

# Factsheet Functionele infrastructuur

---

## 1. Inleiding

In deze factsheet staat de functionele infrastructuur centraal voor het gemotoriseerd verkeer, fietsers, openbaar vervoer en voetgangers. Het betreft dan het geheel van wegen, wegvakken, openbaar vervoerbanen, pleinen en parkeervoorzieningen waar het verkeer gebruik van kan maken. De functionele infrastructuur is bepalend voor een groot aantal aspecten zoals de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Het gaat in deze factsheet dus niet om het gebruik van die infrastructuur door auto's, fietsen, bussen voetgangers etc. De factsheet Verkeer heeft betrekking op het gebruik van de infrastructuur en de daarmee samenhangende aspecten zoals de doorstroming of verkeershinder.

## 2. Ambities

### Definities, bestaande wetgeving en beleid

#### Definities

##### *Infrastructuur:*

het geheel van auto-, spoor-, waterwegen, havens, vliegvelden, elektrische installaties, kabels en leidingen.

##### *Functionele infrastructuur:*

het geheel van onroerende voorzieningen gericht op het vervoer van mensen en goederen, met uitzondering van kabels en leidingen.

##### *Verkeersstructuur:*

het geheel aan weg en wegvakken dat nodig is voor de bereikbaarheid van alle panden en percelen in het gebied voor het gemotoriseerde verkeer.

#### Wetgeving

Voor het thema Functionele infrastructuur bestaat er geen wetgeving ten aanzien van structuur of inpassing van de functionele infrastructuur in een gebied. Wel is er wetgeving voor de gedetailleerde inrichting van de openbare weg (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, Uitvoeringsvoorschriften BABW). Dan gaat het vooral over het wegbeeld, de bebording en de markering. Daarnaast zijn er landelijk streeftijden vastgelegd voor trajecten op het rijkswegennet als beleidsdoelstellingen (waaronder ook de A12 en A4). Deze tijden hebben geen betrekking op de lokale wegen in en rondom de Binckhorst.

In de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) is vastgelegd dat binnen de beheerzones langs o.a. rijkswegen geen bouw- en gebruiksmogelijkheden mogen worden toegestaan zonder dat daarvoor een vergunning door de minister is verleend. De beheerzones zijn bedoeld om voor de korte en de lange termijn de bestaande infrastructuur te beschermen en het gebruik te waarborgen.

Tot slot zijn er wettelijke normen op bijvoorbeeld het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit, die deels een gevolg zijn van de aanwezigheid van de functionele infrastructuur en het daarop af te wikkelen gemotoriseerd verkeer en railverkeer. Deze thema's worden op afzonderlijke factsheets (omgevingslawaai en luchtkwaliteit) behandeld.

## Gemeentelijk beleid

### Haagse Nota Mobiliteit

Het verkeersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762). De visie daarbij is om van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken. Reizigers moeten een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past door gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers en het bundelen en ordenen van het autoverkeer. In de Nota Mobiliteit worden acht beleidskeuzes gemaakt. Bijna alle beleidskeuzes hebben betrekking op het thema functionele infrastructuur, het gaat om:

1. Een duurzame en gezonde stad: Om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te bevorderen wordt ingezet op een uitbreiding of verbetering van de fiets- en openbaar vervoerinfrastructuur.
2. Betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties: Voorrang wordt gegeven aan een goed en betrouwbaar vervoerssysteem en aan het verbeteren van de bereikbaarheid van locaties waar nu en in de toekomst veel werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn geconcentreerd, waaronder de Binckhorst. Inzet is een reistijd vanaf de stadsrand (auto) of een intercity station (ov) en de toplocaties van maximaal twintig minuten in de spits.
3. Vaker kiezen voor openbaar vervoer: Om het openbaar vervoer sneller, betrouwbaarder en comfortabeler te maken, wordt in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen onder andere ingezet op een RandstadRailontsluiting van de Binckhorst.
4. Meer en vaker op de fiets: Het fietsen in de stad wordt aantrekkelijker gemaakt door een uitbreiding van het fietsroutenetwerk met onder andere 'sterroutes' tussen de woonwijken en het centrum en bestaande routes worden aantrekkelijker gemaakt. De Trekweg, net buiten de Binckhorst, is één van deze sterroutes en de Binckhorstlaan is een hoofdfietsroute.
5. Bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer: Om het verkeer evenwichtiger te verdelen over de hoofdwegenstructuur wordt onder meer de Rotterdamsebaan gerealiseerd. Het doorgaande autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal goed ingepaste hoofdwegen met een goede doorstroming. Daardoor wordt de druk op woongebieden minder. In de Binckhorst zijn ook de Regulusweg/ Supernovaweg, de Mercuriusweg en de Binckhorstlaan (ten noorden van de kruising met de Mercuriusweg) stedelijke hoofdwegen. De overige wegen hebben primair een functie als ontsluiting van buurten en/of percelen. Daarbij is de Kadernota straten wegen en lanen (RIS 280303) leidend.
6. Goede voorzieningen voor voetgangers: Om het lopen in de stad aantrekkelijker te maken, wordt de openbare ruimte verbeterd. In de Binckhorst is de inzet om meer ruimte voor looproutes te realiseren en deze routes aantrekkelijker te maken.
7. Rust en ruimte in woongebieden: In de woon- en verblijfsgebieden wordt het doorgaande autoverkeer ontmoedigd en krijgen fietsers en voetgangers prioriteit. Dit beginsel is leidend voor de (her)inrichting van wegvakken op wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daarbij is de Kadernota straten wegen en lanen (RIS 280303) leidend. Ten aanzien van het parkeren is het beleid er op gericht om het beslag van het parkeren op de openbare ruimte te beperken door bij ruimtelijke ontwikkelingen in beginsel het parkeren op eigen terrein te laten plaatsvinden. Het parkeren op de openbare weg al worden beperkt waarbij met mogelijk is dat de gemeente kan sturen op het gebruik van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld betaald parkeren, tijden). De lijn en toepassing van het parkeerbeleid ligt vast in het Parkeerkader Den Haag 2010-2020 (RIS 168473).

