretiseerd in het SO+. Voor het materiaalgebruik heeft een circulariteitsscan plaatsgevonden. Ook is er een milieukostenindicator-berekening (MKI) gemaakt met voorstellen voor optimalisaties. Met deze berekening is inzichtelijk om de milieubelasting van een product, materiaal of project uit te drukken in één getal dat de milieukosten in euro's weergeeft gemaakt. Een verdere uitwerking wordt in het Voorlopig Ontwerp opgepakt.

Bij de vaststelling van het SO+ zal duidelijk zijn welke keuzes zijn gemaakt voor het tracé, de maatregelen en de effecten van die keuzes op de aanbevelingen. Hiervoor zal een uitgebreide toelichting worden opgenomen bij het SO+.

Doorontwikkeling Binckhorst
Ook voor de doorontwikkeling Binckhorst is in het planMER een groot aantal aanbevelingen opgenomen, die veel verschillende thema's raken. In deze paragraaf is aangegeven op welke wijze deel C van het gebiedsprogramma in het proces tot nu toe is aangescherpt en welke aanbevelingen bij vaststelling van het gebiedsprogramma dan wel in de nadere uitwerking naar een wijziging omgevingsplan en daarbij behorende producten (zoals een projectMER of beeldkwaliteitsplan) zullen worden meegenomen. Net als het SO+ voor De Vlietlijn is ook de doorontwikkeling Binckhorst nog aan een verdere concretisering onderhevig.

Tussen de terinzagelegging van het ontwerp-IGP en de vaststelling van het IGP door het college is ook voor de doorontwikkeling Binckhorst op een aantal locaties nog een keuze gemaakt uit verschillende varianten. Zo is de locatie Vestaweg gekozen voor het inpassen van een geothermiecentrale en is ervoor gekozen om geen woonprogramma toe te voegen in de Sporendriehoek. Naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) over het afvalcluster zijn op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg

wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het IGP. De gevolgen van deze mogelijke ontwikkeling voor verkeer en milieu worden onderzocht in het bijbehorend planMER.

Hieronder wordt voor de belangrijkste thema's waarvoor aanbevelingen zijn gedaan in het planMER samengevat hoe daar mee om is/wordt gegaan of hoe dit wordt meegenomen in de nadere uitwerking naar een wijziging omgevingsplan met bijbehorend projectMER.

(Duurzame) mobiliteit
De inzet voor deelmobiliteit bij nieuwbouw of transformatie is in Den Haag onderdeel van het parkeerbeleid waarop in het kader van gebiedsontwikkeling en/of bouwplantoetsing wordt getoetst. Dit betreft de vorm waarin aan de parkeereis van een bouwplan moet worden voldaan, o.a. door de inzet van deelauto's (RIS 306160). Daarnaast heeft de gemeente Den Haag in 2024 de Strategie Deelmobiliteit 2030 vastgesteld met een Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit en Mobiliteitshubs 2024-2027 (RIS 319337). Het beleid gaat uit van een mobiliteitstransitie als voorwaarde voor de verdichting. Daarbij is de inzet om te verdichten rond de stations, dat het aanbod aan openbaar vervoer wordt verbeterd (Vlietlijn), dat de netwerken voor langzaam verkeer worden uitgebreid (Velostrada, Trekfiestracé) en er meer ruimte voor fiets en voetganger wordt gemaakt in de Binckhorst. Onderdeel van het beleid is de inzet om deelvervoer te bevorderen. Een groot deel van de in het beleid opgenomen acties zal betrokken worden bij de doorontwikkeling van de Binckhorst. Voor de Zonweg wordt daarnaast gewerkt aan een plan voor een herinrichting met onder andere een vrijliggend fietspad en volwaardige trottoirs en meer groen. Het beschikbare profiel biedt voldoende ruimte om alle modaliteiten daar goed in te passen en daarmee meer ruimte te bieden voor fietsers en voetgangers dan in de huidige situatie.

