



Den Haag

Ons kenmerk
DSB/10064628
RIS307581

UITVOERINGSPROGRAMMA REGIE OP BEREIKBAARHEID 2021-2022

Het college van burgemeester en wethouders van Den Haag,

overwegende dat:

- voor de instandhouding en ontwikkeling van Den Haag er jaarlijks vele (weg)werkzaamheden, bouwactiviteiten en evenementen (tezamen activiteiten) worden gepland en gerealiseerd;
- de impact van deze activiteiten op de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid op of met effect op het netwerk Bereikbaarheidsregie groot kan zijn;
- er conform het handelingskader Stadsregie Bereikbaarheid regie wordt gevoerd op de planning en uitvoering van deze activiteiten;
- de resultaten van deze regievoering samenkomen in een programmering van deze activiteiten, zijnde het Uitvoeringsprogramma Regie op Bereikbaarheid 2021-2022 bevattende tijdsvensters voor uitvoering van activiteiten waarbij rekening wordt gehouden met de activiteiten uit de Meerjarenprogrammering;

besluit:

tot het vaststellen van het Uitvoeringsprogramma Regie op Bereikbaarheid 2021-2022.

Den Haag, 26 januari 2021

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

Ilma Merx

Jan van Zanen

Uitvoeringsprogramma regie op bereikbaarheid 2021 – 2022 bevattende tijdsvensters voor uitvoering van activiteiten op basis van de Meerjarenprogrammering

Inleiding

De ambitie voor mobiliteit staat verwoord in het coalitieakkoord “*Samen voor de stad*” als “We willen dat onze stad de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Dat is ons uitgangspunt bij mobiliteit. Duurzaamheid en de menselijke maat zijn twee belangrijke criteria. Dus geven we ruim baan aan de fiets, maken we sprongen met het OV, geven we ruimte aan schoon vervoer en verbeteren we ook de doorstroom van het autoverkeer.”

Er zijn stevige, urgente opgaven, zoals verwoord in de Hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie (RIS 302361). “*De stedelijke hoofdroutes (S-routes) zitten overvol en ook het overige wegennet raakt verzadigd. Het OV-netwerk ‘kraakt in zijn voegen’. En de gebruikers van de fietspaden ondervinden in ochtend- en avondspits files: wel 24 tot 40 fietsers staan per kruising voor het rode licht te wachten om te kunnen oversteken.*” Dit alles resulteert in meer hinder op de omleidingen en dus extra reisvertragingen voor alle verkeersdeelnemers.

Om deze redenen heeft het college er in 2015 voor gekozen om regie op bereikbaarheid te voeren. Er is een bestuurlijk kader ontwikkeld, zodat we de hinder die gepaard gaat met werkzaamheden zoveel mogelijk beperken. Enerzijds door aan de hand van een Meerjarenprogrammering (MJP), voor Den Haag en de regio, alle geplande activiteiten voor de aankomende twee à acht jaren op een rij te hebben en te adviseren of een werk in de gewenste periode kan worden uitgevoerd. Anderzijds door elk jaar een Uitvoeringsprogramma (UVP) bestuurlijk vast te stellen zodat de tijdsvensters waarbinnen werken uitgevoerd dienen te worden de komende twee jaar vastliggen.

Bereikbaarheidsregie werkt; de overlast van alle werkzaamheden wordt voor de reiziger beperkt. Echter, duidelijk is dat het regiewerk steeds complexer wordt, de groei van het aantal inwoners en gebruikers van de stad levert meer projecten op die ook complexer zijn, zoals de bouw van hoge gebouwen en de activiteiten in de ondergrond.

Ook andere stakeholders, als Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland en ProRail, initiëren impactvolle werkzaamheden die een wissel trekken op de bereikbaarheid van vooral het centrum en de Binckhorst. Deze werkzaamheden zijn bepalend voor wat wij binnenstedelijk aan kunnen met het oog op de bereikbaarheid aankomende jaren.

