



Aan het college van burgemeester en wethouder van Den Haag
De wethouder Financiën, Stadsontwikkeling en stadsdeel Scheveningen, de heer A. Mulder
De wethouder Mobiliteit en Cultuur, de heer R. van Asten
De raadsleden van de commissies Ruimte en Leefomgeving
Spui 70
2511BT Den Haag

Onderwerp: Campusboulevard + Prins Bernhardviaduct – Ruimte voor OV
Kenmerk: R.DH/AvH/2101-camov.20

Den Haag, 20 januari 2021, **per e-mail**

Geachte raadsleden van de commissies Ruimte en Leefomgeving ,
Geachte wethouder Mulder,
Geachte wethouder Van Asten,

In december 2019 heeft u de Gebiedsagenda Campusboulevard (RIS304124 – DSO/2019.739) vastgesteld. Daarbij heeft het college bepaald dat de plannen de komende jaren een concreet vervolg krijgen in de **Nota's van Uitgangspunten** en projectdocumenten voor de diverse deelgebieden.

De Campusboulevard Schedeldoekshaven en het Prins Bernardviaduct liggen te midden van het knooppunt van openbaar vervoer: het centrumgebied en Den Haag Centraal. Op dat knooppunt komen vele OV-verbindingen (trein - randstadrail – tram – bus) samen. Dat betekent dat er bij de stedenbouwkundige versterking van de identiteit van de Campusboulevard voldoende ruimte moet zijn voor het openbaar vervoer.

Volgens ROVER vraagt dat om een nauwe samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkeling en ruimte voor het openbaar vervoer (OV) die nodig is in dit gebied. **ROVER heeft de indruk dat daarvan onvoldoende sprake is en adviseert in deze brief meer ruimte te creëren voor bus en tram.**

Mobiliteitsopgave gebiedsagenda Campusboulevard

Krachtens de Structuurvisie CID wordt het gebied van de Campusboulevard en rond Den Haag Centraal ontwikkeld tot een innovatief kenniscluster waarin overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven hun krachten bundelen rond maatschappelijke opgaven op het gebied van

bestuur, recht en veiligheid. De omgeving van het Centraal Station moet volgens het college de komende jaren een bruisend en attractief gebied, met een kosmopolitisch karakter worden. Verder wordt ingezet op verbetering van de knooppuntwaarde, het realiseren van duurzame, centrum stedelijke woonmilieus en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde. Met het aanpassen van het Prins Bernhardviaduct krijgt het gebied een flinke upgrade. Verbindingen worden hersteld, versterkt en opgewaardeerd met openbare ruimte van hofstadkwaliteit. In aangrenzende nieuwe bebouwing wordt een programma gerealiseerd wat bijdraagt aan de levendigheid en diversiteit van het gebied.

Tegelijkertijd wordt de volgens de gebiedsagenda Campusboulevard de ruimte voor het doorgaande gemotoriseerde verkeer in dit gebied beperkt ten gunste van de voetganger en de fietser. Het Prins Bernhardviaduct wordt gereconstrueerd tot een stedelijke boulevard en de ruimte voor het doorgaande verkeer wordt teruggebracht tot een rijbaan per rijrichting. Als gevolg daarvan komt de busbaan op dit viaduct van/naar het busplatform te vervallen.

ROVER is ingenomen met het uitgangspunt dat het college bij de stedelijke ontwikkeling van het Campusgebied en het Prins Bernhardviaduct (RIS304124) hanteert:

- **er wordt sterk OV georiënteerd gebouwd (in hoge dichtheden rond OV knooppunten of OV-corridors) waardoor het gebruik van het OV een vanzelfsprekendheid wordt voor bewoners en gebruikers;**
- **de frequentie, capaciteit en connectiviteit van het OV moet verbeteren zoals opgenomen in de “Schaalsprong OV”;**
- **de inpassing van de “Koningscorridor” en bijbehorende halte, het maken van een extra stations uitgang (zijde spooreplacement) en uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen moeten het mogelijk maken om het OV-georiënteerd wonen en werken in dit gebied te laten slagen. (Einde citaten).**

Ondanks eerder genoemd uitgangspunt heeft ROVER de indruk dat er bij de stedelijke invulling van dit Campusgebied in onvoldoende mate rekening wordt gehouden met de daadwerkelijke ruimte die nodig is voor het OV en in het bijzonder voor de groei van het OV (rail + bus). Deze groei hangt samen met de verdergaande verstedelijking. De stad groeit in 2040 naar 629.000 inwoners, er ligt een bouwopgave in de gebieden CID/Binckhorst, rondom Den Haag Centraal en in Zuidwest en aan de Haagse Mobiliteitstransitie moet uitvoering worden gegeven. In deze transitie is bepaald dat het bestaande OV-systeem de drager is van de mobiliteit in de stad.