### Handboek openbare ruimte

Het gemeentelijke Handboek openbare ruimte (RIS 268741PM) is leidend bij het ontwerp van nieuwe of aan te passen delen van de openbare infrastructuur in de Binckhorst. Het handboek heeft betrekking op, onder andere de materialisering, de maatvoering, beheersaspecten, maar ook op de processen die hierbij gevolgd moeten worden (zie hiervoor factsheet Openbare Ruimte).

## Overig

Landelijk zijn er richtlijnen voor de inrichting van infrastructuur op basis van het beoogde gebruik (CROW). Deze richtlijnen hebben tot doel om de verkeersinfrastructuur qua netwerk en inrichting in overeenstemming te brengen met het (beoogde) gebruik door de diverse verkeerssoorten en daarbij de eenduidigheid voor de verkeersdeelnemer te vergroten.

## Sectorale ambitie Functionele infrastructuur

Er is geen specifieke wettelijke grenswaarde voor het thema Functionele infrastructuur opgenomen. Daarom is alleen het algemene criterium van toepassing, zoals is opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet: (zorg voor) een goede bereikbaarheid onder de voorwaarde van een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Aan dit criterium is door de raad invulling gegeven door onder meer de Haagse Nota Mobiliteit en het Handboek openbare ruimte vast te stellen. De ambitie voor het thema functionele infrastructuur die in het sectorale beleid is gesteld, is dat de infrastructuur op een zodanig niveau is dat de Binckhorst duurzaam bereikbaar is. Dit is geconcretiseerd door de norm: de reistijd in de spits vanaf de stadsrand of een intercity station (OV), bedraagt maximaal twintig minuten. Daarnaast wordt ingezet op een Randstadrailontsluiting via de Binckhorstlaan. Deze bereikbaarheid wordt behalve door de aanwezige infrastructuur ook bepaald door de hoeveelheid verkeer dat van deze infrastructuur gebruikt maakt (zie hiervoor de factsheet Verkeer). Het doorgaande autoverkeer wordt gebundeld op een beperkt aantal hoofdverkeerswegen om wijkontsluitingswegen en woongebieden zoveel mogelijk te ontlasten van doorgaand verkeer en daar meer ruimte te bieden voor de fietser en voetganger. De fietsinfrastructuur wordt verbeterd waarbij de Binckhorstlaan, Zonweg en Regulusweg/Supernovaweg fungeren als hoofd fietsroutes. Voor alle infrastructuur moet worden voldaan aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig en aan de eisen vanuit het Handboek openbare ruimte. Voor het parkeren wordt aangesloten bij het Haags parkeerbeleid.

## 3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie ligt voor de functionele infrastructuur de nadruk op infrastructuur als factor bij de ruimtelijke ontwikkeling. De prioriteit ligt bij de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarmee samenhangende ingrepen in de verkeersstructuur. Deze versterken de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied. De verbetering van de bereikbaarheid maakt de Binckhorst aantrekkelijker als vestigingsplaats.

Voor de wegenstructuur wordt uitgegaan van de aanleg van de Rotterdamsebaan met de verlenging van de Regulusweg/Supernovaweg (reeds uitgevoerd) en de aanpassing van een aantal gebiedsontsluitingswegen. Met deze ingrepen ontstaat een nieuwe hoofdwegenstructuur voor de Binckhorst. Deze verbeterde ontsluiting biedt kansen voor nieuwe private ontwikkelingen.

Voor wat betreft de fietsroutes wordt uitgegaan van de verbetering van de fietsinfrastructuur in de Binckhorst en de verbinding met naburige stadsdelen, onder andere via het Trekfietstracé.

Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt gesteld dat het voor de ontwikkeling van

de Binckhorst tot een gemengd stedelijk gebied op termijn verbetering van de OV-ontsluiting noodzakelijk is. Genoemd is de aanleg van een RandstadRailverbinding van station HS of CS naar station Voorburg via de Binckhorstlaan en mogelijk een vervolg richting de A4/Vlietzone en Delft. Daarvoor is langs de Binckhorstlaan een ruimtereservering voor een vrijliggend tramtracé in zijligging, aan de oostzijde van de weg nodig.