De uitdaging waar de gemeente voor staat, is het realiseren van de vele bouwprojecten, renovaties en vervangingen binnen een bepaald tijdsbestek en in een logische volgorde gezien de onderlinge afhankelijkheden. Deze opgave is in vergelijking met de start van regie op bereikbaarheid complexer en omvangrijker geworden en verlangt een ander samenspel.

We moeten ons ervan bewust zijn dat genoemde ontwikkelingen ertoe zullen leiden dat het komende decennium continu wordt gewerkt aan de fysieke stad en dat overlast (en reishinder) een gegeven is. De uitdaging blijft om de overlast te beperken zodat bewoners, ondernemers en bezoekers zonder al te veel hinder veilig hun bestemming bereiken. Dit sterkt het college in de ambitie om steviger in te zetten op het stimuleren van alternatieven voor autogebruik en spreiding van mobiliteit over de uren van de dag.

Regievoering doen we samen

Het overzicht hebben over de activiteiten samen met onze partners is nodig om de bereikbaarheid te regisseren. We werken als gemeente samen vanuit het samenwerkingsverband BEREIK! met andere infrabeheerders zoals Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Havenbedrijf Rotterdam. Ook buiten dat samenwerkingsverband werken we nauw samen met ProRail/NS en de andere gemeenten rondom Den Haag. Zo programmeren we activiteiten in het netwerk en stemmen deze onderling af.

Over de gezamenlijke inzet op het bereikbaar houden van Zuid-Holland hebben het Rijk en de regio concrete afspraken gemaakt. In 2021 wordt een organisatie ingericht die de hinder- en mobiliteitsaanpak ondersteunt. Ook is het spelregelkader doorontwikkeld en zijn er gebiedsaanpakken in de maak. Met dit instrumentarium worden de tactische lijnen verder doorontwikkeld en naar verwachting worden deze in 2021 geïmplementeerd.

Terugblik op het Uitvoeringsprogramma 2020-2021

We spreken over impactvolle activiteiten als die van aanzienlijke invloed zijn op de bereikbaarheid van bestemmingen. Impactvolle activiteiten in 2020, die meer dan gemiddeld hinder opleverde, waren onder meer de overkluizing bij het Koekamp, de fietsenkelder bij Den Haag Centraal, en de entree aan de Laakzijde van station HS. Het asfaltonderhoud van de Loevesteinlaan en ook de herinrichting (inclusief de rioolvervanging) van de winkelstraat Frederik Hendriklaan. Het werk aan de RandstadRail sporen voor lijn 1 van de kust naar het centrum en de rotonde Schokkerweg/Westduinweg leverde ook meerdere omleidingen en extra reistijd op.

De versnelde oplevering van het Soestdijkseplein bracht met zich mee dat de HTM nog niet in de gelegenheid was gesteld haar busdienst aan te passen in overeenstemming met de reguliere dienstregeling en route. Naast lokale hinder, was ook sprake van hinder op het totale netwerk omdat verkeersdeelnemers moesten wennen aan een structurele routewijziging, zoals bijvoorbeeld de afsluitingen van wegen (de zgn. “Knips”) in de Stationsbuurt. Dit leverde ook vertraging op in de dienstregeling van de HTM op de Waldorpstraat in de richting van de Put.

In Centrum Noord hebben we op één route de stad in meerdere werken tegelijk gefaciliteerd. Dat bleek ambitieus. Vertraging van één project betekende hinder voor een ander werk en bijstelling van omleidingen. Dit gebeurde bijvoorbeeld bij het Buitenhof waar de fasering wijzigde tijdens uitvoering en vertraging op liep. Dit terwijl het werk aan het tramspoor op het Lange Voorhout en direct daarna de Kneuterdijk aanving en ook een rijbaan beschikbaar moest blijven voor bouwlogistieke transporten voor het in aanbouw zijnde hotel op de Kneuterdijk. De vertraging van het ene project betekende hinder voor een ander werk en vereiste bijstelling van omleidingen.