De wenselijkheid van een extra oversteek voor fiets- en voetverkeer over de Binckhorstlaan wordt onderschreven. In het Verkeersnetwerk CID Bickhorst (RIS321992) is hier een tijdelijke voetgangersbrug voorzien, vooruitlopend op een definitieve verbinding bij de doorontwikkeling.

Om met de inpassing van de Vlietlijn de verkeersveiligheid te verbeteren ter hoogte van de kruising tussen de Binckhorstlaan en de toegangsweg tot het Bink36-terrein is ervoor gekozen een tunnel aan te leggen ter hoogte van de Sporendriehoek.

Autoparkeren
Voor de 0,2 parkeerplaats/woning geldt dat dit de verwachting van de parkeerbehoefte op basis van de verwachtingen en ervaringen in de afgelopen jaren (relatief veel kleine appartementen, veelal dubbelgebruik garages en inzet op deelauto's). Leidend is de Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020 (RIS 306160) met een norm van 0,1 tot max 1,1 pp/woning. Deze lage parkeerbehoefte is in lijn met de mobiliteitstranstransitie die randvoorwaardelijk is voor de verdichting van CID Binkhorst. Aan deze parkeereis moet op eigen terrein worden voldaan, dus niet in de openbare ruimte. Op het parkeren in de openbare ruimte (het waterbedeffect) wordt gestuurd door het reguleren van het parkeren op de openbare weg. In Den Haag wordt dat effectief gedaan met betaald parkeren (per 1 juni 2026). In Leidschendam-Voorburg en Rijswijk wordt dat effectief gedaan met de reeds aanwezige blauwe zones. Deze reguleringen kunnen, indien noodzakelijk en via het gebruikelijke besluitvormingsproces, worden aangepast in werkingsgebied en/of werkingstijden wanneer zich problemen voordoen

Milieueffecten
Eén van de uitgangspunten voor de doorontwikkeling van de Binckhorst en het toevoegen van circa 7000 extra woningen is het uitplaatsen van milieuhinderlijke activiteiten. Bij bedrijven waarvoor uitplaatsen niet tot de mogelijkheden behoort (zoals bijvoorbeeld de watergebonden bedrijven) zal in overleg met de betreffende bedrijven worden ingezet op het treffen van maatregelen waardoor de richtafstanden voor geur, geluid en stof zoveel mogelijk kunnen worden ingeperkt.

Een aanbeveling vanuit het planMER is om woningen zo ver mogelijk van de drukke doorgaande wegen in de Binckhorst te realiseren. Het gaat dan om de Binckhorstlaan, Mercuriusweg, Supernovaweg, Maanweg en Zonweg. De ruimte in de stad is echter schaars en kostbaar. Zeker in de nabijheid van HOV en ov knooppunten. In navolging en in het verlengde van reeds gerealiseerde en in aanbouw zijnde planinitiatieven aan de Binckhorstlaan en Mercuriusweg (Binck City Park, de Blox, de Bincker en BoogieWood) worden beschikbare ontwikkelkavels direct aan de Binckhorstlaan aangewezen voor toekomstig te realiseren programma waaronder woningbouw. Architectonische ingrepen in met name de stedelijke laag (onderste bouwvolume) maakt het mogelijk om op deze locaties woningen te realiseren. Er wordt op benoemde locaties extra aandacht en kwaliteit gevraagd voor de luwe zijdes en andere geluidreducerende en architectonische maatregelen voor het borgen van geluidsluwe woonruimtes. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een toegankelijk dakterras en/of autovrije kades. Om dit te borgen zullen er bij de uitwerking van het gebiedsprogramma in een wijziging omgevingsplan voorwaarden opgenomen worden in de planregels waar dit nodig is.

Daarnaast is in de inrichting van wegvakken een profiel toegepast waarbij bouwblokken op ruimere afstand van de rijbaan geplaatst worden door de inpassing van fietspaden, groenstroken of ruime trottoirs en zijn er wegvakken waar op termijn 30 km/uur is voorzien waardoor verkeer meer geleid wordt naar de stedelijke hoofdroutes, zoals de Supernovaweg (Maanweg, Zonweg).