Over het parkeren is alleen gesteld dat initiatieven geen ontoelaatbare extra druk op het parkeren op de openbare weg mogen veroorzaken en dat zo mogelijk parkeervoorzieningen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd.

De gebiedsvisie bevat geen andere ambities dan die reeds in het gemeentelijk beleid zijn verwoord. Voor de infrastructuur wordt aangesloten bij de reeds in uitvoering zijnde aanpassingen in het kader van de realisatie van de Rotterdamsebaan. De enige toevoeging daaraan betreft de aandacht voor “een goede gebiedsontsluiting en kwalitatief hoogwaardig ingerichte straten” en het aspect duurzaamheid bij de inrichting van het gebied.

## 4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

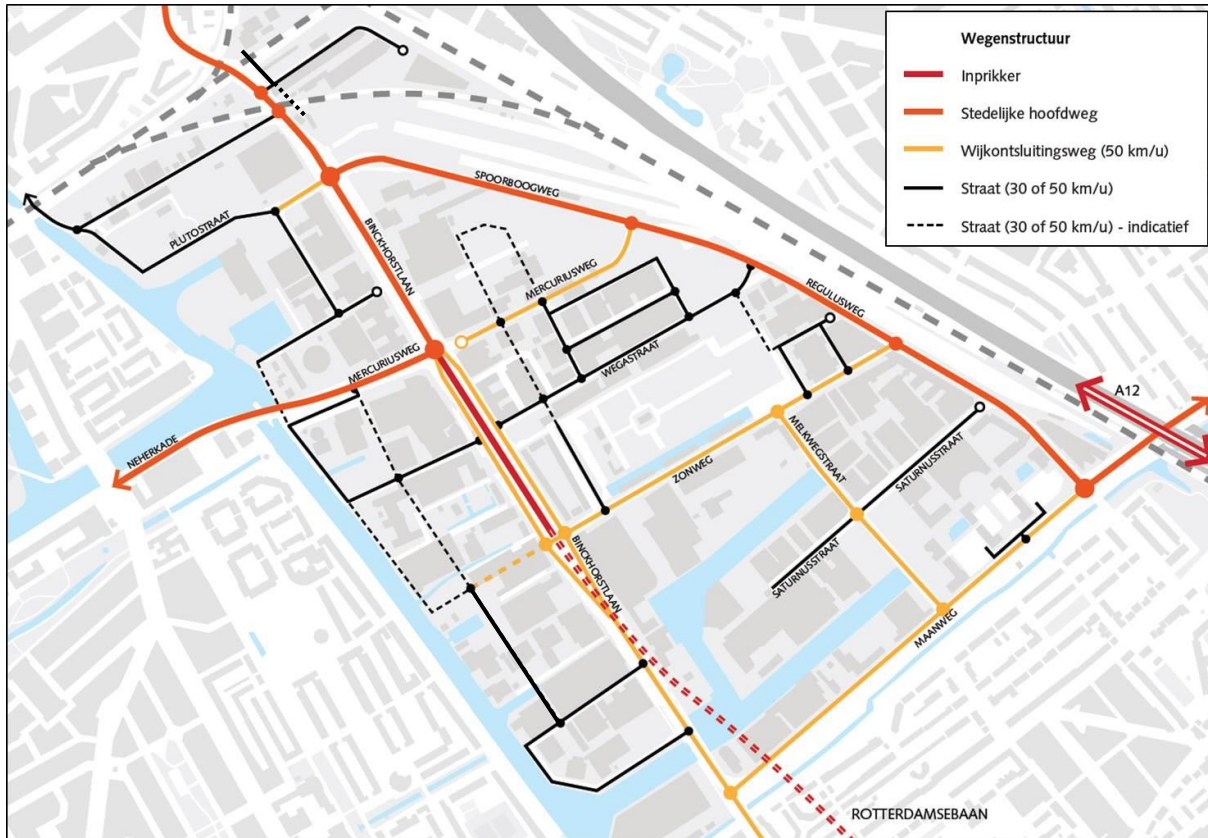
In de Binckhorst vindt momenteel een forse aanpassing plaats aan de infrastructuur. In de komende jaren wordt de Rotterdamsebaan aangelegd. Daarnaast is de (functionele) infrastructuur in de Binckhorst zelf ook ingrijpend in verandering met aanleg van nieuwe parallelwegen, de recent aangelegde Supernovaweg en het aanvullende deel van de Melkwegstraat en met de afsluiting van enkele wegen in het gebied. Daarnaast is de geleidelijke transformatie van enkele deelgebieden al gaande en verandert daar de functionele infrastructuur al op het niveau van de erfontsluiting en de parkeersituatie. Vanwege deze aanpassingen is voor de bestaande situatie uitgegaan van de verkeersstructuur zoals die in 2020 aanwezig zal zijn na aanleg van de Rotterdamsebaan. In de tussenliggende periode is er voor langere tijd sprake van tijdelijke verkeerssituaties zodat er geen representatief verkeersbeeld is. De verkeersstructuur zoals die in 2020 aanwezig zal zijn na aanleg van de Rotterdamsebaan is de basis voor de berekeningen die gemaakt zijn voor de MER Rotterdamsebaan (RIS 259502; mei 2013) en die in deze factsheet zijn opgenomen.