Van programmeren naar een Uitvoeringsprogramma

In het UVP is een selectie van de activiteiten voor de komende twee jaar opgenomen. Dit zijn allereerst de – afgestemde - activiteiten met impact op de bereikbaarheid van geheel Zuid-Holland dus de effecten op de rijks-, provinciale en hoofdwegen (en treinsporen). Zie bijlage 1 voor het overzicht van de toegekende tijdsvensters gebaseerd op de aangeleverde data van de betrokken partijen.

Na afstemming met de grootste infrabeheerders vindt de verdere aanvulling en afstemming plaats met de lokale activiteiten die een grote impact op het netwerk Bereikbaarheidsregie hebben.

Den Haag is via vijf wegen bereikbaar. We constateren dat de komende jaren een aanzienlijk hoeveelheid activiteiten ingepland zijn op onze hoofdwegen, en de rijks- en provinciale wegen. Deze impactvolle projecten leveren hinder op. Denk aan meer reistijd, en of een langere omleiding, om de stad in en uit te gaan via de hoofdwegen.

De in het UVP 2021-2022 opgenomen tijdvensters zijn vrijwel gelijk aan de uitvoeringsperioden, er is nauwelijks tot geen 'restruimte' aanwezig. Nog gedisciplineerder plannen en uitvoeren is noodzakelijk. Dat betekent onder andere méér inzet op eerder in de tijd programmeren van werkzaamheden en de scope en impact op bereikbaarheid eerder in beeld te brengen. Ook is er meer inzet nodig vanuit een procesmatige invalshoek náást de inhoudelijke verkeerskundige kennis.

Waar mogelijk proberen we – in overleg met partijen – voor 'restruimte' te zorgen door faseringen te maken. Deze flexibiliteit is nodig om activiteiten als bijvoorbeeld een verzakt riool, een water- of gasleiding die problemen veroorzaakt, een breuk in de tramrails of bomenkap te kunnen faciliteren met een tijdsslot om het werk te kunnen uitvoeren.

Bij de aanbidding van het vorige UVP merkten we al op dat we er niet meer aan kunnen ontkomen om in het UVP keuzes te maken voor gemeentelijke en niet gemeentelijke projecten. Bijvoorbeeld omdat er sprake is van onderlinge van afhankelijkheden. Bijvoorbeeld eerst werk van een stakeholder in de ondergrond en daarna werk van een gemeentelijk eigendom.

Er zijn jaarlijks circa 17 a 20 terugkerende evenementen, die veel openbare ruimte nodig hebben en/of zorgen voor een hoge belasting van het mobiliteitssysteem. Bij de programmering wordt elk jaar rekening gehouden met deze terugkerende evenementen door ze mee te nemen in het UVP. Gezien COVID19 is er een gerede kans dat een aantal van deze evenementen geen doorgang zullen vinden. Vanwege de grote onzekerheid op dit punt hebben wij ervoor gekozen er toch in de programmering rekening mee te houden dat ze door kunnen gaan. Op het moment dat zeker wordt dat een evenement wordt afgelast of dat de datum of locatie wijzigt, dan is afstemming nodig om na te gaan hoe dit interfereert met andere activiteiten.

Twee bepalende projecten voor de bereikbaarheid in 2021 en 2022

Voor het huidige UVP zijn twee grote impactvolle projecten bepalend voor het toekennen van een tijdsvenster voor de uitvoering van andere projecten. Dit zijn het groot onderhoud aan de betonnen constructie van de Utrechtsebaan en het aanleggen van de WarmtelinQ. Beide projecten vereisten afstemming met de provincie, Rijkswaterstaat en andere wegbeheerders en zijn uiteraard opgenomen in de programmering van activiteiten in de Zuid Vleugel.

2021

Aan het project groot onderhoud Utrechtsebaan is het bouwen van de Grotiusplaats met de inrichting van het maaiveld rond de Grotius-torens gekoppeld. Vanaf september 2021 tot en met maart 2022 zijn er gefaseerde afsluitingen van de Utrechtsebaan. Het gaat om afsluitingen van twee rijbanen 'stad in' gedurende het vierde kwartaal, en het eerste kwartaal over afsluitingen van twee rijbanen 'stad uit'. Daarnaast zijn er volledige afsluitingen gedurende de nacht van een van de rijbaan op de Prins Clauslaan. Ook zullen, nog nader te bepalen, afsluitingen nodig zijn in de weekenden om werkzaamheden uit te voeren voor de overkluizing (denk aan aanbrenge van midden wanden, technische installaties en dergelijke).

