



## 17. DEN HAAG INTERNATIONALE STAD

### DOEL

- Verbetering van het vestigingsklimaat van Den Haag voor internationale organisaties;
- Daartoe vergroting van de ruimtelijke kwaliteit en verbetering van de auto-ontsluiting van strategische locaties in Den Haag (zoals het centrum, het Binckhorstgebied, de Internationale Zone en Scheveningen);
- Verbetering van de doorstroming op het rijkswegennet in de Haagse regio.

**Camiel Eurlings, de minister van Verkeer en Waterstaat en**

**Peter Smit, de wethouder Verkeer, Binckhorst, Binnenstad en Milieu van de gemeente Den Haag**

**Komen overeen zich in te spannen dat de volgende stappen genomen worden:**

### Infrastructuur

1. Bepaling van het prioritaire infrastructuurproject binnen Den Haag Internationale Stad (Trekvliettracé of Internationale Ring), mede op basis van de uitkomsten van een gezamenlijke modelstudie en de MER Trekvliettracé van Haaglanden (Bestuurlijk MIRT-overleg, oktober 2007);
2. Vaststellen of het prioritaire infrastructuurproject (zie besluit 1) zodanig bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van strategische ontwikkelingslocaties van Den Haag (Binckhorst, Centrum, Kustzone) en/of aan de verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet en de knooppunten (Ypenburg en Prins Clausplein), dat – onder voorbehoud van een voldoende inpassing en doorstroming van de aansluiting van het prioritaire infrastructuurproject met het hoofdwegennet – de voorbereidingen voor het starten van de planstudie gemaakt kunnen worden. Hiervoor moet helderheid worden verschaft over de projectscope, de relatie met het hoofdwegennet en de voor de medefinanciering van het project uit het MIRT benodigde nut en noodzaak (vaststellen MIRT-waardigheid, bestuurlijk MIRT-overleg, oktober 2007);
3. Besluit tot opname van het prioritaire infrastructuurproject in de juiste fase van het MIRT, door middel van een intakebesluit (Trekvliettracé in de planstudiefase, Internationale Ring in de verkenningsfase), inclusief de scope en de relatie met het hoofdwegennet (bestuurlijk MIRT-overleg voorjaar 2008);
4. Bieden van zicht op financiering door het reserveren van financiële middelen voor het prioritaire infrastructuurproject, tijdens het bestuurlijk MIRT-overleg in het voorjaar van 2008:
  - a. Vanuit het Coalitieakkoord, uit de enveloppe “regionaal economisch beleid” w.o. bereikbaarheid;
  - b. Vanuit het MIRT (uit het gedeelte bedoeld voor regionale en lokale projecten en/of het gedeelte bedoeld voor rijksinfrastructuurprojecten);
  - c. Vanuit de eigen bijdrage van Den Haag en Haaglanden, uit de BDU en de gemeentebegroting Den Haag;
  - d. Vanuit private partijen.
5. Op basis van de afgeronde planstudie wordt het definitief ontwerp (tracé, scope, inpassing) vastgesteld. Na akkoord van de betrokken gemeenten, het stadsgewest en het ministerie van Verkeer & Waterstaat, worden de definitieve keuzes over de financiering gemaakt. Dit leidt uiterlijk in het najaar van 2009 tot een uitvoeringsbesluit in MIRT-kader.

### **Ruimtelijke kwaliteit**

1. Het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor het projectonderdeel Scheveningen, als onderdeel van de te doorlopen procedure van het Nota Ruimte budget en een besluit over het opnemen van dat projectonderdeel in de uitwerkingsfase van het Nota Ruimtebudget (mei 2008);
2. Vaststelling van en besluitname over de financiële bijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor het projectonderdeel Scheveningen op basis van de businesscase (uiterlijk najaar 2008);
3. Indien een substantiële ingreep in de integrale gebiedsontwikkeling World Forumgebied financieel gedekt is, kan in het voorjaar van 2008 gestart worden met het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor het projectonderdeel World Forumgebied. Besluitvorming over opname in de uitwerkingsfase volgt daarop eind 2008. Vaststellen van de eventuele financiële bijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor het projectonderdeel World Forumgebied op basis van een goed uitgewerkte business case volgt dan medio 2009.

### **De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:**

- Initieert de kabinetsbesluitvorming over en de realisatie van het project Den Haag Internationale Stad;
- Het doorlopen van de Nota Ruimte budgetprocedure voor de projectonderdelen Scheveningen en World Forumgebied en daaraan gekoppelde besluitvorming;
- Verzorgt de afstemming met de andere ministeries.