### **Verkeerstructuur gemotoriseerd verkeer**

De bereikbaarheid van de Binckhorst wordt gekenmerkt door een concentratie van het verkeer op vier routes. Via de Rotterdamsebaan wordt de Binckhorst direct verbonden met het knooppunt Ypenburg (A4/A13). Via de Regulusweg/Supernovaweg en de Maanweg wordt aangesloten op het rijkwegennet Utrechtsebaan/A12 en richting Voorburg. Daarmee is de Binckhorst goed bereikbaar voor het verkeer van buiten de stad.

De Binckhorstlaan noord (tussen Mercuriusweg en Lekstraat) en de Mercuriusweg zijn onderdeel van de centrumring en verbinden de Binckhorst met de ander delen van de stad. Via de Binckhorstlaan zuid is de Binckhorst verbonden met de lokale wegennetten in Rijswijk en Voorburg. De Regulusweg/Supernovaweg vormt ook een verbinding tussen het rijkwegennet (Utrechtsebaan/A12) en de Centrumring. De Mercuriusweg (tussen Trekvliet en Binckhorstlaan), de Regulusweg/Supernovaweg en de Binckhorstlaan noord zijn recent (her)ingericht als stedelijke hoofdweg waarbij de nadruk ligt op een goede doorstroming van het verkeer. Langs stedelijke hoofdwegen zijn geen parkeerplaatsen aanwezig en wordt het aantal in-/uitritten naar eigen terrein zo beperkt als mogelijk gehouden.

De Binckhorstlaan-Zuid wordt een gebiedsontsluitingsweg, vooral bedoeld voor lokaal verkeer. Daarnaast blijft het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan een functie vervullen als verbinding tussen Voorburg-West en de centrumring. Ook is in 2020 de Verlengde Melkwegstraat aangelegd tussen de Maanweg en de Saturnusstraat als alternatief voor de aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg en om de afwikkeling op de kruising Maanweg – Regulusweg te verbeteren. Door het geheel aan aanpassingen in de verkeersstructuur wordt de bereikbaarheid van de Binckhorst voor het autoverkeer sterk verbeterd: er komen meer en snellere toegangswegen, kruisingen worden minder zwaar belast en bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer worden ontvlochten.



Kaartbeeld verkeersstructuur Binckhorst

Ten aanzien van de erfontsluitingswegen (de zwarte wegvakken in het kaartbeeld) is de inzet om deze geleidelijk om te zetten naar 30km/uur wegen. De aanpassing van de maximum snelheid per wegvak hangt echter samen met de transformatie per deelgebied (denk aan routes vrachtverkeer) en de daarmee samenhangende herinrichting die in veel gevallen noodzaak is om een wegvak als 30 km/uur weg te mogen aanwijzen.

Bij de (her)inrichting van wegvakken vanwege de nieuwe verkeersstructuur of vanwege de transformatie van een deelgebied zullen de meest recente inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig in acht worden genomen.

De forse aanpassing aan de infrastructuur in de afgelopen en komende jaren heeft forse gevolgen voor het verkeersaanbod op de verschillende wegvakken in het gebied. Ook zijn er in dit kader grote aanpassingen aan het parkeeraanbod in het gebied (tijdelijk en definitief).



In de navolgende tabel zijn de verkeersintensiteiten opgenomen van een groot aantal wegvakken in de rond de Binckhorst waar het verkeersaanbod wijzigt ten gevolge van de aanleg van de Rotterdamsebaan.

volg nr	Wegvak	tussen	en	Intensiteiten (mvt/uur)		
				Referentie	Rotterdamsebaan	Vershil
1	Rotterdamsebaan	Laan van Hoorwijck	Mercuriusplein	Nvt	3.125	nvt
2	Laan van Delfvliet	aansluiting A4 zuid	aansluiting A4-Noord	2.100	1.525	-27%
3	Regulusweg	Mercuriusplein	Zonweg	1.125	1.875	67%
4	Lekstraat	Trekvlietplein	Weteringkade	1.725	2.225	29%
5	Neherkade	Mercuriusplein	Rijswijkseweg	3.175	4.450	40%
6	Neherkade	Leeghwaterplein	Calandstraat	3.850	4.425	15%
7	Prins Bernardlaan	Afrit A12-Voorburg	Laan van NOI	2.900	3.075	6%
8	Maanweg	Regulusweg	Afrit A12-Voorburg	4.300	3.525	-18%
9	Maanweg	Binckhorstlaan	Maanplein	2.085	425	-79%
10	Haagweg (Hoorbrug)	Delftweg	Nassaukade	2.375	1.800	-24%
11	Haagweg	Lindelaan	Geestbrugweg	3.000	1.300	-57%
12	Haagweg	Geestbrugweg	Jan vd Heijdenstraat	1.775	1.150	-35%
13	Rijswijkseweg	Jan vd Heijdenstraat	v. Musschenbroekstraat	1.325	650	-51%
14	Geestbrugweg	Haagweg	Da Costalaan	1.050	1.175	12%
15	Binckhorstlaan	Maanweg	Prinses Mariannelaan	450	625	39%
16	Prinses Mariannelaan	Binckhorstlaan	Fonteynenburghlaan	775	925	19%
17	Prinses Mariannelaan	Fonteynenburghlaan	Westenburgstraat	950	875	-8%
18	Prinses Mariannelaan	Westenburgstraat	Laan van NOI	950	1.025	8%
19	Fonteynenburghlaan	Westeinde	Westvlietweg	425	300	-29%
20	Westenburgstraat	Maanweg	Overburgkade	525	425	-19%
21	Gouverneurlaan	Oudemansstraat	Lorentzplein	600	625	4%
22	Jan Thijssenweg	Laan van Beens	Molenslootpad	525	425	-19%
23	Westvlietweg	Fonteynenburghlaan	Spoorlaan	250	250	0%