Richting de A12 en spoorweg is met name voorzien in programma voor kantoren en/of bedrijven of stadsverzorgende functies.

Omgevingsveiligheid
In het kader van de wijziging omgevingsplan en de bijbehorende projectMER zal hier nader onderzoek naar worden verricht en waar dit nodig is dan wel wettelijk voorgeschreven zullen voorwaarden worden opgenomen in de planregels. Daarbij zullen de aanbevelingen uit het planMER worden meegenomen. Uitgangspunt van het gebiedsprogramma is verder dat in ieder geval de LPG zal verdwijnen bij de twee tankstations. Bij herontwikkeling van de Maanweg zal nader onderzocht worden of en op welke manier het tankstation (zonder LPG) daar nog een plek kan krijgen.

Natuur, stedelijk groen, maatschappelijke voorzieningen en klimaatadaptatie
Verspreid door het hele gebied worden groene, levendige en schaduwrijke buurtplekken gecreëerd met voldoende ruimte voor ontmoeting, sport en spel. Naast de cultuurhistorische waardevolle locaties en structuren (Binckplekken) betreffen dat bestaande en te realiseren binnenhoven en groene straatprofielen die letterlijk ‘om de hoek’ liggen en onderdeel uitmaken van de robuuste structuur van openbare ruimte. Voor de programmatische uitwerking van het gebiedsprogramma zijn facetkaarten opgesteld met een thematische focus op wonen, bedrijven en voorzieningen. De voorzieningenkaart toont diverse clusters aan voorzieningen en tevens beschikbare plintruimtes die een bijdrage kunnen leveren aan het voorzieningenniveau. Met het positioneren van maatschappelijke voorzieningen is rekening gehouden met milieucontouren en naar 30km/u afgewaardeerde straten.

In het getrapt ruimtelijk kader wordt naast woon- en economisch programma nadrukkelijk ook ruimte voor verblijfsgroen en voorzieningen geëist. Buiten de beoogde fasering moet ook aandacht zijn voor verdere vergroening van de buitenruimte alsmede het tijdelijk inzetten van leegstaande objecten en/of braakliggende gronden.

Bij de verdere ontwikkeling van de Binckhorst wordt uitgegaan van eerste orde bomen. Het intekenen en reserveren van voldoende ruimte voor wortels is echter maatwerk. Dit zal nader worden uitgewerkt in het Buitenruimteplan. Daarnaast zijn er al een kleine 200 bomen geplant in het Proefpark. Die bomen kunnen nu al groeien en zullen later in straatprofielen, pleinen of het Waterfrontpark terecht gaan komen.
In het planMER wordt aanbevolen nader te onderzoeken of er in het gebied gebouwbewonende soorten aanwezig zijn. In het gebied is in ieder geval de aanwezigheid van gebouwbewonende vleermuizen bekend. In het vervolgtraject zal hier nader onderzoek naar worden verricht (tijdens de wijziging omgevingsplan met projectMER en later in het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning).

Vanwege de mogelijke negatieve gevolgen van de stikstdeposities is er voor de vaststelling van het Gebiedsprogramma een stikstoberekening uitgevoerd. Op basis van de stikstofberekeningen is een Ecologische Voortoets uitgevoerd. De Ecologische Voortoets is opgenomen in hoofdstuk 13 van het planMER. Uit deze ecologische voortoets volgt dat is uitgesloten dat de aanleg van de ontwikkeling en het gebruik van Binckhorst leidt tot significante gevolgen voor de betrokken Natura 2000-gebieden, ook niet in cumulatie met andere projecten.

Alle kavels in het gebied hebben een plicht om piekbuien op te vangen. Dit zal in de planregels van de wijziging omgevingsplan geborgd worden.
Initiatiefnemers moeten voldoen aan het “puntensysteem natuurinclusief bouwen” van de gemeente Den Haag. In dat kader kan een initiatiefnemer ervoor kiezen om groene geveld en/of daken te realiseren. Een initiatiefnemer kan echter ook kiezen voor een andere (combinatie) van maatregelen die genoemd worden in het Puntensysteem natuurinclusief bouwen. In de planregels van de wijziging omgevingsplan zal worden geborgd dat een initiatiefnemer hieraan moet voldoen.