### **De wethouder van de gemeente Den Haag verbindt zich daartoe:**

- Is eerste aanspreekpunt namens de gemeenten binnen Haaglanden en het namens het stadsgewest;
- Zorgt voor afstemming met, draagvlak binnen en medewerking van de betrokken gemeenten binnen Haaglanden;
- Streeft naar een eensluidend standpunt vanuit het stadsgewest over alternatieven en varianten;
- Is actief in het verkrijgen van financiële bijdragen uit de BDU en de begroting van de gemeente Den Haag;

### **De minister en de wethouder zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor:**

- Te bevorderen dat betrokken partijen in het MIRT-overleg de keuze van het prioritaire infrastructuurproject binnen het Randstad Urgent project Den Haag Internationale Stad maken;
- Te bevorderen dat er aanvullende afspraken komen over de realisatie en fasering van het prioritaire infrastructuurproject, nadat bovenstaande keuze is gemaakt.

**Ambassadeur van dit project is Ad Scheepbouwer.**

## **PROJECTOMSCHRIJVING**

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

### **AANLEIDING ALGEMEEN**

De gemeente Den Haag profileert zich als Internationale Stad van Recht en Vrede en wil daarmee een wezenlijke bijdrage leveren aan de Europese concurrentiepositie van de metropool Randstad. Het profiel van Internationale stad vraagt meer dan het bieden van hoogwaardige locaties voor het vestigen van internationale organisaties en instanties. Om als vestigingsplaats aantrekkelijk te zijn voor dit soort organisaties en hun werknemers dienen ook de voorzieningen (wonen, werken en recreëren) in de Stad van voldoende kwaliteit te zijn. Mede daarom heeft Den Haag in haar structuurvisie 'Wereldstad aan Zee' kanszones benoemd waar hoogwaardige woon- en werkvoorzieningen binnenstedelijk moeten worden ontwikkeld. De belangrijkste kanszones zijn het Binckhorstgebied, de Internationale Zone de World Forum Locatie en Scheveningen. Daarnaast worden vooral in en rondom het centrum van Den Haag door ruimtelijke verdichting forse hoeveelheden arbeidsplaatsen en inwoners toegevoegd. Tot 2020 moeten er in Den Haag ca. 32.000 nieuwe woningen, 250 ha bedrijventerreinen en ca. 950.000 m2 kantoorvloeroppervlakte worden gerealiseerd. Deze Haagse ambitie heeft uiteraard gevolgen voor de omvang en aard van de mobiliteit. De mobiliteitsgroei leidt ertoe dat de externe bereikbaarheid van de vitale functies van Den Haag nog verder onder druk komt te staan.

Om de ruimtelijk-economische ambities van Den Haag te kunnen realiseren is het dan ook nodig om de ruimtelijke kwaliteit van belangrijke zones in Den Haag te vergroten en de ontsluitende hoofdinfrastructuur voor het wegverkeer uit te breiden.

### **AANLEIDING RUIMTELIJKE KWALITEIT**

De verstedelijkingsopgave van Den Haag wordt bijna volledig binnenstedelijk opgevangen. Dit is uit oogpunt van mobiliteit en leefbaarheid gunstig en ontziet de buitenstedelijke open ruimte. De ruimtelijke kwaliteit waarnaar in het kader van de Internationale Stad wordt gezocht, zal dan ook vooral binnenstedelijk worden gerealiseerd. De Haagse Structuurvisie is hierbij leidend. In de periode tot 2010 is vooral het opwaarderen/herstructureren van een tweetal kanszones aan de orde: Binckhorst en Internationale Kustzone (Scheveningen en World Forumgebied).

#### **Binckhorst**

De Binckhorst is momenteel vooral een verouderd bedrijventerrein. Door herstructurering zal hieraan een nieuwe invulling worden gegeven. Het gebied zal worden ontwikkeld tot een hoogwaardige woon, werk- en voorzieningslocatie, gelegen op de rand van de binnenstad en centraal in het netwerk van wegen en openbaar vervoer. De Binckhorst moet bijdragen aan het versterken van het internationale profiel van Den Haag. Hierbij zijn marktpartijen rechtstreeks betrokken.

#### **Scheveningen**

In de Zuidvleugel is een tekort aan recreatief toeristische voorzieningen. In de Haagse kustzone worden die volop geboden maar moet de kwaliteit worden verbeterd. Op korte termijn bieden vooral de boulevard van Scheveningen en de ontwikkeling van de Scheveningse haven hiertoe kansen. Er zijn zwakke schakels in de kust, waar de zeewering vanuit veiligheidsoverwegingen moet worden versterkt. Scheveningen is één van de prioritaire zwakke schakel (zie samenhang). Het verbeteren van veiligheid van de kustverdediging kan worden gecombineerd met het verhogen van de kwaliteit van de Scheveningse boulevard.