Tabel met intensiteit autoverkeer op wegvakken in 2020 met Rotterdamsebaan en in de referentie (zonder Rotterdamsebaan) (bron: MER Rotterdamsebaan).

De ambitie in de Nota Mobiliteit gaat uit van twintig minuten reistijd in de spits tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de stadsrand enerzijds en de Binckhorst anderzijds. Onderstaande tabel geeft de effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan aan op de reistijden vanuit een groter gebied. Daaruit blijkt dat met de aanleg van de Rotterdamsbaan voor de Binckhorst wordt voldaan aan deze streefwaarde, er van uitgaande dat de reistijd vanuit Ypenburg grofweg gelijk kan worden gesteld aan dat vanaf de stadsrand.

Herkomst	Bestemming	Reistijden in minuten		
		Referentie	Rotterdamsebaan	Vershil
Binckhorst-Noord	Rotterdam	36,2	34,3	-5%
	Delft	22,1	20,1	-9%
	Zoetermeer	25,4	23,7	-7%
	Gouda	40,5	38,8	-4%
	Leiden	30,5	28,9	-5%
	Pijnacker	29,1	27,3	-6%
	Ypenburg	18,6	14,8	-20%
Binckhorst-Zuid	Rotterdam	31,1	31,5	1%
	Delft	17,0	17,2	1%
	Zoetermeer	20,4	20,7	2%
	Gouda	35,5	35,8	1%
	Leiden	25,6	25,9	1%
	Pijnacker	24,0	24,4	1%
	Ypenburg	13,7	14,2	4%

Tabel reistijden in 2020 met Rotterdamsebaan en referentie (zonder Rotterdamsebaan) (bron: MER Rotterdamsebaan).

De verschillende delen van de Binckhorst sluiten via een aantal gebiedstoegangen aan op de stedelijke hoofdinfrastructuur. Via de verschillende gebiedstoegangen zijn de lokale wegen en panden aangesloten.

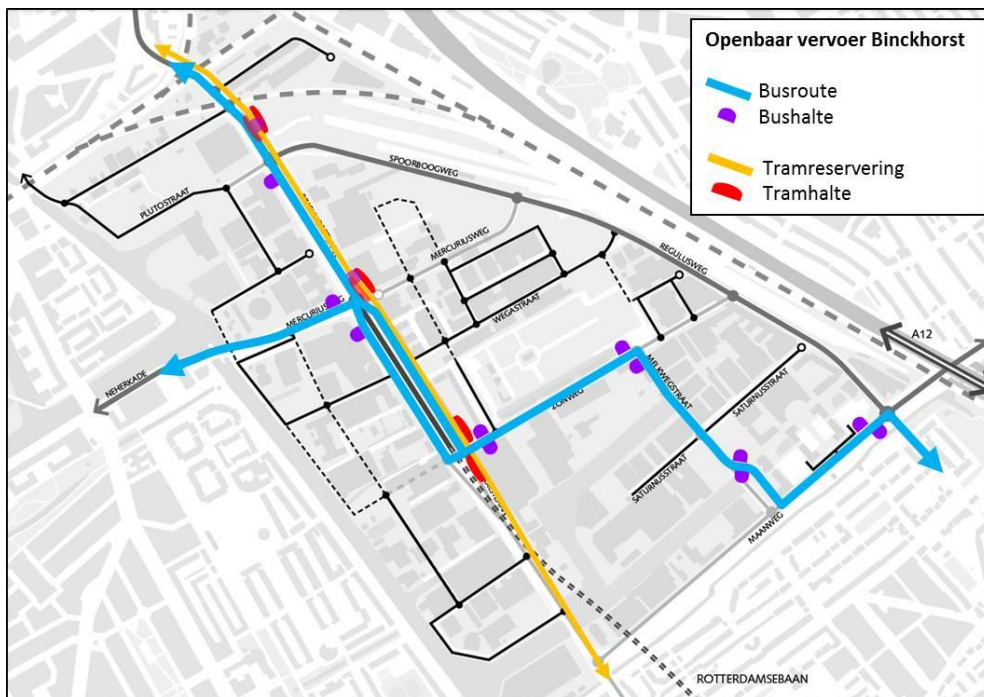
Per deelgebied is er de volgende aansluiting op het stedelijke hoofdwegennet:

- De Trekvlietzone wordt via het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan zuid ontsloten.
- Het Gasfabriekterrein en omgeving is alleen via de Plutostraat vanaf de Binckhorstlaan noord bereikbaar.
- De Spoorboogzone is via de Mercuriusweg gekoppeld aan de Supernovaweg waarbij enkele percelen direct via de Binckhorstlaan noord zijn ontsloten.
- Het Maanplein/Saturnusstraat en omgeving zijn via de Maanweg en de Zonweg gekoppeld aan het hoofdwegennet.
- De omgeving van de begraafplaats en de Binckhorsthaven zijn zowel vanaf de Binckhorstlaan als de Regulusweg/Supernovaweg bereikbaar.

