



Den Haag

Robert van Asten
Wethouder van Mobiliteit, Cultuur en Strategie

040

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de voorzitter van de commissie Leefomgeving

Datum

17 mei 2019

Onderwerp

Hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie

Ons kenmerk

DSO/2019.90

RIS302361

Contactpersoon

David van Keulen

Dienst

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Afdeling

Mobiliteit

Telefoonnummer

14070

E-mailadres

david.vankeulen@denhaag.nl

Geachte voorzitter.

In onze stad zijn de laatste jaren prachtige mobiliteitsprojecten gerealiseerd. Denk aan de vele geasfalteerde fietspaden, de RandstadRail en de nieuwe trams die voor iedereen toegankelijk zijn. Maar ook aan de 800 extra parkeerplekken op straat, het vernieuwde Centraal Station, de prachtige 'Netkous' in het Beatrixkwartier en de E-lijn, de Rotterdamse Baan en het opgeknapte plein voor station Hollands Spoor. Het college van burgemeester en wethouders koestert deze verzameling van projecten – ze dragen bij aan de kwaliteit van de Haagse mobiliteit in de toekomst. Mobiliteit is dan ook een kernthema van het coalitieakkoord "Stad van Kansen en Ambities". Toch zijn er ook zorgen over die toekomst. In deze brief schetsen wij ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem en een visie op hoofdlijnen hoe wij daarop beogen te reageren. Omdat het college veel waarde hecht aan draagvlak voor haar beleid zal zij inzetten op een dialoog met de stad.

Het mobiliteitssysteem staat onder druk

De ambities van dit college zijn zowel letterlijk als figuurlijk hoog. In 2040 telt Den Haag 100.000 inwoners meer dan nu (in de Metropoolregio 400.000 extra inwoners). Er komen tienduizenden woningen en banen bij. Ook het toerisme groeit sterk. En dit vrijwel allemaal binnen de grenzen van de huidige stad. Het gevolg van dit alles is een grote toename van het aantal verplaatsingen. Het huidige mobiliteitssysteem - zowel de weginfrastructuur, het openbaar vervoer als de fietspaden – is hier niet op berekend.

Het mobiliteitssysteem van de stad staat nu al onder druk. Den Haag is de dichtstbevolkte stad van Nederland met ruim 6.200 inwoners per hectare. Het autoverkeer in onze stad kent de meeste vertraging van de G4-steden. Automobilisten hebben in de ochtend- en avondspits 24% meer reistijd dan erbuiten. In tijd is dat 28 minuten vertraging per dag (109 uur per jaar).¹ Op dit moment halen we dan ook de streefwaarden niet voor snelheden op Haagse regionale en stedelijke hoofdwegen, ondanks de infrastructurele verbeteringen van de afgelopen jaren.

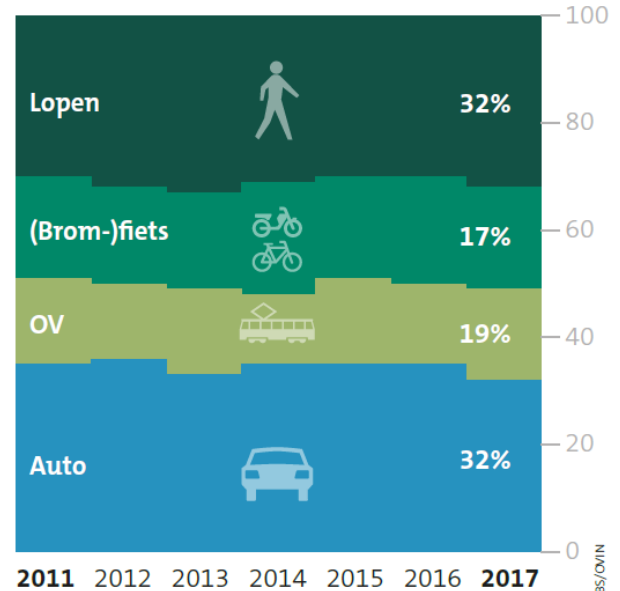
Slechts in 70% van de gevallen wordt de 20-25 km/uur norm voor stedelijke hoofdwegen gehaald (Bron: RIS299601). De verdeling tussen lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto is de afgelopen jaren nauwelijks veranderd (zie figuur 1). Bij ongewijzigd beleid zullen de files exponentieel toenemen. Een toename van 12% voertuigkilometers gaat leiden tot 25-30% meer files ('voertuigverliesuren').