#### **World Forumgebied**

Het World Forumgebied (Internationale Zone) beschikt niet over de ruimtelijke randvoorwaarden van een internationaal concurrerende toplocatie. Dit werkt belemmerend op het bieden van een passend vestigingsklimaat aan internationale organisaties op het gebied van recht en vrede.

Er is een convenant afgesloten tussen Den Haag en het ministerie van Justitie waarin partijen zich verplichten zich in te spannen voor de vestiging van Europol en Eurojust in de Internationale Zone. Hiertoe moet de ruimtelijke inrichting van het gebied worden verbeterd en moet de infrastructuur die door het gebied loopt – mede uit veiligheidsoverwegingen – beter ruimtelijk worden ingepast. Op die manier kan beter worden voldaan aan de veiligheidseisen en krijgt het gebied een verbeterde internationaal concurrerende uitstraling.

### **AANLEIDING BEREIKBAARHEID**

Een groot deel van die nieuwe verplaatsingen die het gevolg zullen zijn van de Haagse ruimtelijk-economische ambities, zal gericht zijn op de Centrale Zone van Den Haag en op de kanszones, waaronder het Binckhorstgebied en de Kuststrook. In de eerste plaats moet daarom de bereikbaarheid – ook de autobereikbaarheid – van de Centrale Zone en het nieuwe Binckhorstgebied worden verbeterd. De huidige ontsluiting via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Het is bovendien de enige stedelijke invalroute die qua ligging, vormgeving en capaciteit, het stedelijke gebied van Den Haag en Haaglanden rechtstreeks ontsluit. Dit maakt dat de bereikbaarheid van Den Haag kwetsbaar is, waarbij filevorming optreedt en incidenten in voorkomende gevallen leiden tot tijdelijke onbereikbaarheid van de stad. Ook bestaat het gevaar dat het verkeer door filevorming over het Prins Clausplein terug zal slaan op de A4, de A12 en de A13. Bij filevorming en incidenten zal daardoor niet alleen de toegang tot Den Haag worden geblokkeerd maar zal ook de doorstroming van het doorgaand Randstedelijk verkeer worden gefrustreerd.

Het is daarom wenselijk een nieuwe autoverbinding tussen het knooppunt Ypenburg en de Binckhorst aan te leggen, die tevens (direct) aansluit op de Haagse Centrumring. Het project is daarmee ook van belang voor de bereikbaarheid van de hele stad. Ook de aansluiting op de A4 en de A13 bij het knooppunt Ypenburg en de ondertunneling van een gedeelte van de Neherkade (Centrum Ring) hangen samen met het **Trekvliettracé**. In de in 2006 uitgevoerde Netwerkanalyse Zuidvleugel en de daarop gebaseerde Samenwerkingsagenda Zuidvleugel, is het Trekvliettracé (inclusief de aansluiting op het rijkswegennet en de Centrumring) als 'no regret maatregel' opgenomen. Netwerkanalyse en Samenwerkingsagenda zijn door alle deelnemende partijen – waaronder rijk, provincie Zuid Holland, stadsgewest Haaglanden en gemeente Den Haag – vastgesteld en vormen de basis voor periodiek bestuurlijk en ambtelijk voortgangsoverleg.

Naast het Trekvliettracé streeft Den Haag naar het realiseren van een hoogwaardige ringweg om Den Haag, ofwel het realiseren van de zogenaamde **Internationale Ring**. Deze bestaat uit meerdere trajectdelen met verschillende doelen en functies. De Internationale Ring moet bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de Internationale Zone en de kuststrook, moet een infrastructurele drager vormen voor tal van andere ruimtelijke plannen en ontwikkelingen (zoals bij de Uithof en Kijkduin) en moet omvangrijke stedelijke en regionale verkeersstromen bundelen, waardoor de leefkwaliteit van kwetsbare buurten en wijken in Den Haag verbeterd wordt. De Internationale Ring moet worden opgewaarderd en ingepast tot een hoogwaardige stedelijke rondweg en bestaat uit de volgende vier onderdelen:

- **De route N211/Lozerlaan** als zuidwestelijke stedelijke hoofdroute richting diverse ruimtelijke kanszones, waaronder Scheveningen Haven en de Internationale Zone;
- **De Noordelijke Randweg** als noordoostelijke stedelijke hoofdroute richting diverse ruimtelijke kanszones, waaronder Scheveningen en de Internationale Zone (bijna afgerond);
- **De Noordwestelijke Hoofdroute** die – aansluitend op de Lozerlaan en de Noordelijke Randweg – de kuststrook en de Internationale Zone vanaf het rijkswegennet verder ontsluit. Dit is het meest urgente onderdeel van de Internationale Ring (zie 1.2.);
- **De zone A4** (tussen knooppunt Harnasch en de aansluiting N14) waarop, naast Randstedelijk doorgaand verkeer, veel (regionaal) herkomst- en bestemmingsverkeer van en naar het stedelijke gebied van Den Haag zit. De ruimtelijke ingrepen in het World Forumgebied zijn gekoppeld aan de aanpak van de Internationale Ring.

