

Verslag platform Bijeenkomst Ordening & Ondergrond

Datum 10 juni 2013

Aanwezig zie deelnemerslijst

Plaats Den Haag

Tijd 13.30 uur tot 17.00 uur

Welkom en kennismaking

Jantien opent en introduceert enkele aanwezigen. Joost Martens vanuit de gemeente Rotterdam is aanwezig om John de Ruiter te vervangen. Joost werkt bij dienst stadsbeheer van Rotterdam en werkt samen met John aan de visie ondergronds ruimtegebruik. Maarten van Dongen is niet aanwezig maar Jasper Lackin vervangt hem, wegens het onderwerp van deze middag. Hij is naast werkzaam bij Witteveen & Bos betrokken bij STRONG. Theo Penders is meegekomen met Jan de Koning. Jan gaat binnenkort van zijn pensioen genieten en Theo zal Enexis gaan vertegenwoordigen in het platform.

Jantien geeft een terugkoppeling op de bijeenkomst van de werkgroep regie op de ondergrond. Het was een levendige bijeenkomst, waar erg veel aan de orde is gekomen. De deelnemers hebben dat wat voor elk van hun het belangrijkste is aan Jantien doorgemailed en dit wordt door verwerkt in een document met handvatten en aanbevelingen. Dit zal op de volgende werkgroepbijeenkomst, al op 26 juni, getoetst worden aan de hand van 2 casussen. Dit zal op 7 oktober op de bijeenkomst van het platform worden teruggekoppeld.

Hieronder ziet u de activiteiten van het platform voor 2013 schematisch weergegeven.



Programma bijeenkomst

Jacqueline Cramer introduceert het onderwerp waar het platform vandaag aandacht aan zal geven. De platformbijeenkomst staat in het teken van inspiratie op het onderwerp businesscase van de ondergrond en is één van de onderwerpen benoemt tijdens de startbijeenkomst. De spanning tussen de verdeling van de kosten en baten bij ondergrondse projecten. Want de kosten (we kijken vanmiddag bij de gemeente Den Haag, voor de aanleg van Het Souterrain, ofwel de Tramtunnel) en de baten (van het verfraaide gebied) komen niet op dezelfde plek terecht. **Hoe krijgen we de businesscase van de ondergrond in beeld?**



Excursie naar Het Souterrain en de Grote Marktstraat

Onder leiding van Max Jeleniewski, Gebiedsmanager Binnenstad van Dienst Stedelijke Ontwikkeling Gemeente Den Haag, maken we een wandeling door de binnenstad, met name rondom de Grote Marktstraat in Den Haag waaronder het Souterrain ligt. Hij legt uit dat er in dit binnenstadgebied vier grote bouwprojecten gaande zijn (investerings van totaal ca. 300mln), ondanks de crisis. Hij durft te beweren dat dit juist komt vanwege de investering die Den Haag in het verleden heeft gedaan door de aanleg van goede infrastructuur. Het feit dat reizigers juist daar gemakkelijk hun auto kwijt kunnen, dat daar de tram stopt zorgt er voor dat grote winkelketens daar investeringen doen. Dit kunnen we met eigen ogen goed zien. De afweging door de gemeente om te investeren heeft ertoe geleid dat ze nu een sterk winkelcentrum kunnen ontwikkelen. Ook al vloeien niet alle baten terug richting de investering die de gemeente aan de voorkant heeft gedaan door de aanleg van Het Souterrain. Daarnaast zijn er veel baten die niet om te zetten zijn in financiën, maar die voor een stad zeer belangrijk zijn. Zoals bijvoorbeeld 800 banen aan de onderkant van de arbeidsmarkt door de komst van Primark.

Presentatie Het Souterrain door Jack Amesz

Geïnspireerd door deze excursie, luisteren we naar de presentatie van Jack Amesz, directeur van het Ingenieursbureau Den Haag. Hij schets ons wat er vooraf ging aan het besluit tot het bouwen een tunnel, dat in 1993 is genomen.

De oude situatie

De Grote Marktstraat was een straat met veel verkeer. Er reden bussen, trams, fietsers en auto's. Aan beide kanten van deze straat waren grote warenhuizen, die lastig toegankelijk waren. De tram kruist elkaar aan het einde van de grote Marktstraat waardoor zij op elkaar moeten wachten met als gevolg dat de dienstregeling niet rond te krijgen was (per uur kwam men een kwartier tekort). Er was leegloop, grote winkels dachten aan vertrekken, zoals de Bijenkorf. Er was te weinig parkeergelegenheid, waardoor winkelend publiek weg bleef. En, het was niet fraai, geen prettige plek hartje Den Haag.

Jack is van mening dat het door de opstapeling van meerdere factoren komt dat deze kostbare investering is gedaan. Dit besluit ook blijvend door vijf opeenvolgende colleges ondersteund. Wegens de opstapeling van conflicten (qua mobiliteit en bereikbaarheid) is hier dus gekozen voor een ondergrondse oplossing.