Uitbreiding OV in het kader van OV NEXT

De stad en regio beschikken momenteel over een efficiënt OV-netwerk. Voor de komende decennia ligt er in het kader van OV NEXT (voorheen Schaalsprong OV (RIS303479)) een opgave om op (middel)lange termijn het railnetwerk uit te breiden met onder meer de Konings- en Leyenburgcorridor. Deze corridors moeten resulteren in een versnelling van het randstadrail- en tramverkeer in de stad.

OV NEXT voorziet in een toename van het railverkeer vanuit Scheveningen (via Koningscorridor) en vanuit Zuidwest (via Leyenburgcorridor) naar Den Haag Centraal en verder naar de regio o.m. Zoetermeer. Die toename heeft gevolgen voor de capaciteit van het railtraject in het centrum. Enerzijds op de as van de Leyenburgcorridor (traject: Prinsegracht – tramtunnel Grote Marktstraat – Den Haag Centraal hoog – viaduct Ternoot v.v.) en anderzijds op de as van de Koningscorridor (traject: Den Haag Centraal maaiveld Rijnstraat en CID/Binckhorst). Momenteel rijden op het ongelijkvloerse traject (Grote Marktstraat – Den Haag Centraal hoog – Ternoot v.v.) vier raillijnen (2, 3, 4 en 6) waarvan lijn 6 een meer ontsluitende en verbindende functie heeft. In de verlengde tramtunnel (Leyenburgcorridor) is er op termijn mogelijk geen plaats meer voor tramlijn 6 die o.m. de Schilderswijk ontsluit (Hobbemastraat) en zal voor de route van deze lijn door het centrum moeten worden uitgeweken naar het maaiveldniveau (Jan Hendrikstraat – Gravenstraat – Buitenhof – Hofweg – Spui).

Ruimte voor OV op Campusboulevard en Prins Bernhardviaduct

Blijkens de Gebiedsagenda Campusboulevard wordt de doorgaande route over het Prins Bernhardviaduct een stedelijke boulevard tussen de binnenstad, CS Oost, Beatrixkwartier en Bezuidenhout, waarbij er meer ruimte wordt gecreëerd voor de voetganger en fietser. Als gevolg daarvan wordt het Prins Bernhardviaduct versmald tot 2x1 rijbaan en komt de busbaan voor het busverkeer van het OV naar het busplatform te vervallen. De Mobiliteitstransitie wordt volgens de desbetreffende gebiedsagenda goed zichtbaar doordat er – volgens de desbetreffende gebiedsagenda – sterk OV georiënteerd wordt gebouwd. De Oostkant van Den Haag Centraal aan de zijde van het spooreplacement CS blijkt ook her ontwikkeld te worden. Aan die zijde wordt een tweede entree toegevoegd aan Den Haag Centraal, ook ten behoeve van de Koningscorridor en fietsparkeervoorzieningen.

ROVER betwijfelt of rondom het OV knooppunt Den Haag Centraal wel in voldoende mate **sterk OV georiënteerd** wordt gebouwd. Momenteel rijden er meerdere buslijnen op het Prins Bernhardviaduct naar het busplatform van Den Haag Centraal v.v. Vanuit de stad de buslijnen van HTM (20, 22, 24, 28, 29) en vanuit de omliggende gemeenten de buslijnen van EBS (43, 44, 45, 46, 144) en Arriva (90, 380, 382, 383, 384, 385, 386 en 685). Deze buslijnen rijden via een busbaan en vrije busoprit naar/van het busplatform en de vrije busbaan komt nu juist te vervallen.

Tweede railtraject tussen Centrum en Bezuidenhout

Verder vraagt ROVER zich af in hoeverre er in de gebiedsagenda Campusboulevard rekening is gehouden met de uitbreiding van het randstadrail- en tramnet in het kader van OV NEXT/Schaalsprong OV en met de Mobiliteitstransitie waarbij het accent onder meer ligt op

meer OV? Deze vraag houdt direct verband met de kwetsbaarheid van het railtraject tussen het Centrum en Bezuidenhout via Den Haag Centraal en het tramviaduct Ternoot.

Deze kwetsbaarheid werd – met oog op de toename van het OV-gebruik – al in 2011 in de Haagse Nota Mobiliteit vastgesteld. In deze Nota werd het tramnetwerk in de binnenstad al kwetsbaar genoemd voor verstoringen. Daarbij werd de tramtunnel onder de Grote Markstraat als voorbeeld genoemd: bij een calamiteit in de tramtunnel kan een groot deel van het Randstadrail netwerk niet meer functioneren¹.