## DOEL

### Met het project den Haag Internationale Stad worden de volgende doelen gediend:

- Het versterken van de internationale concurrentiepositie van Den Haag als vestigingsplaats voor internationale organisaties en instanties, door het verbeteren van de algemene autobereikbaarheid van het stedelijke gebied (in het bijzonder van de Centrale Zone) en de ruimtelijke kwaliteit;
- Faciliteren van de binnenstedelijke ruimtelijk-economische ambities van Den Haag, door het verbeteren van de autobereikbaarheid van onder meer de het Binckhorstgebied, de Centrale Zone, de Internationale Zone en de Kuststrook;
- Het handhaven en verbeteren van de doorstroming op de rijkswegen langs Den Haag (A4, A13, A12/Utrechtsebaan), door het vergroten van de opnamecapaciteit van de stad voor het autoverkeer;
- Het handhaven en verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de stad door het bundelen van regionaal en stedelijk autoverkeer op een hoogwaardige stedelijke ringweg;
- Vergroting van de veiligheid van de kust bij Scheveningen in combinatie met verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de boulevard Scheveningen;

Naast investeren in weginfrastructuur zullen Haaglanden en Den Haag zich inspannen om het openbaar vervoer in de regio – als noodzakelijk alternatief voor de auto – te verbeteren en waar nodig uit te breiden. Daarvoor is een maatregelenpakket geformuleerd (OV naar een Hoger Plan) dat op dit moment in fasen wordt uitgewerkt. Ook met betrekking tot betere voorzieningen voor de fiets (fietsroutes en stallingen) zullen stad en stadsgewest zich de komende jaren fors inspannen.

## SCOPE

Voor de verbetering van de bereikbaarheid van Den Haag zijn meerdere infrastructurele projecten in ontwikkeling. Het gaat om forse ingrepen in de infrastructuur, die de financiële mogelijkheden van het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag te boven gaan. Ook aan rijkszijde is de financiële ruimte voor uitbreiding van rijks- en onderliggende infrastructuur beperkt. Er moeten daarom worden gekozen hoe de projecten in de tijd kunnen worden geprioriteerd en gefaseerd.

Het project Den Haag Internationale Stad omvat een keuze over de prioriteitsvolgorde van twee infrastructurele oplossingsrichtingen. Beide projecten afzonderlijk (Trekvlittracé en Internationale Ring) dragen bij aan het bereiken van de projectdoelen. De omvang van die bijdrage bepaalt voor een belangrijk deel de keuze voor de prioriteitsvolgorde en de keuze voor toekenning van financiële middelen uit het MIRT om in de periode 2014-2020 over te kunnen gaan tot realisatie van ten minste één van de projecten.

In het bestuurlijke overleg over de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel in het najaar van 2006 is afgesproken dat rijk, stadsgewest Haaglanden en gemeente Den Haag gezamenlijk een modelstudie zullen verrichten, die moet uitwijzen welk project het meeste bijdraagt aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer op het rijkswegenet. Het gaat daarbij expliciet om de doorstroming op de binnen Haaglanden gelegen delen van de A4, de A12, de A13 en de A44. Daarnaast gaat het om het verkeerskundig functioneren van de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein. De uitkomsten van deze studie zijn medebepalend voor de keuze van het prioritaire infrastructurele project binnen Den Haag Internationale Stad. De onderbouwing, afweging en prioriteitsbepaling is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de bestuurlijke partners.

Daarnaast is het onderdeel van het project en deze bestuurlijke afspraken om voor het prioritaire infrastructurele project gezamenlijk naar financieringsmogelijkheden te zoeken en daartoe het infrastructuurproject in de juiste fase op te nemen in de bestaande financieringsprogramma's (MIRT, BOR-fonds, Mobiliteitsfonds en gemeentebegroting). Op het Trekvlittracé is in dat verband de planstudiefase van toepassing; de Internationale

Ring moet worden opgenomen in de verkenningfase.