### Openbaar vervoer

In de Binckhorst rijden momenteel alleen buslijnen 26 en 28. Deze hebben enkele halteplaatsen, zoals de Wegastraat, Zonweg en Regulusweg. Met deze buslijnen zijn de stations Hollands Spoor en Centraal Station binnen twintig minuten bereikbaar. Daarnaast zijn in de nabijheid de stations Voorburg en Hollands Spoor aanwezig. In het kader van de aanpassingen in de verkeersstructuur in de komende jaren vindt een beperkte aanpassing plaats aan de lijnvoering van de bussen en gaan deze via de Melkwegstraat rijden. Met de buslijnen wordt niet de gehele Binckhorst bediend en zijn er deelgebieden zoals de Spoorboogzone en de Trekvlietzone die maar beperkt binnen het invloedsgebied van de bushaltes vallen. Daarnaast is de exploitatie van de buslijnen afgestemd op de aanwezige functies met de nadruk op vervoer op werkdagen in de spits.

In het kader van het ontwerp en de procedures voor de Rotterdamsebaan is een ruimtereservering voor een vrije openbaar vervoerbaan aan de noordoostzijde van de Binckhorstlaan opgenomen. De realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer op deze verbinding kan niet los worden gezien van de ruimtelijke ontwikkeling in de Binckhorst en is daarmee niet op korte termijn (2020) te verwachten.



Kaartbeeld openbaar vervoer Binckhorst

Per deelgebied is er het volgende beeld van de ontsluiting per openbaar vervoer.

- De Trekvlietzone wordt met de bushaltes op en nabij de Binckhorstlaan zuid met de buslijnen 26 en 28 buslijnen ontsloten. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het deel van de Trekvlietzone aan de Junostraat/Jupiterkade een grote loopafstand heeft naar deze haltes. Het gedeelte op de voormalige SDU-locatie ligt op loopafstand van de bushaltes in Voorburg West.
- Het Gasfabriekterrein en omgeving is met een halte van lijn 28 op de Binckhorstlaan noord en een halte van lijn 26 op de Mercuriusweg bediend.
- De Spoorboogzone is alleen met de bushalte op de Binckhorstlaan noord (lijn 28) en de haltes bij de Mercuriusweg (lijn 26 en 28) bediend.
- Het Maanplein en de Saturnusstraat en omgeving zijn via de haltes van de buslijnen 26 en 28 op de Maanweg en op en bij de Melkwegstraat bediend. Daarnaast ligt dit deelgebied op loopafstand van het station Voorburg.
- De omgeving van de begraafplaats is alleen vanaf de zijde van de Binckhorstlaan en de Zonweg bereikbaar met de buslijnen 26 en 28. De Binckhorsthaven is vanaf de Melkwegstraat bereikbaar met de bus.

### **Langzaam verkeer**

Door de Binckhorst loopt een aantal belangrijke fietsroutes, zoals die tussen het centrum van Den Haag en de wijken Ypenburg/Leidschenveen en de route tussen Laakhaven en het centrum van Voorburg. Deze relaties maken onderdeel uit van de langere regionale routes. Daarnaast is de Binckhorst zelf een gebied met een groot aantal arbeidsplaatsen dat veel fietsverkeer genereert. Door de barrières die de A12, de spoorlijnen en de Trekvliet vormen kan maar op een beperkt aantal plekken de Binckhorst in- en uitgereden worden met de fiets. Daarmee zijn ook de fietsrelaties geconcentreerd op enkele routes. De belangrijkste routes voor doorgaand fietsverkeer op stedelijk en regionaal schaalniveau in de Binckhorst zijn:

- de Binckhorstlaan – Supernovaweg/Regulusweg;
- de route Laakweg - Mercuriusweg - Zonweg
- Binckhorstlaan.

Op deze routes zijn op dit moment niet overal fietsvoorzieningen aanwezig. Door de aanpassingen aan de infrastructuur als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan is ook een forse verbetering gerealiseerd in de fietsroutes in de Binckhorst. Langs de aan te leggen of her in te richten stedelijke hoofdroutes zijn en worden vrijliggende fietspaden aangelegd en/of worden bestaande fietspaden verbeterd. Zo krijgen de doorgaande routes een meer gestrekt verloop en wordt het aantal conflictpunten met kruisingen en in/uitritten beperkt. Daarmee wordt de reistijd verkort en worden het comfort en de veiligheid voor de fietser verbeterd. De belangrijkste kruisingen zijn en worden heringericht en met verkeerslichten geregeld. Daarmee wordt de oversteekbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer verbeterd. De doorgaande route langs de Binckhorstlaan wordt verbeterd doordat over grote delen van deze route tweerichtingsfietspaden worden aangelegd aan beide zijden van de weg. Hierdoor is het minder vaak nodig de Binckhorstlaan over te steken. Verder is de route op dit moment nog voorzien van tegelverharding. Bij de herinrichting worden alle fietspaden in asfalt aangelegd, waarmee deze routes kwalitatief veel beter worden. Door de afkoppeling van de Mercuriusweg van de kruising hebben fietsers aan deze zijde van de Binckhorstlaan geen conflict meer en kunnen dus vrij doorrijden. Ten slotte worden de fietsroutes langs de Binckhorstlaan beter verbonden met de fietsroutes in de omgeving.