Ook het OV-netwerk 'kraakt in zijn voegen'. Het gebruik van het OV groeit sterk.² Dit leidt nu al tot capaciteitsknelpunten, bijvoorbeeld in de tramtunnel, op het Rijswijkseplein en in de Binckhorst. De snelheid van het tramnetwerk staat onder druk, met name in het centrum. Daar ligt de snelheid gemiddeld op 16 km/per uur, terwijl 25 km/h een gewenste snelheid is (zie figuur 2). Deze 'traagheid' is al jarenlang stabiel en kent zelfs door de toegenomen drukte een dalende lijn. De bus doet het met name slecht in de dichtbevolkte wijken als Schilderswijk en Rustenburg-Oostbroek. Dit wordt veroorzaakt door interactie met andere vervoerswijzen (modaliteiten), de toename van het aantal instappende reizigers, verstoringen door ongevallen en werkzaamheden.

Op drukke punten in de stad ontstaan in ochtend- en avondspits fietsfiles: wel 24 tot 40 fietsers staan per kruising te wachten om te kunnen oversteken. Deze kunnen op sommige punten niet in één lichting doorfietsen. Locaties waar dit gebeurt zijn bijvoorbeeld het Rijswijkseplein richting Pletterijkade en de Laan van Meerdervoort richting Groot Hertoginnelaan.

Vervoerwijzekeuze in Den Haag

2011-2017 naar ritten



FIGUUR 1 VERANDERING MODAL SPLIT.
BRON MONITOR HAAGSE NOTA MOBILITEIT 2016

¹ Bron: https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/city/the-hague

² Bron: <https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/nieuws/groeiende-regio-zoekt-oplossing-verkeersinfarct.9611294.lynkx>



FIGUUR 2 SNELHEID TRAMNETWERK BRON: HTM

Nederlandse Mobiliteit in 2040

Hierboven is de situatie voor de stad Den Haag beschreven. Uitzoomend naar het niveau van de twee metropoolregio's en Nederland zien we in het Hoofdrapport Nationale Markt- en Capaciteitanalyse 2017 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een forse groei van het aantal reizigers voor zowel de auto, de trein als het (stedelijk) openbaar vervoer.³ Dit geldt in het scenario 'laag' en 'hoog'.

Ontwikkelingen afgelegde voertuigkilometers in 2014-2040	Scenario 'laag'	Scenario 'hoog'
Auto	+17%	+44%
OV	+27%	+45%
Bus-Tram-Metro (BTM)	+8%	+31%

TABEL 1 TABEL OP BASIS VAN NATIONALE MARKT- EN CAPACITEITSANALYSE 2017 (MINISTERIE INFRASTRUCTUUR & MILIEU)

In 2014 werd in de twee metropoolregio's (Amsterdam en Rotterdam-Den Haag) de helft van alle gereisde BTM- kilometers (Bus-Tram-Metro) afgelegd. De totale mobiliteit in Nederland, gemeten naar het aantal afgelegde kilometers, groeit richting 2040. Het aantal afgelegde kilometers met de auto groeit in het lage scenario met +17% en in het hoge scenario met maar liefst +44%. Afgelegde kilometers via spoor nemen bij een laag scenario met +27% toe en bij een hoog scenario met +45%. In Bus-Tram-Metro neemt het aantal reizigerskilometers tot 2040 met 8% (laag) tot 31% (hoog) toe.