Water
Bij het opstellen van de wijziging omgevingsplan zal rekening worden gehouden met de genoemde beleidsregels van Hoogheemraadschap Delfland en de gemeente Den Haag.

Archeologie en cultuurhistorie
In de wijziging omgevingsplan zullen (net als in het huidige omgevingsplan Binckhorst) planregels opgenomen worden die de bescherming van cultuurhistorisch waardevolle bouwwerken en van archeologische waarden moeten borgen. Inzet daarbij blijft om erfgoed te handhaven en te betrekken in de planvorming. In het (nader op te stellen) beeldkwaliteitsplan wordt de waardering van het cultureel erfgoed verder uitgewerkt naar bijvoorbeeld specifieke voorwaarden met betrekking tot bouwvolume, bouwhoogtes en/of materialisatie van aangrenzende planinitiatieven.

Wat betreft de molenbiotoop is door de provincie aangegeven dat de molenbiotoop niet meer relevant is aangezien de molen al enige tijd niet meer in gebruik is. Dit heeft te maken met de bouw van het object aan de Neherkade 1 (overzijde Trekvliet, direct naast de molen).

Gezonde leefomgeving
Zoals hierboven onder het kopje 'Milieueffecten' is aangegeven is één van de uitgangspunten van het gebiedsprogramma dat de bestaande milieuhinderlijke activiteiten zoveel mogelijk worden uitgeplaatst. Bedrijven die uitgeplaatst worden zullen in de wijziging omgevingsplan niet meer opgenomen worden en daar waar nodig zal het onteigeningsinstrument ingezet worden. De oriënterende gesprekken met bedrijven zijn opgestart. Waar uitplaatsing niet mogelijk is, is de insteek om in overleg met de betreffende bedrijven te onderzoeken hoe de richtafstanden zoveel mogelijk ingeperkt kunnen worden door bijvoorbeeld het treffen van maatregelen. Naar aanleiding van het genomen collegebesluit (RIS325005) over het afvalcluster zijn op de aangewezen locaties van de voorkeursvariant ruimtelijke reserveringen vastgelegd. Voor de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg wordt momenteel verder onderzocht of een groot afvalbrengstation en enkele onderdelen van HMS kunnen worden herhuisvest als onderdeel van het IGP. De gevolgen van deze mogelijke ontwikkeling voor verkeer en milieu worden onderzocht in het bijbehorend planMER.

Eén van de aanbevelingen uit het planMER is om te onderzoeken of, met name langs de Supernovaweg en Binckhorstlaan, de voorziene losse bouwblokken vervangen kunnen worden door langgerekte, zittende gebouwen met circa zes bouwlagen. De panden zouden daarmee een geluidwal vormen voor het achterliggende gebied. Voor het vergroten van de doorwaadbaarheid is echter gekozen om geen continue en dichte gevels te realiseren van 80 meter of langer, maar te werken in slagen. Deze aanbeveling uit het plan-MER wordt daarom niet opgevolgd in het gebiedsprogramma en nadere uitwerking daarvan na vaststelling.

Ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit
Onderdeel van het vervolg is het opstellen van een Beeldkwaliteitsplan (dat het huidige vervangt) en een buitenruimteplan. Deze documenten zullen voor zover mogelijk een juridisch planologische vertaling krijgen in de planregels van de wijziging omgevingsplan waarmee de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit geborgd wordt.

In het Gebiedsprogramma Binckhorst zijn kaarten opgenomen met groene verbindingen en traverses/ tunnels door/over de sporenbundel ten noordoosten van de Binckhorst. Deze verbindingen zijn randvoorwaardelijk voor de relatie en toegankelijkheid naar de omgeving toe, maar ook om D e Vlietlijn beter te laten renderen/ bereikbaar te maken. De bruggen en objecten die samenhangen met de aanleg van De Vlietlijn zijn in de begroting van De Vlietlijn meegenomen.