Over de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen en de World Forumlocatie zal in het kader van de FES-claim worden besloten. Voor besluitvorming over de toekenning van middelen uit het Nota Ruimtebudget voor aanpak van de ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen en het World Forumgebied wordt de procedure van de Nota Ruimte doorlopen.

## **SAMENHANG**

Het project Den Haag Internationale Stad sluit goed aan bij het rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer (nota mobiliteit) en de ruimtelijke ordening (nota Ruimte).

In de nota Mobiliteit wordt uitgegaan van de deur-tot-deur benadering van de mobiliteit. Infrastructurele netwerken moeten in dat verband worden opgevat als samenhangende netwerken waarmee de vraag van reiziger naar mobiliteit en een betrouwbare reistijd moet worden gefaciliteerd. Zowel Trekvliettracé als Internationale Ring passen binnen die benadering omdat rijks- en onderliggende gezamenlijk de projectdoelen binnen bereik moeten brengen.

In de Nota Ruimte wordt uit oogpunt van milieu, mobiliteit en landschap ondermeer ingezet op integrale gebiedsontwikkelingen en op benutting van bestaand bebouwd gebied. Den Haag volgt deze inzet en wil haar verstedelijkingsopgave vrijwel geheel binnenstedelijk opvangen. Dit blijkt onder meer uit de Haagse Structuurvisie waarin woningbouw en de ontwikkeling van werkgelegenheid en voorzieningen, in een negental binnenstedelijk gelegen kanszones wordt ontwikkeld. Voorwaarde daarbij is dat de mobiliteitsgroei en de infrastructurele consequenties daarvan, op een voldoende niveau worden ingevuld. Zowel Trekvliettracé als Internationale Ring geven daaraan vorm.

Met betrekking tot de samenhang met andere Randstad Urgent projecten, is vooral het project A4 Delft – Schiedam noemenswaardig. Een spoedige aanleg van het ontbrekende gedeelte van de A4 tussen Delft en Schiedam zal leiden tot meer verkeer en mogelijk een groter probleem op de A4. Dit kan het effect van het project Den Haag Internationale Stad op de A4 versterken en daarmee de wenselijkheid tot aanleg van het Trekvliettracé en de Internationale Ring extra onderstrepen. Ook bij een alternatieve keuze – namelijk verbreding van de A13 – behoudt het project Den Haag Internationale Stad haar noodzaak en urgentie. Vooral voor de aanleg van het Trekvliettracé is de keuze tussen de A4 Delft-Schiedam en een verbrede A13 indifferent. De Internationale Ring is meer gebaat bij de spoedige aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Den Haag en Haaglanden gaan er overigens onverkort van uit dat het ontbrekende deel van de A4 zal worden aangelegd.

Er bestaat ook samenhang tussen de Internationale Ring en het Randstad Urgent project Prioritaire Zwakke Schakels. De inhoudelijke samenhang ligt op het vlak van het versterken van de zeewering in de boulevard van Scheveningen. De samenhang op besluitvormingsniveau ligt op het financiële vlak in relatie tot het Nota Ruimtebudget. Een positief besluit over het toekennen van het Nota Ruimtebudget aan de Boulevard Scheveningen is belangrijk om de plannen voor de ruimtelijke kwaliteit bij het versterken van de waterkering uit te kunnen voeren. Bij het World Forumgebied speelt de inpassing van de Internationale Ring ter hoogte van die locatie een belangrijke rol.

## **RESULTAAT**

Het eindresultaat is een verbetering van de autobereikbaarheid van Den Haag door het aanleggen van een betere verbinding tussen het rijkswegennet en de Centrale Zone van Den Haag via het Trekvliettracé of (delen van) de Internationale Ring. Tevens leidt het project tot een betere doorstroming van het verkeer op de rijkswegen langs Den Haag. Daarnaast heeft het project een internationaal concurrerend vestigingsklimaat in het World Forumgebied en een impuls voor de recreatiemogelijkheden bij Scheveningen als resultaat.

Als tussenresultaat leidt het project tot een gezamenlijke afweging en keuze ten aanzien van de volgorde waarin de infrastructurele projecten binnen de Internationale Stad moeten worden gerealiseerd. Daaraan wordt een gezamenlijke inspanningsverplichting gekoppeld om de financiering van het prioritaire infrastructuurproject rond te krijgen.

In het kader daarvan zal een beslismoment worden gecreëerd waarop de minister en de wethouder het eens moeten worden over medefinanciering van het prioritaire infrastructuurproject uit het MIRT. De partijen dienen het in het kader daarvan eens te worden over de vraag of het project substantieel bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid van de strategische ontwikkelingslocaties van Den Haag (Binckhorst, centrum en kustzone) en/of aan de verbetering van de doorstroming op het hoofdwegennet en de knooppunten (Ypenburg en Prins Clausplein) en op een voldoende manier ter plaatse van het knooppunt Ypenburg kan worden ingepast.