Het OV in en rond Den Haag heeft tot 2040 te maken met fikse vertragingen: "De NMCA laat zien dat in de steden sprake is van forse groei van de vraag naar OV in de periode tot 2030/2040. In alle steden levert dat meerdere potentiële vervoerknelpunten op. Dat geldt voor de metro in Rotterdam en ook voor de Randstadrail in Den Haag. Het betreft daarnaast schakels in de (binnen-)stedelijke tramnetten

³ Bron: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca>

in Rotterdam (Erasmusbrug, binnenstad), Den Haag (o.a. CS - Madurodam en CS - HS). Ook de binnenstadsas in Leiden op de verbinding Zoetermeer - Leiden kan de verwachte vervoersvraag niet opvangen. Op het spoor is er een vervoersspanning tussen Schiphol – Rotterdam - Breda op de HSL-verbinding en op de Oude Lijn tussen Leiden - Den Haag. Op de HSL is de gemiddelde treinbezetting in de spits in alle treinseries hoger dan de norm. In scenario ‘Hoog’ wordt op het trajectdeel tussen Den Haag en Delft een potentieel vervoerknelpunt verwacht.” (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, Hoofdrapport, 2018, p. 49).

Niets doen is geen optie

Als bovengenoemde ontwikkelingen op hun beloop worden gelaten zal dit leiden tot een overbelast mobiliteitssysteem in ochtend- en avondspits, met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economie. Ingrepen zijn dus nodig. Het gaat hierbij zowel om de dichtbevolkte wijken in de stad (stadsdelen Centrum, Segbroek en Scheveningen), als om de ontwikkelgebieden waar fors gebouwd wordt en nog zal gaan worden: Central Innovation District inclusief de Binckhorst en Zuidwest en Scheveningen.

De ruimte om overbelaste knelpunten fysiek op te lossen door meer ruimte te maken voor alle vervoerswijzen – op maaiveldniveau - ontbreekt veelal in het dichtbevolkte gedeelte van onze stad. Om het groeiend aantal auto's (bij ongewijzigd beleid) te kunnen stallen is het oppervlak nodig van naar schatting 100 voetbalvelden. Deze ruimteclaims concurreren met de ruimte benodigd voor ondergrondse afvalcontainers, speelruimte, groen en klimaatadaptatie. Extra (ondergrondse) infrastructuur is zeer kostbaar. Dat geldt voor zowel de auto, het openbaar vervoer als de fiets.

Toch zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Keuzes over welke zaken prioriteit krijgen in de openbare ruimte en keuzes in welke verkeersmodaliteiten we willen investeren. En deze keuzes moeten snel gemaakt worden. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het Central Innovation District (CID), die de eerste stap is in de ‘milieueffectrapportage’ (MER.) voor het CID wordt hier al op ingespeeld. In de MER voor het CID worden namelijk drie alternatieven voor mobiliteitsstrategie onderzocht, die variëren in de mate waarin alternatieven (lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit) worden gestimuleerd en – doordat alternatieven beschikbaar zijn – daaraan gekoppeld onnodig autogebruik wordt voorkomen. De keuze is hier tussen vraagvolgend, vraagsturend of sterk vraagsturend mobiliteitsbeleid. Deze brief is de start van het gesprek met de stad over onder andere deze alternatieven en mobiliteitsoplossingen die daarbij passen.

Een mobiliteitstransitie vormgeven

Het college wil een transitie naar een mobiliteitssysteem dat in de toekomst alle bewoners, bezoekers en bedrijven bedient. Omdat te bewaken zijn er zes doelstellingen geformuleerd. Mobiliteit moet (1) *veilig*, (2) *efficiënt*, (3) *schoon*, (4) *op maat*, (5) *betaalbaar* en (6) *verbonden* zijn. Onder mobiliteitstransitie verstaan we: “de noodzakelijke doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem zodat de stad de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft”. Bovendien een mobiliteitssysteem dat duurzaam is en een natuurlijk onderdeel vormt van een aantrekkelijke stad waar het fijn wonen, werken, winkelen, leren en recreëren is.

Deze brief is het startpunt van een gesprek waarin het college met gemeenteraad, inwoners, ondernemers, instellingen en andere partners wil verkennen hoe de zes doelstellingen behaald kunnen worden en hoe de transitie naar een nieuw mobiliteitssysteem vorm kan krijgen. Zoals in het coalitieakkoord staat aangegeven is een goede bereikbaarheid van onze stad een brede, regionale, opgave waarbij de gemeente samen met private en publieke partners van Den Haag naar investeringsruimte

moet zoeken om de ambities waar te maken. Het zoeken en vinden van draagvlak voor de maatregelen is daarbij van essentieel belang.