De huidige situatie

Inmiddels heeft den Haag een verkeerscirculatieplan (heeft mede bijgedragen aan het succes van het Souterrain), waardoor je vanaf de rijksweg met 1 á 2 stoplichten in het centrum bent. Je kunt de auto kwijt en met openbaar vervoer (tram en Randstadrail) is de grote Marktstraat uitstekend te bereiken. De trams hebben geen conflicten meer, onder de grote Marktstraat door rijdt deze de ene kant op, bovengronds over het Spui de andere kant. Met het weren van gemotoriseerd verkeer van de Grote Marktstraat is het er veiliger (oversteken, uitstoot fijnstof) en mooier van geworden. De trams rijden op tijd en er zijn twee prachtige ondergrondse stations gekomen, waar zichtbaar niet op is beknibbeld. Wel wordt geconstateerd dat er ten aanzien van K&L wellicht nu andere keuzes gemaakt zouden zijn zoals bijvoorbeeld de aanleg van een K&L tunnel. Of dat er meer rendement uit de ondergrond gehaald zou zijn door de aanleg van fietsparkeren ondergronds en ondergrondse winkeltoegangen.



De gevolgen van de investering in een tunnel.

Deze investering (destijds begroot op fl. 280 miljoen, uiteindelijk € 250 miljoen gekost) levert meer op dan de feitelijke tunnel. Hoe koppelen we dat aan euro's en wie draagt de kosten en wie de baten? Dit project is gereed en we hebben met eigen ogen gezien dat door het realiseren van deze tramtunnel er in de stad inmiddels veel meer gaande is. De Bijenkorf is niet vertrokken, heeft zelf onlangs uitgebreid. Grote bouwprojecten vinden plaats, leegstand is op deze plek niet te vinden.

Het platform wil kijken of het mogelijk is een beter beeld te krijgen van deze kosten en baten, om zo te leren voor nieuwe projecten en inzicht te krijgen hoe die verdeling van kosten en baten plaatsvindt.

De reden waarom er door Den Haag is gekozen voor deze dure oplossing, was de opeenstapeling van conflicten die op dat moment urgent waren. Maar nu achteraf, stel dat we globaal kunnen zien wat de opbrengsten op de lange termijn kunnen zijn? Nemen we dan andere beslissingen? Verdelen we de investering anders? Wie deelt er mee in de opbrengsten?

De positieve gevolgen van het realiseren van Het Souterrain zijn onder andere:

- De tram rijdt op tijd;
- De OZB opbrengst is verhoogd;
- Grote warenhuizen breiden uit;
- Ontwikkelaars bouwen (dit is één van de weinige plekken in Nederland waar vier grote bouwprojecten tegelijkertijd gaande zijn).
- Warenhuizen trekken er naar toe (Marks en Spencer) en trekken winkelend publiek aan.
- Warenhuizen nemen personeel aan. Primark is voornemens 800 mensen aan te nemen aan de onderkant van de arbeidsmarkt.
- Leefomgeving is structureel verbeterd.

Het platform wil onderzoeken hoe naast de gemaakte kosten voor dit project de opbrengsten in kaart en inzichtelijk gemaakt kunnen worden. De tram heeft bijvoorbeeld een groot voordeel bij deze tunnel. Betaalt de HTM hiervoor? Hoe kan je de kosten ook bij marktpartijen leggen? Wie betaalt bijvoorbeeld de energierekening? En betaalt de exploitant voor de extra kosten van de parkeergarage? Investeerders investeren alleen nog maar op plekke waar de infrastructuur aanwezig is, maar wie betaalt dat?

Ook tijdens deze middag komen we op het feit dat een visie vanuit de Overheid nodig, dat zou alle partijen helpen, ook private partijen. Voor het vormen van een visie is informatie nodig, een onderzoek naar de kosten en baten (de businesscase) van de ondergrond zou hierbij helpen. Dit om in de toekomst dergelijke keuzes te kunnen onderbouwen en te leren van projecten die dit reeds hebben meegemaakt en waar de resultaten zichtbaar zijn.

Onderzoeksvoorstel

Er wordt gediscussieerd over het uitzoeken van diverse projecten naast elkaar. Je zou bijvoorbeeld ook naar de Beurstraverse (bijnaam: Koopgoot in Rotterdam) kunnen kijken, of naar de Grote Markt in Den Haag, het plein met de horeca. Om het niet te groot en ingewikkeld te maken, om te voorkomen dat verschillende manieren van vergelijken worden gebruikt, besluiten we te starten met het onderzoek van alleen het Souterrain (de Tramtunnel) in Den Haag. We moeten er voor waken niet te verzanden in rijen met gegevens maar moeten sturen op een overzichtelijk, bruikbaar resultaat. De tramtunnel is gereed, de meerwaarde kunnen we met eigen ogen aanschouwen en niet in de laatste plaats, Den Haag wil medewerking verlenen aan een dergelijk

onderzoek. Voor het onderzoek kunnen we hulp aan studenten vragen. Jacqueline Cramer is verbonden aan de Universiteit Utrecht en Bert van Eekelen (vandaag verhinderd) is verbonden aan TU Eindhoven. Via deze kanalen kunnen we studenten bereiken.

Via Gerd de Kruif horen we dat ook bij het Informeel Bestuurdersoverleg (ontstaan vanuit het Initiatief Bewust Bodemgebruik over de Beleidstransitie Bodem dat heeft geresulteerd in een [bestuurdersagenda](#)) behoefte is aan dit soort informatie en ook bij STRONG. Vanuit het COB zullen we contact leggen met deze organen om onze plannen door te spreken en te zoeken naar verbinding of samenwerking.

Acties:

- Afspraak met Gerd de Kruif, STRONG en andere partijen om te kijken naar mogelijkheden tot samenwerking inzake dit onderzoek.
- Maken onderzoeksvoorstel voor de start van dit project.