Indien daarover overeenstemming wordt bereikt zal de minister zich inspannen de besluitvorming binnen het rijk over medefinanciering uit het MIRT rond te krijgen. Het prioritaire project moet daartoe worden opgenomen in de van toepassing zijnde fase van het MIRT (Trekvliettracé in de planstudiefase en Internationale Ring in de verkenningsfase).

#### DIENSTREGELING EN BESLUITEN

Mijlpaal	Omschrijving	Actor	Tijdsfasering
Mijlpaal 1	Afronden modelstudie naar effect van Trekvljettracé en internationale Ring op rijkswegennet.	Rijkswaterstaat, Haaglanden en Den Haag	Oktober 2007
Mijlpaal 2	Keuze prioritaair infrastructuurproject op basis van uitkomsten modelstudie en MER-Trekvljettracé.	Rijk, Haaglanden en Den Haag	Oktober 2007 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 3	Bepalen of het prioritaire infrastructuurproject voldoende bijdraagt aan de bereikbaarheid van Den Haag en/of aan de doorstroming op het HWN (MIRT-waardigheid) en voorbereiden start planstudie.	Rijk, Haaglanden en Den Haag	Oktober 2007 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 4	Bepalen van de scope van het prioritaire infrastructuurproject.	Rijk, Haaglanden en Den Haag	Voorjaar 2008 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 5	Vaststellen dat de aansluiting van het prioritaire infrastructuurproject op het HWN voldoende kan worden ingepast en een voldoende mate van doorstroming heeft.	Rijkswaterstaat, Haaglanden en Den Haag	Voorjaar 2008 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 6	Opname prioritaair infrastructuurproject) inclusief relatie HWN, scope, inpassing en met zicht op financiering in MIRT: <ul style="list-style-type: none"> <li>In geval Trekvljettracé, Planstudie;</li> <li>In geval Int. Ring, Verkenning.</li> </ul>	Bevoegd gezag (min. Ven W en VROM)	Voorjaar 2008 (Bestuurlijk MIRT-overleg)
Mijlpaal 7	Reservering financiële middelen Rijk, stadsgewest, gemeente en private partijen aan prioritaair infrastructuurproject.	Bevoegd gezag (min. Ven W en VROM), Haaglanden en Den Haag, private partijen	Voorjaar 2008 (Bestuurlijk MIRT-overleg)

Mijlpaal 8	Besluit over bijdrage Budget Nota Ruimte voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit Scheveningen boulevard, op basis van een MKBA en businesscase.	Kabinet	Najaar 2008
Mijlpaal 9	Op basis van de afgeronde planstudie wordt voor het prioritaire infrastructuurproject een definitief ontwerp vastgesteld. Na akkoord van gemeenten, stadsgewest en ministerie, volgt de definitieve keuze voor de financiering (uitvoeringsbesluit in MIRT-kader).	Rijk, Haaglanden en Den Haag  Kabinet	Najaar 2009  Medio 2009
Mijlpaal 10	Besluit over bijdrage Budget Nota Ruimte voor verbeteren ruimtelijke kwaliteit World Forumgebied. op basis van een MKBA en businesscase.		

Nadat de gezamenlijke keuze voor het prioritaire infrastructuurproject bekend is (eind 2007) en overeenstemming is bereikt over medefinanciering uit het MIRT, zullen de mijlpalen voor dit project nader worden uitgewerkt en aan deze bestuurlijke afspraken worden toegevoegd.

#### **WETTELIJKE PROCEDURE**

Voor het Trekvliesstracé is door het stadsgewest Haaglanden een MER uitgevoerd, die door de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk aanvaardbaar is verklaard en waarvoor thans een inspraakprocedure loopt. Daarnaast is een Maatschappelijke Kosten-batenanalyse uitgevoerd. Eind 2007 moet in de gemeenteraden worden besloten over MER, MKBA en voorkeurstracé. Op basis daarvan kunnen de bestemmingsplannen worden aangepast.

Voor het deelproject ondertunneling Noordwestelijke Hoofdroute Telderstracé-Houtrustbrug (onderdeel Internationale Ring) wordt door de gemeente Den Haag een verkenningsstudie uitgevoerd. Voor de hele Internationale Ring loopt een preverkenning die eveneens door de gemeente Den Haag wordt uitgevoerd. Over deze verkenning en preverkenning zal in het eerste kwartaal bestuurlijk worden besloten.

#### **Verder zijn op beide projecten de volgende wettelijke procedures van toepassing:**

- Bestemmingsplanprocedure;
- MER-procedure;
- Tracéprocedure.