Bezonning en windhinder
In de verdere planuitwerking dienen architecten te voldoen aan geldend wind en bezonningsbeleid. Om dit te borgen zullen hierover voorwaarden opgenomen worden in de planregels van de wijziging omgevingsplan.

3 Vervolg naar realisatie

3.1 PROCES TOT VASTSTELLING INTERGEMEENTELIJK GEBIEDSPROGRAMMA

Vooruitlopend op de formele besluitvorming over het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma zijn alle stukken (ontwerp Intergemeentelijk Gebiedsprogramma, ontwerp planMER en het Ontwerp SO+) ter inzage gelegd en kunnen zienswijzen worden ingediend. De zienswijzen worden voorzien van een beantwoording en – indien van toepassing – verwerkt in de definitieve stukken die voor vaststelling worden aangeboden aan de colleges, waarna elk college zal overgaan tot het vaststellen van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma voor hun eigen grondgebied.

3.2 VERVOLG MIRT-PROCES

Parallel aan het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is een SO+ uitgewerkt waarin de precieze ligging van De Vlietlijn en het inpassen en inrichten van de openbare ruimte eromheen worden uitgedacht, onder andere gebaseerd op uitkomsten van het planMER. In het kader van de terinzagelegging van het ontwerp kunnen zienswijzen die betrekking hebben op alternatieve routes en modaliteiten voor De Vlietlijn niet (meer) aan de orde zijn. Deze zijn immers reeds afgewogen in de Verkenningsfase van het MIRT-proces. Met de vaststelling van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma zal ook het SO+ worden vastgesteld.

Met de vaststelling van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma is ook een besluit genomen op het SO+. Hierna kan toegewerkt worden naar een verdere uitwerking in een Voorlopig Ontwerp, op basis van uitgangspunten zoals wat er technisch wel en niet mogelijk is. Ook het Voorlopig Ontwerp wordt vervolgens formeel ter inzage gelegd.

Zoals in 1.4, deel A is beschreven bestaat een MIRT-project uit verschillende fasen, waarin wordt toegewerkt naar een steeds concretere invulling van ruimtelijke opgaven. Het project bevindt zich nu in de Planning- en Studiefase. De gemeenteraden van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk beslissen uiteindelijk over het Voorlopig Ontwerp. Met het Voorlopig Ontwerp is er voldoende informatie om de projectbeslissing te nemen en wordt de Planning- en Studiefase afgerond.



Afbeelding 6: Fasen van MIRT-proces

Een projectbeslissing wordt genomen indien tenminste aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- Er is overeenstemming tussen betrokken partijen over het uit te voeren Voorlopig Ontwerp.
- Er zijn voldoende financiële middelen beschikbaar om de variant binnen de voorgestelde planhorizon te realiseren.
- Er is voldaan aan de juridische- en wettelijke vereisten.
- Er is door middel van de Planning- en Studiefase voldaan aan de inhoudelijke vereisten conform het informatieprofiel.
- De projectbeslissing wordt in het BO-MIRT besproken en genomen door betrokken bewindsperso(o)n(en).
- De afspraken over de bekostiging en financiering van het project, kasritmes, uitbetaling, verantwoording en de wijze van risicoverdeling worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst of convenant.

Bij een positieve projectbeslissing zal aan de juridisch planologische verankering, de noodzakelijke verwerving en mogelijke onteigening kunnen worden gestart, waarna de aanlegfase start.

3.3 JURIDISCH PLANOLOGISCHE VERANKERING

De uiteindelijke juridisch planologische verankering zal per gemeente moeten plaatsvinden.

Doorontwikkeling Binckhorst

Na vaststelling van het Gebiedsprogramma en bijbehorende planMER worden de uitgangspunten en keuzes uit het Gebiedsprogramma juridisch planologisch vertaald naar een wijzigingsbesluit omgevingsplan. Er dan zal opnieuw sprake zijn van een mer-procedure. Het omgevingsplan vormt het juridisch-planologisch kader voor de feitelijke realisatie van de projecten in de Binckhorst. Dit wijzigingsbesluit omgevingsplan vormt vervolgens het kader voor de verdere uitwerking in gebiedspaspoorten en/of het toetsen van aanvragen omgevingsvergunning. Voor de energievoorziening van de nieuwe woningen, bedrijven en overige voorzieningen is reeds onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er nog (beperkte) ruimte is binnen de huidige bandbreedte van capaciteit voor de Binckhorst. Voor de bedrijven, woningen en overige voorzieningen die hier niet binnen passen, vindt al overleg plaats met Stedin en wordt ook nagedacht over mogelijke maatregelen, zoals fasering.