Andere opvallende werken in en om het centrum zijn:

- de onderhoudswerkzaamheden van het Muzenviaduct over de Rijnstraat in de zomer;
- de (gewenste) start van de hoogbouw op het Koning Julianaplein vanaf de zomer;
- de opgelopen vertraging van de Koekamp (wat mogelijk effect heeft op het toekennen van tijdslots van nabij gelegen activiteiten);
- de start van de renovatie van het Binnenhof in oktober;
- vele kleine herinrichtingen van de openbare ruimte naast bouw- en renovatie werkzaamheden op en nabij het Spui.

Ook in andere delen van de stad zijn impactvolle werkzaamheden gepland zoals:

- tramspooronderhoud op het Leeghwaterplein, die voorafgegaan moeten worden door tramspooronderhoud op de Rijswijkseweg; onderhoud op meerdere plaatsen op het traject van Randstadrail lijn 4 tussen De Uithof en de Loosduinseweg;
- de herinrichting van kruispunten op de President Kennedylaan;
- het asfalteren op de Troelstrakade van rijbaan en fietspad; aanleggen van fietspaden op de Schalk Burgerstraat;
- het VRI-onderhoud en verkeersveiligheid aanpassing op de Zevensprong, de kruising van onder andere de Loosduinseweg en de De la Reyweg.
- bouwprojecten in de Binckhorst.

2022

In dit jaar lopen de werkzaamheden aan de Utrechtsebaan door en deze zullen eindigen in maart. Vanaf het 2^e kwartaal in 2022 start RWS met groot onderhoud aan het Prins Clausplein. Op dat moment dient de Utrechtsebaan weer beschikbaar te zijn voor al het verkeer in beide richtingen.

De Gasunie gaat op meerdere plaatsen in de regio het project WarmtelinQ in uitvoering brengen. Een van die locaties is de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk. Het verkeer op de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en de Middachtenweg in Den Haag gaat meer dan een jaar lang, vanaf het tweede kwartaal, via 1 in plaats van 2 rijbanen kunnen rijden in beide richtingen. Dit gaat met name in de spits en in weekenden voor overlast zorgen in Den Haag en Rijswijk. In het 2^e kwartaal van 2022 starten in Den Haag de werkzaamheden. De werkzaamheden, met de meeste verkeershinder, leiden er toe dat een deel van de De La Reyweg voor meer dan een jaar is afgesloten in 1 richting voor gemotoriseerd verkeer. Aansluitend wordt er in 2023 gestart met werkzaamheden in de Kempstraat. Deze straat wordt ook voor een jaar lang afgesloten door de werkzaamheden.

De provincie Zuid-Holland gaat de Hoornbrug in Rijswijk renoveren in het najaar van 2022. Dit gaat gepaard met een afsluiting voor het verkeer. De Rotterdamsebaan moet een deel van het (huidige) autoverkeer gaan opvangen. De provincie Zuid-Holland wil in de tweede helft van 2022 starten met werkzaamheden voor de ongelijkvloerse kruispunten in de Wippolderlaan / N211.

In het kader van beheer en onderhoud wordt in de Binckhorst in het najaar van 2022 gestart met werkzaamheden aan de Binckhorstbrug (Binckhorstlaan) en de Trekvliefburg (Mercuriusweg/ Neherkade). De werkzaamheden aan de Trekvliefburg worden gecombineerd met de aanleg van een fietsverbinding uit de Binckhorst naar de binnenstad. Deze werkzaamheden moeten nog in detail op elkaar en op projecten in de regio worden afgestemd. Naast het autoverkeer moet ook het vaarverkeer zo min mogelijk overlast ervaren. Voor beide brugprojecten is een uitvoeringsvenster beschikbaar van vijf kwartalen.