In deze brief leest u een handreiking met duidelijke doelstellingen en oplossingsrichtingen waarmee het college in gesprek wil met betrokkenen in de stad Den Haag: experts, ondernemers, bewoners, organisaties en de regio. Welke oplossingen passen bij Den Haag en hoe kan de mobiliteitstransitie worden vormgegeven?

De mobiliteitstransitie gaat inzetten op een systeemverschuiving op drie niveaus:

1. De ruimte voor infrastructuur in de stad wordt beter benut door voorrang te geven aan ruimte-efficiënte, schone, slimme en veilige mobiliteit;
2. De verschillende mobiliteitsoplossingen worden meer integraal en van deur-tot-deur georganiseerd zodat, ondersteund door digitale technologie, reisgemak en –comfort worden verhoogd;
3. Een verandering in reisgedrag wordt gestimuleerd, door de mobiliteitsbehoefte van reizigers centraal te stellen en hen vervolgens te verleiden tot veilige, efficiënte en schone keuzes.

Daarbij gaat het college uit van een gebiedsgerichte invulling. We bouwen daar waar de stad er beter van wordt: het Central Innovation District, Zuidwest en Scheveningen. De dynamiek die daar ontstaat geeft urgentie, en biedt tegelijkertijd kansen voor mobiliteitstransitie.

Het college hoopt dat de inhoud van deze brief u inspireert en motiveert tot een bijdrage aan de invulling van de mobiliteitstransitie.

Haagse mobiliteit in 2040

De omslag naar een duurzaam mobiliteitssysteem vergt keuzes. Over hoe wegen en buitenruimtes worden ingericht, welke investeringen legitiem zijn en welke oplossingen kansrijk zijn om Den Haag ook in 2040 tot een stad te maken die kan voorzien in de mobiliteitsbehoefte van alle inwoners, bezoekers en bedrijven. Wat die keuzes worden, wil het college met de stad bespreken door middel van een participatieproces. Er zijn zes doelen opgesteld die richting moeten geven aan de invulling van de transitie.

Volgens het college is de Haagse mobiliteit in 2040:

- veilig – met de ambitie van nul verkeersslachtoffers per jaar;
- efficiënt – in gebruik van ruimte en infrastructuur;
- schoon – zodat het voldoet aan milieu- en klimaatambities;
- ‘op maat’ – waardoor iedereen zijn of haar bestemming kan bereiken;
- betaalbaar – met een mobiliteitsoplossing voor ieder budget;
- verbonden – met de regio en andere metropoolregio’s in binnen- en buitenland.

Onderstaand worden de doelstellingen verder toegelicht. Tegelijkertijd geven we aan waar de oorzaken van knelpunten en de kansen liggen per doelstelling. Dit zijn nadrukkelijk nog geen beleidswijzigingen. De analyse is bedoeld als input voor het proces dat volgt.

1. In 2040 is de mobiliteit veilig

- *Het verkeer is in 2040 voor iedereen veilig. De doelstelling is nul verkeersdoden per jaar.*



Veilige verkeersdeelname is een belangrijke voorwaarde voor bereikbaarheid. Mensen moeten veilig op hun bestemming kunnen aankomen. In 2018 vielen er in Den Haag tien dodelijke slachtoffers in het verkeer. Daarnaast waren er ongeveer 1200 gewonden. De verwachte toename van het verkeer in de stad vereist extra inspanningen om de veiligheid te kunnen verbeteren. In deze ongevals cijfers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, snor- en bromfietzers, ouderen) oververtegenwoordigd. De Stichting Wetenschappelijk

Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) verwacht dat zonder beleidsverandering het aantal verkeersslachtoffers blijft groeien. Voor het college is dit onacceptabel – elk verkeersslachtoffer is er een teveel. Daarom wil het college streven naar een mobiliteitssysteem waarin veilige verkeersdeelname vanzelfsprekend is.