De Vlietlijn

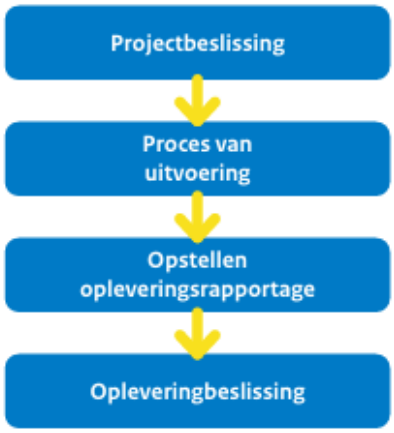
Na vaststelling van het SO+ in de colleges van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk wordt toegewerkt naar een verdere uitwerking in een Voorlopig Ontwerp, op basis van uitgangspunten zoals wat er technisch wel en niet mogelijk is. Na de vaststelling van het gebiedsprogramma en het bijbehorend planMER, zullen de uitgangspunten en keuzes uit het gebiedsprogramma juridisch-planologisch worden ingepast. De keuze voor de te volgen procedure(s) wordt gemaakt na vaststelling van het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma, planMER en het SO+. In Rijswijk past De Vlietlijn in het omgevingsplan en is geen juridisch-planologisch inpassing nodig.

Met het Voorlopig Ontwerp is er voldoende informatie om de projectbeslissing te nemen en wordt de Planning- en Studiefase afgerond en bij positief besluit de aanlegfase gestart.

Tijdens de aanlegfase wordt het plan, in lijn met de uitwerking uit de Planning- en Studiefase, uitgewerkt in een Definitief Ontwerp. Dan start ook de fase van aanleggen, met onder andere aanbestedingen, vergunningverleningen en maatregelen in de fysieke ruimte zoals aanleg van bouwterreinen en tijdelijke inrichtingen. Hierbij wordt ook gekeken naar de energievoorziening van De Vlietlijn en bijbehorende voorzieningen. Hierover vindt al overleg plaats met Stedin en wordt ook nagedacht over mogelijke maatregelen.

Wanneer de projectbeslissing is genomen en de juridisch planologische verankering, met de noodzakelijke verwerving en mogelijke onteigeningen zijn geregeld, start de volgende fase: de aanlegfase. Tijdens de aanlegfase wordt het plan, in lijn met de uitwerking uit de Planning- en Studiefase, uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp. Na vaststelling van het VO worden technische berekeningen uitgevoerd en wordt een Definitief Ontwerp en een bestek gemaakt. In de laatste fase wordt een UitvoeringsOntwerp opgesteld en kan aansluitend worden gestart met de aanleg van De Vlietlijn.

De aanlegfase verloopt in vier fasen, die hieronder worden weergegeven.



Afbeelding 7: Proces aanlegfase

De aanlegfase wordt afgerond met het opstellen van de opleveringsrapportage en de opleveringsbeslissing. In de opleveringsrapportage verschaft de opdrachtgever de informatie om een opleveringsbeslissing te nemen en inzicht te krijgen in de geleerde lessen. De opleveringsbeslissing wordt genomen op basis van de opleveringsrapportage. De opleveringsrapportage bevat informatie over de opgaven, oplossingsrichtingen, betrokken partijen, de besluitvorming, financiën, juridische aandachtspunten en de aanpak voor het vervolg. De verwachting is dat de aanleg na 2030 zal starten en ingebruikname halverwege de jaren ‘30 zal zijn. Na oplevering wordt het project onderdeel van het reguliere beheer en onderhoud.