Dit is anno 2021 nog steeds de feitelijke situatie. In geval van spooronderhoud en/of calamiteiten moet het railverkeer op dit traject van de raillijnen 2, 3, 4 en 6 worden gesplitst in twee delen: de centrumkant enerzijds en Bezuidenhout/station Laan van NOI anderzijds. Aan de centrumkant kunnen de vier genoemde raillijnen niet verder rijden dan Den Haag Centraal op maaiveldniveau (= Rijnstraat). Aan de kant van Bezuidenhout kunnen deze 4 raillijnen niet verder rijden dan station Laan van NOI. De tramlijnen 2 en 6 rijden dan in een ringlijn tussen de Laan van NOI, Mariahoeve, Leidschendam en Voorburg en de Zoetermeerse takken van de Randstadraillijnen 3 en 4 eindigen en beginnen dan op de Randstadrailhalte van station Laan van NOI (+1 niveau).

Een omleidingsroute voor het railverkeer tussen het centrum en Bezuidenhout wordt al meerdere decennia node gemist. In de Haagse Nota Mobiliteit werd een railtraject over de Fluwelen Burgwal en de Herengracht als mogelijkheid genoemd voor tram 1 die in de nabije toekomst mogelijk verlegd gaat worden naar de Binckhorst. Daarbij zou dan ook opnieuw aan sporen op de Bezuidenhoutseweg kunnen worden gedacht.

ROVER acht het niet waarschijnlijk dat tramsporen terugkeren in dit deel van de binnenstad en op de Bezuidenhoutseweg. Dat betekent dat er voor een omleidingsspoor tussen het Centrum en Bezuidenhout naar een ander tracé moet worden omgezien.

Voor dat omleidingsspoor in casu een tweede railtraject tussen het Centrum en Bezuidenhout gaat de voorkeur van ROVER uit naar het Prins Bernhardviaduct. ROVER legt daarbij een relatie met de plannen tot stedelijke invulling (woningbouw, uitbreiding Universiteit Leiden, nieuw programma van de Rijksoverheid) en groeimogelijkheden rondom het Prins Bernhardviaduct en het overbouwen van het spooreplacement aan de kant van dit viaduct. **ROVER meent dat bij de stedelijke invulling van de Campusboulevard en de herontwikkeling van CS Oost de reservering voor een railtraject over het Prins Bernhardviaduct dient te worden meegenomen.**

ADVIES

ROVER heeft waardering voor de plannen van het college m.b.t. de Campusboulevard Schedeldoekshaven en het Prins Bernhardviaduct en de intensivering van het Central Innovation

¹ Bron: Haagse Nota Mobiliteit, 22 september 2011, blz. 74.

District.). ROVER stemt in met de ambitie van het college dat de bewoners en gebruikers in het gebied rond Den Haag Centraal en de Campusboulevard vooral van het openbaar vervoer gebruik moeten maken, en dat de frequentie, capaciteit en connectiviteit van het OV verbeterd moet worden zoals opgenomen in de Schaalsprong OV met inbegrip van de inpassing van de “Koningscorridor” en bijbehorende halte en het realiseren van een extra stationsuitgang aan de zijde van het spooreplacement.

Ondanks deze ambitie constateert ROVER dat bij de invulling van de Campusboulevard de ruimte voor het OV, in het bijzonder de vrije busbaan op het Prins Bernardviaduct vervalt.

Het college heeft in december 2019 bepaald (RIS304124) dat in de komende jaren de Gebiedsagenda's een concreet vervolg krijgen in de Nota's van Uitgangspunten en projectdocumenten voor de diverse deelgebieden.

ROVER adviseert het college en de raad in de Nota's van Uitgangspunten en projectdocumenten voor de desbetreffende deelgebieden mee te nemen:

- 1. Bij de stedelijke verdichting van de stationsomgeving Den Haag Centraal en de versterking van het OV-knooppunt in ruimtelijke zin meer rekening te houden met de verdere groei van het OV en een toename van de capaciteit van het OV (rail + bus) op en rondom dit OV-knooppunt.**
- 2. Voldoende ruimte op de Campusboulevard en het Prins Bernardviaduct te creëren voor een vrije doorgang van het openbaar busverkeer van/naar het Busplatform van Den Haag Centraal dan wel dit busverkeer een voorrangspositie te geven;**
- 3. Rekening te houden met een ruimte voor een railtraject over het Prins Bernardviaduct tussen het centrum (Spui) en Bezuidenhout (Juliana Stolberglaan (Ternoot) en tevens een halte te realiseren op het viaduct aan de kant van de extra stationsuitgang aan de zijde van het spooreplacement en ter hoogte van de ingang van het busplatform. Dit railtraject dient als omleidingsroute en als mogelijke route van tramlijn 6 die tevens de overbouwning van het spooreplacement kan ontsluiten.**

Op 27 januari a.s. vindt er in de commissie Ruimte een beraadslaging plaats over het raadsvoorstel Structuurvisie CID (agendapunt F). Mogelijk kunt u deze brief daarbij betrekken.

Met vriendelijke groet,
Bestuur ROVER afdeling Den Haag e.o.,

A.v.d.Heijden

Arnold van der Heijden,
Voorzitter.

Adres: Sportlaan 878 – 2566 NB Den Haag

Website: <http://www.rover.nl/denhaag> E-mailadres: denhaag@rover.nl