De bedragen die in het kader van de financiering in deze bestuurlijke afspraken worden genoemd, zijn een weergave van de op dit moment geldende stand van zaken en inzichten van de regionale partijen. Het zijn daarom indicaties van de werkelijke kosten en dekkingsbijdragen. In de planstudie zullen deze bedragen gezamenlijk nader worden onderbouwd, geraamd en gepreciseerd. Alle hieronder genoemde bedragen zijn (tenzij anders vermeld, exclusief BTW).



## **FINANCIERING**

### **Investeringskosten**

#### **Trekvljettracé**

- Boortunnel inclusief aansluiting knooppunt Ypenburg: € 485 mln.
  - Neherkade: € 140 mln.
- Totaal: € 625 mln.

#### **Internationale Ring**

- Ondertunneling NW Hoofdroute Telderstracé-Houtrustbrug: € 300 mln.
  - Inpassing NW Hoofdroute overig: € 150 mln.
  - Lozerlaanroute: € 100 mln.
  - Ontvlechting A4-zone: € 450 mln.
- Totaal: € 550 mln. (excl. A4-zone) - € 1.000 mln. (incl. A4-Zone)

#### **Ruimtelijke Kwaliteit**

- Scheveningen Boulevard : € 74 mln., waarvan extra ruimtelijke kwaliteit € 31 mln.;
- Scheveningen haven: € 268 mln.;
- World Forumgebied (deel aanspreekbare openbare ruimte): € 300-400 mln., waarvan internationaal aanspreekbare openbare ruimte € 40 mln.

### **Dekking vanuit de regio en gemeente**

#### **Trekvljettracé**

Indien de prioritaire keuze in Randstad Urgent valt op het Trekvljettracé en overeenstemming wordt bereikt over medefinanciering uit het MIRT, zal er door het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag gezamenlijk aan het Trekvljettracé een bedrag van € 189 mln. (plangrens BDU excl. BTW, € 225 mln. incl. BTW) worden bijgedragen.

Een gedeelte van de dekking (€ 143 mln.) is geregeld: € 78 mln. uit het BOR-fonds Haaglanden, € 35 mln. uit het Mobiliteitsfonds Haaglanden en € 30,0 mln. uit de gemeentebegroting van Den Haag. Over de resterende € 46,0 mln. zullen in de komende periode afspraken worden gemaakt tussen Den Haag en Haaglanden.

#### **Internationale Ring**

Indien wordt gekozen voor het leggen van prioriteit bij het project Internationale Ring en overeenstemming wordt bereikt over medefinanciering uit het MIRT, dragen Haaglanden en Den Haag hieraan gezamenlijk € 189 mln. excl. BTW (= € 225 mln. incl. BTW) bij.

De financiële dekking is nog niet geregeld. Indien er geen mogelijkheden voor versnelling worden gevonden, kan een groot deel van dit project pas na 2020 worden gerealiseerd. Het gedeelte dat wel voor 2020 valt te realiseren – de ondertunneling van de Noordwestelijke Hoofdroute tussen Telderstracé en Houtrustbrug – kost ca. € 250 mln. Dit bedrag kan eventueel door Den Haag en Haaglanden worden voorgefinancierd, op voorwaarde dat deze voorfinanciering achteraf door het rijk wordt beschouwd als de eigen bijdrage van Den Haag/ Haaglanden aan het project Internationale Ring in MIRT-kader. Ook is denkbaar dat tegen de achtergrond van de veiligheidseisen van internationale organisaties in dekking van de kosten kan worden voorzien. Voor de Internationale Ring is in het kader van de FES-claim om middelen gevraagd ten behoeve van de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het World Forumgebied.