De route Supernovaweg/Regulusweg is recent een kwalitatief hoogwaardige fietsroute aan de spoorzijde tussen de Binckhorstlaan en de Maanweg geworden met een tweerichtingsfietspad. Fietsverkeer op deze route heeft geen hinder van afslagen of verkeerslichten en kan dus goed door blijven rijden. Het aantal oversteeken/aansluitingen van deze route naar de Binckhorst is beperkt



vanwege de functie van de weg en de beschikbare ruimte. Deze route verbindt de Binckhorstlaan en de Maanweg en heeft aansluitingen op de Zonweg (voor de sterfietsroute vanuit en naar de Laakweg) en de Mercuriusweg.

De route Mercuriusweg-Binckhorstlaan - Zonweg wordt de kwalitatief hoogwaardige tussen Laak en Voorburg met tweerichtingsfietspaden op de Mercuriusweg, Binckhorstlaan en Regulusweg. Op de Zonweg worden op een later moment fietsvoorzieningen gerealiseerd.

Per deelgebied is er het volgende beeld van de ontsluiting per fiets.

- De Trekvlietzone is voor de fietser alleen vanaf de Binckhorstlaan zuid bereikbaar. In de planuitwerking voor de Trekvlietzone wordt een interne ontsluiting gerealiseerd die voor de fiets een betere ontsluiting van de percelen mogelijk maakt.
- Het Gasfabriekterrein en omgeving is voor de fietser bereikbaar vanaf de Binckhorstlaan noord en via het viaduct onder het spoor vanaf het centrum.
- De Spoorboogzone is zowel vanaf de Binckhorstlaan noord, de Mercuriusweg oost en de Supernovaweg bereikbaar voor de fietser.
- Het Maanplein en de Saturnusstraat en omgeving zijn via vanaf alle zijden bereikbaar voor de fiets (Maanweg, Binckhorstlaan, Zonweg, Regulusweg).
- De omgeving van de begraafplaats is voor de fiets ook vanaf alle zijden bereikbaar.

### **Parkeren**

In de Binckhorst vindt een groot deel van het parkeren plaats op eigen terrein (o.a. een aantal grote parkeergarages). Op de openbare weg zijn er in totaal ca. 2300 plaatsen aanwezig. Daarvan zijn er ongeveer 100 gereguleerd met een parkeerautomaat.

De huidige parkeerdruk op de openbare weg in de Binckhorst is overdag op werkdagen hoog (> 90%<sup>1</sup>) In de nachtperiode is de bezetting in bijna de gehele Binckhorst zeer laag (telling 2011: 23%). Het beslag van het parkeren op de openbare ruimte is ook groot en domineert het straatbeeld. Met de aanpassingen van de verkeersinfrastructuur in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van het parkeren langs de openbare weg komen te vervallen.

Daarbij is er in de ruime omgeving van de Binckhorst sprake van (verschillende vormen van) gereguleerd parkeren. Daarmee is er over en weer enig uitwijkgedrag van parkeerders vanuit omliggende gebieden. Barrières zoals de Trekvliet, de spoorlijnen en de Broeksloot beperken dit effect echter sterk.

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de aanpassing van de infrastructuur in de Binckhorst verandert de parkeersituatie op een aantal wegvakken. Het verlies aan openbare parkeerplaatsen ten opzichte van de situatie voor aanvang van de werkzaamheden aan de Rotterdamsebaan (medio 2012) is maximaal 145 openbare parkeerplaatsen. Dit is een beperkt verlies ten opzichte van het huidige aantal openbare parkeerplaatsen, namelijk ca. 6-8 %. Daarbij wordt de parkeerbehoefte in het gebied lager doordat er enkele functies in het gebied komen te vervallen vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan.

### **Verkeersveiligheid**

In de Binckhorst vindt momenteel een forse aanpassing plaats aan de infrastructuur. In de komende jaren wordt tegelijk met de aanleg van de Rotterdamsebaan de verkeersstructuur in de Binckhorst zelf ingrijpend veranderd met aanleg van nieuwe parallelwegen, de realisatie van de Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat en van de afsluiting van enkele wegen in het gebied. Bij de aanpassing van de functionele infrastructuur in het gebied zijn de ontwerpen voor de aan te leggen of her in te

---

<sup>1</sup> Op basis van de laatst beschikbare telling uit 2011. Vanwege factoren als sloop/leegstand/transformatie van gebouwen en de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan is er daarna afgezien van tellingen omdat er geen representatief beeld verwacht werd.

richten wegvakken gebaseerd op de meest recente inzichten op het gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op de stedelijke hoofdwegen het aantal conflictsituaties beperkt, met name door langsparkeren op te heffen of het aantal erftoegangen te beperken. Ook wordt voor een aantal kruisingen het aantal conflicterende richtingen en verkeerssoorten beperkt.