Kansen voor veilige mobiliteit

Scherpe keuzes bij weginrichting

Steeds meer straten en wegen worden veilig ingericht. Elke mogelijkheid wordt aangegrepen om verkeerssituaties volgens de laatste inzichten veilig te maken. We hanteren een risicobenadering zodat we potentieel onveilige situaties met voorrang aan kunnen pakken. In de praktijk betekent dit het afwegen van prioriteiten. Bijvoorbeeld snelheidsverlaging versus de wenselijke reistijd van bussen, of een vrijliggend fietspad versus een extra rijbaan voor auto's.

Benut technologische innovaties voor handhaving

Technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan veiliger weggedrag. Bijvoorbeeld door bestuurders tijdig te waarschuwen voor mogelijke gevaren, automatisch te remmen of de maximumsnelheid aan te houden. Die technologische mogelijkheden beperken zich niet alleen tot voertuigen. Intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) kunnen het rijgedrag beïnvloeden door te

communiceren met (autonome) voertuigen. Innovatie biedt ook kansen voor veiliger en betrouwbaarder OV.

Gedragbeïnvloeding

Ongevallen ontstaan meestal door menselijk gedrag. Vaak gaat het om een fout, en soms om bewust overtreden van de regels. Verkeerseducatie, campagnes en voorlichting zijn de basis onder een veiliger verkeer voor jong en oud. We werken samen met politie en justitie aan het aanpakken van verkeershuffers.

2. In 2040 is de mobiliteit efficiënt

- *Mobiliteit neemt minder ruimte in beslag, de capaciteit van het wegen- en railnet wordt beter benut, de doorstroming verbetert, het openbaar vervoer wordt sneller*



De bereikbaarheid van de verschillende stadsdelen loopt sterk uiteen. Vanuit Zuidwest bijvoorbeeld duurt het een half uur om het centrum te bereiken (zowel met het openbaar vervoer als de fiets als de auto), net zolang als vanuit Rotterdam, Leiden en Zoetermeer. De verwachte groei van de stad versterkt de doorstromingsproblematiek. Het aantal auto-, fiets- en OV-bewegingen neemt toe, terwijl de capaciteit van de infrastructuur niet of nauwelijks meegroeit wegens het gebrek aan ruimte en geld.

Den Haag scoort in vergelijking met andere Nederlandse steden slecht qua vertragingen. In de Tom Tom Traffic Index staat onze stad op nummer 2.⁴ Dat is beter dan Haarlem, maar slechter dan Eindhoven (plek 9), Rotterdam (10) en Utrecht (11). In de avondspits is er 52% meer vertraging dan buiten de spits.

Wanneer we niets doen, groeit het autoverkeer tot 2040 met ongeveer 15% en neemt het aantal files met ongeveer 25-30% toe en de vertraging als gevolg van files groeit nog harder⁵. Overvolle trams en bussen lopen oponthoud op, nood- en hulpdiensten komen vaker te laat, fietsers wurmen zich tussen het stilstaande verkeer, wachttijden bij verkeerslichten nemen fors toe. De bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad nemen af, uiteindelijk ten koste van de groei van de stad. Hieronder lichten we de oorzaken verder toe.

Oorzaken van een inefficiënt mobiliteitssysteem – groei versus ruimtegebrek

Bevolkingsgroei en economische voorspoed

In de komende twee decennia komen er 80 tot 100 duizend nieuwe Hagenaars bij. Het merendeel vestigt zich in de bestaande stad – daarvoor moeten zo'n 35 duizend nieuwe woningen compact gebouwd worden in het Central Innovation District, Scheveningen en Zuidwest. Op economisch vlak gaat het Den Haag voor de wind. Het aantal banen zit in de lift. De economische groei is deels toe te schrijven aan (startende) bedrijven die van buiten de regio hiernaartoe komen. De inzet is de groei verder aan te jagen met als doel een krachtiger economie met een florerend MKB. In het coalitieakkoord staat dat voor elke tien nieuwe inwoners, er minimaal vijf banen moeten bijkomen. Dit zal zich concentreren in het Central Innovation District inclusief de Binckhorst. Het aantal studenten en toeristen dat Den Haag aandoet groeit naar verwachting. Toerisme is een wereldwijde groeiemarkt

⁴ Bron: Tom Tom Traffic Index (Gebaseerd op data uit 2016)

https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=ALL&continent=EU&country=NL

⁵ Conclusie op basis van een inschatting gebaseerd op het verkeersmodel (V-MRDH 2.0) gebruikt door Den Haag

en sinds 2013 nam het aantal 'verblijfsbezoekers' met 33 procent toe. Al deze ontwikkelingen bij elkaar zorgen voor een stevige groei van mobiliteit en logistiek, en hebben omgekeerd ook een betrouwbaar mobiliteitssysteem nodig om te kunnen plaatsvinden.