### **Ruimtelijke kwaliteit**

- Scheveningen Boulevard: Op grond van de Wet op de Waterkering worden de kosten voor de verbetering van de zeewering en voor de basisinrichting daar op volledig vergoed door het rijk. Voor de kosten van de extra kwaliteit heeft Den Haag ruim € 12 mln. op de begroting staan. Deze worden echter geraamd op € 26 mln. Daar komt nog bij dat ook elders in Scheveningen (verkeers)maatregelen genomen moeten worden als gevolg van de plannen. De kosten daarvan worden geschat op 5 mln. Voor de uitvoering van het gehele plan, inclusief flankerende maatregelen is dus € 19 mln. niet gedekt, en aangevraagd als subsidie bij het rijk. Het project is inmiddels toegelaten tot de verkenningsfase van het Nota Ruimte budget. De daarvoor benodigde MKBA is naar verwachting in november 2007 gereed.
- Scheveningen Haven: Een groot deel van de totaal benodigde investeringen betreffen civieltechnische werkzaamheden (uitdiepen van de haven, aanpassen van de kades, bouwrijp maken van de grond, aanleggen van twee bruggen over de haven). De overige kosten zijn kosten voor verwerving van de grond, kosten voor tijdelijk beheer, sloop, plankosten en een post onvoorzien. De opbrengsten voor de gemeente betreft vooral de opbrengst van gronduitgifte voor huizen en in mindere mate voor commerciële ruimtes. Deze opbrengsten zijn geraamd op € 127 mln., waarmee het projecttekort € 141 mln. bedraagt. Een deel hiervan vermoed de gemeente terug te kunnen brengen (€ 53 mln.). Dit risico draagt de gemeente Den Haag. De gemeente zal 50% van het verwachte tekort dekken uit gemeentelijke middelen. Voor de resterende middelen wordt een aanvraag voorbereid om in aanmerking te komen voor een bijdrage uit het Nota Ruimte budget.
- De totale aanpak van het gehele World Forum gebied zal een investering vergen van € 300 à 400 mln. Daarvan is in totaal € 40 mln. bestemd voor de realisatie van een internationaal aanspreekbare openbare ruimte in het gebied. De gemeente Den Haag neemt daarvan € 15 mln. voor haar rekening. De resterende € 25 mln. wordt aangevraagd als bijdrage vanuit het Nota Ruimte budget.

### **Dekking vanuit het rijk**

#### **Trekvliettracé/Internationale Ring**

Gezien de eigen bijdrage van Haaglanden/Den Haag (zie 8.2.), wordt aan de rijksoverheid voor het Trekvliettracé een bijdrage van € 436 mln. (excl. BTW) gevraagd. Inclusief de BTW bedraagt de gevraagde rijksbijdrage € 525 mln. Definitieve gezamenlijke besluitvorming op basis van de planstudie kan echter leiden tot wijziging van deze bedragen.

Voor het project Internationale Ring wordt een rijksbijdrage van maximaal € 775 mln. gevraagd. De rijksbijdrage zou (deels) kunnen plaatsvinden vanuit:

- het MIRT voor regionale projecten, in concurrentie met andere projecten die hierop een beroep doen;
- het MIRT voor de het hoofdwegennet, mits het prioritaire project een voldoende bijdrage levert aan de ontlasting van het hoofdwegennet (zie besluit 4).

#### **Ruimtelijke kwaliteit (bijdrage uit FES-middelen)**

- Scheveningen Kuststrook
- World Forumgebied.

Voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van Scheveningen en het World Forumgebied is in het kader van het Nota Ruimtebudget een rijksbijdrage gevraagd. Voor het onderdeel Scheveningen Boulevard wordt de te doorlopen procedure zoveel als mogelijk bespoedigd aangezien verbetering van de zeewering op korte termijn

noodzakelijk is. Voor de andere onderdelen van de aanvraag kan pas in de loop van 2008 duidelijkheid worden gegeven.

#### **Dekking privaat**

Er is geen private betrokkenheid bij in dit document genoemde projecten. De burgemeester van Den Haag heeft echter aan de minister van Verkeer en Waterstaat voorgesteld om hiervoor gezamenlijk de mogelijkheden te bekijken.

#### **ORGANISATIE**

Voor de planstudie Trekvliettracé is het stadsgewest Haaglanden de initiatiefnemer. Ook de gemeente Den Haag en Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland zijn direct bij het project betrokken. Daarnaast is er betrokkenheid van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Zij zijn mee bevoegd gezag voor de MER die onlangs is opgesteld. Voor het ontwerp en de realisering van het project is de gemeente Den Haag verantwoordelijk. Er is een projectgroep ingesteld onder voorzitterschap van de gemeente Den Haag en een regiegroep onder voorzitterschap van het stadsgewest Haaglanden.

Van het project **Internationale Ring** wordt – conform de afspraak in de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel – door de gemeente Den Haag een Preverkenning opgesteld. Er zijn nog geen andere partijen betrokken maar na afronding van de preverkenning zal – bij de verkenning van de verschillende delen van de Ring – de betrokkenheid van rijk en stadsgewest worden georganiseerd.

Voor de gebieden Scheveningen Haven en World Forum zijn gemeentelijke projectorganisaties opgezet.

#### **SLOTBEPALINGEN**

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

**De minister van Verkeer en Waterstaat**

**De wethouder Verkeer, Binckhorst, Binnenstad en  
Milieu van Den Haag**

**Camiel Eurlings**

**Peter Smit**

*Vastgesteld op 29 oktober 2007*