In de periode 2009-2013 vonden er 64 geregistreerde verkeersongevallen plaats in de Binckhorst, waarvan 1 met dodelijke afloop en 21 met letsel.



Kaartbeeld geregistreerde verkeersongevallen in de Binckhorst.

## 5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Met de hiervoor beschreven aanpassingen van de verkeersstructuur verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst structureel voor het autoverkeer en kan voldaan worden aan de streefwaarde voor de reistijd tussen de stadsrand en de internationale en Randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) van maximaal twintig minuten in de spits.

De bereikbaarheid per fiets is reeds structureel verbeterd met de aanleg van vrijliggende fietspaden langs onder meer de Supernovaweg. Wel is het in de deelgebieden Trekvlietzone en Spoorboogzone nog nodig om de interne ontsluiting te realiseren. Daarnaast is het voor de fietser en voetganger wenselijk om barrières zoals de Trekvliet of de haven op meer plaatsen te kunnen oversteken.

De ontsluiting van de Binckhorst als geheel met het openbaar vervoer blijft fors achter bij de ambitie. Bij de aanpassingen van de verkeersstructuur in de Binckhorst is voor het openbaar vervoer uitgegaan van een reservering voor een vrije baan langs de Binckhorstlaan. Deze reservering op zich maakt het mogelijk om (op termijn) een HOV-baan te realiseren langs de Binckhorstlaan. Deze baan dient echter deel uit te maken van een route tussen één van de hoofdstations en een route richting Voorburg en verder. De termijn van uitvoering, de lijnvoering en de inpassing in het vervolg zijn nog niet bekend maar hangen voor een groot deel ook samen met de ruimtelijke ontwikkelingen in de Binckhorst.

De huidige parkeerdruk in de Binckhorst is overdag op werkdagen hoog (> 90%). Het beslag van het parkeren op de openbare ruimte is groot en domineert het straatbeeld. Met de aanpassingen van de verkeersinfrastructuur in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van het parkeren langs de openbare weg komen te vervallen. In samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen in de Binckhorst moet worden ingezet op een groter aandeel van het parkeren op eigen terrein en het (sturen op) het parkeergedrag op de openbare weg.

De bestaande situatie en geformuleerde ambitie zijn met elkaar in lijn.

## 6. Borging in omgevingsplan

Om de ambities voor het thema Functionele infrastructuur in het omgevingsplan te borgen zijn verschillende regels opgenomen.

Als algemene randvoorwaarden zijn opgenomen:

- Er wordt in voldoende mate in parkeergelegenheid voorzien, waarbij het Haags parkeerbeleid in acht wordt genomen;
- voor de openbare ruimte wordt residentiekwaliteit in acht genomen en bij de inrichting wordt rekening gehouden met Handboek openbare ruimte en de functionaliteit, flexibiliteit en veelzijdigheid (in gebruik);

Laatstgenoemde regel is een resultaat van de ambities op onderhavig thema en het thema Openbare ruimte.

Voor initiatieven waarbij sprake is van bouwen, verbouwen of renoveren, is de regel opgenomen dat rekening gehouden dient te worden met de ruimtereservering "gebiedsaanduiding - openbaar vervoerstracé". Deze open norm is uitgewerkt in een beleidsregel.

Voor initiatieven waarbij sprake is van het uitvoeren van werken en/of werkzaamheden, zoals de aanleg van wegen, is de regel opgenomen dat bij aanleg van nieuwe infrastructuur de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig in acht worden genomen.

Ten slotte is de bestaande hoofdinfrastructuur (de Binckhorstlaan, Supernovaweg, Regulusweg en Mercuriusweg (tussen de Neherkade en kruising met de Binckhorstlaan) bestemd als Verkeer. Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan is een bijzondere regeling opgenomen. Voor de aanleg van deze nieuwe hoofdonthoofding van Den Haag zijn recent de bestemmingsplannen Rotterdamsebaan (17 oktober 2013) en Rotterdamsebaan, 1<sup>e</sup> herziening Binckhorstlaan-Zuid (21 januari 2016) vastgesteld en onherroepelijk geworden. Op basis van deze bestemmingsplannen is de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk. Om te voorkomen dat op basis van het omgevingsplan aanvullende onderzoeken nodig zijn, is besloten om de vigerende regeling voor de aanleg en in gebruikname van de Rotterdamsebaan uit de twee genoemde bestemmingsplannen over te nemen en de toetsing aan de randvoorwaarden uit te sluiten.

## 7. Samenvatting

*"De infrastructuur is op een zodanig niveau dat de Binckhorst duurzaam bereikbaar is. Voor alle infrastructuur moet worden voldaan aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig en aan de eisen vanuit het Handboek openbare ruimte. Voor het parkeren moet worden aangesloten bij het Haags parkeerbeleid"*