In 2022 wordt er binnenstedelijk gewerkt aan het spoor voor lijn 16 om deze route geschikt te maken voor andere bredere trams. Ook wordt er in het Zeeheldenkwartier en het Statenkwartier in het project van lijn 16 zoveel mogelijk andere werkzaamheden uitgevoerd zoals rioolvervanging, VRI-vervanging, asfaltonderhoud en de aanleg van fietspaden. Dat gebeurt in Moerwijk van februari tot en met april, en in het Statenkwartier van maart tot en met januari 2023. In het Statenkwartier worden vervolgens nog gedurende drie maanden gewerkt aan de tramsporen. Het zwaartepunt van de werkzaamheden ligt in het voorjaar van 2022 wanneer drie kruispunten van de Stadhouderslaan / Waldeck Pyrmontkade opeenvolgend afgesloten zullen worden. Gedurende die periode is er tevens op de verbinding tussen de kruispunten geen verkeer mogelijk.

Ook wordt de 'ontkluizing' van het Piet Heinplein opgepakt. Dit is een werk die op een hoofdweg ligt in het ingesloten gebied door de Centrumring. Door afstemming met de werkzaamheden aan tramlijn 16 is een gelijktijdige uitvoering mogelijk. De totale werkzaamheden aan de constructie zullen ongeveer twee jaar gaan duren.

Een omvangrijk project van ProRail start in het derde kwartaal van 2022. Zij gaan het gehele emplacement van Centraal Station aanpakken. Alle sporen worden vernieuwd zodat er daarna per richting 4x per uur een intercity trein kan rijden. Dit project moet eind 2024 klaar zijn. Om de treinreiziger wel op Centraal Station te laten komen worden gedurende de uitvoering bussen ingezet waarvoor ook openbare ruimte nodig is, zowel tijdens het rijden als halteren en bufferen van bussen. Andere werken inplannen op de routes die nodig zijn voor de bussen zullen zorgvuldig moeten worden ingepast. Denk aan projecten gelegen aan het netwerk in de omgeving van de Prins Clauslaan, de Utrechtsebaan, het Prins Bernhard- en Schenkviaduct, de Lekstraat en de spoorviaducten.

Doorkijkje naar 2023 en verder

Een aantal opgestarte projecten in 2022 lopen door in 2023 en nieuwe staan gepland, waaronder de verbreding van de A4 Haaglanden en werkzaamheden aan de N14.

De werkzaamheden aan de A4 Haaglanden starten in 2023 op het traject tussen de Ketheltunnel bij Schiedam en de aansluiting Den Haag-zuid / N211. Gedurende weekenden zijn hier dan afsluitingen. Het verkeer zal dan omgeleid worden via de A13. Werkzaamheden aan de A4 tussen de N211 en de N14 en op de N14 in Leidschendam Voorburg starten in respectievelijk in 2024 en 2025.

Binnen de gemeente moeten andere onderdelen van de infrastructuur onderhouden worden zoals bijvoorbeeld de Hubertustunnel. Deze gaat in 2023 meerdere maanden dicht.

Tot slot

Gedurende het jaar zal de realisatie van het UVP 2021-2022 gevolgd worden. Als er sprake is van een bestuurlijke dilemma van een activiteit, dan wordt de Raad via het college hierover geïnformeerd.

Het is van belang op te merken dat reeds gestarte en nog te starten hoogbouwprojecten, met de bijbehorende bouwlogistiek en werkterreinen, van grote invloed zijn op de programmering (in volgorde en tijd) van diverse andere activiteiten in het CID gebied en de Binckhorst. Analyse van de samenhang tussen de activiteiten laat zien dat er sprake is van potentiële knelpunten.

Om tot stedelijke programmering te komen, dienen activiteiten in een logische samenhangende tijdsopvolging, inclusief ruimte beslag, worden geprogrammeerd om regie op bereikbaarheid te kunnen voeren.