Parkeerdruk

Er is in veel wijken sprake van een hoge of zelfs problematische parkeerdruk. Ook nadat maatregelen zijn getroffen – zoals de invoering van vergunningparkeren en een uitbreiding van de parkeercapaciteit – staan in veel wijken de straten vol met geparkeerde auto's. Bewoners hebben grote moeite om een parkeerplaats te vinden en het zogenoemde 'zoekverkeer' leidt tot overlast. Op dit moment telt de stad 166 duizend geregistreerde auto's – daarmee heeft Den Haag de hoogste autodichtheid van het land. Door de verwachte groei van het aantal huishoudens kan het aantal auto's bij ongewijzigd beleid toenemen tot maar liefst 212 duizend. Ook het fietsparkeren in wijken is steeds meer een probleem. Het gevolg is volle straten en pleinen en gebrek aan leef- en speelruimte in de wijken.

Om de toename van het aantal geparkeerde auto's op te vangen is, als we niets doen, binnen de stadsgrenzen minimaal 506 duizend vierkante meter parkeervakken nodig (11m² per parkeerplek) – circa 80 voetbalvelden, of 46 duizend ondergrondse parkeerplaatsen. Nog los van de vraag of er voldoende plek is om onder de bestaande bebouwing zoveel parkeerruimte te realiseren: een ondergrondse parkeerplaats kost gemiddeld 50 duizend euro. Met de bouw van 46 duizend plaatsen komt de rekening op 2,3 miljard euro. Een kostendekkende exploitatie leidt tot een huurprijs van 250 euro per maand. De bouw van deze parkeerplaatsen heeft daarmee ook direct gevolgen voor de betaalbaarheid – en de realisatie – van nieuwbouwwoningen voor de lage- en middeninkomensgroepen.

Klimaatadaptatie vraag ruimte

Door klimaatverandering krijgt Den Haag naar verwachting steeds vaker te maken met extremen in neerslag en temperatuur. Dit veroorzaakt schade en overlast. Door bestrating en asfalt loopt water niet in de bodem weg, met afwateringsproblemen en overstromingen tot gevolg. De stenigheid van de buitenruimte leidt ook tot hitte-eilanden met directe gevolgen voor de volksgezondheid. Versteende wijken die vol staan met geparkeerde auto's zijn ongeschikt voor de aanleg van groen en water – noodzakelijk voor klimaatadaptatie.

Toekomstig onderhoud

Daarbij moeten we ons realiseren dat onderhoud structureel is. De komende 20 jaar zullen er in en om de stad structureel grote werkzaamheden plaatsvinden. Voor beheer en onderhoud aan de bestaande infrastructuur (zoals momenteel de Koningstunnel) én voor de aanleg van nieuwe infrastructuur (zoals de investeringen in de Zuidelijke Randweg, de N14 en de parallelstructuur voor de A4). En uiteraard ook voor de bouw van de woningen, kantoren en voorzieningen waar de nieuwe Hagenaars komen wonen en werken. Tijdens de bouw is meestal ook ruimte nodig op de bestaande infrastructuur terwijl, met name in het Central Innovation District waar de bouw zich concentreert, de infrastructuur nu al zwaar belast is. Hoe groter de toename van de (auto-)mobiliteit in de komende twintig jaar, hoe groter de overlast die dit zal veroorzaken.

Infrastructurele trajecten kunnen decennia duren

Alleen al de bouw van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam duurde 15 jaar en koste 3,1 miljard euro. Dergelijke projecten kennen daarom zowel qua investering als bouw een hele lange aanlooptijd. Ook is er een groot risico voor onvoorziene kosten. Een mobiliteitstransitie door de aanleg van een metro- of andere hoogwaardige OV- verbinding heeft daarom op zeer korte termijn duidelijke keuzes en

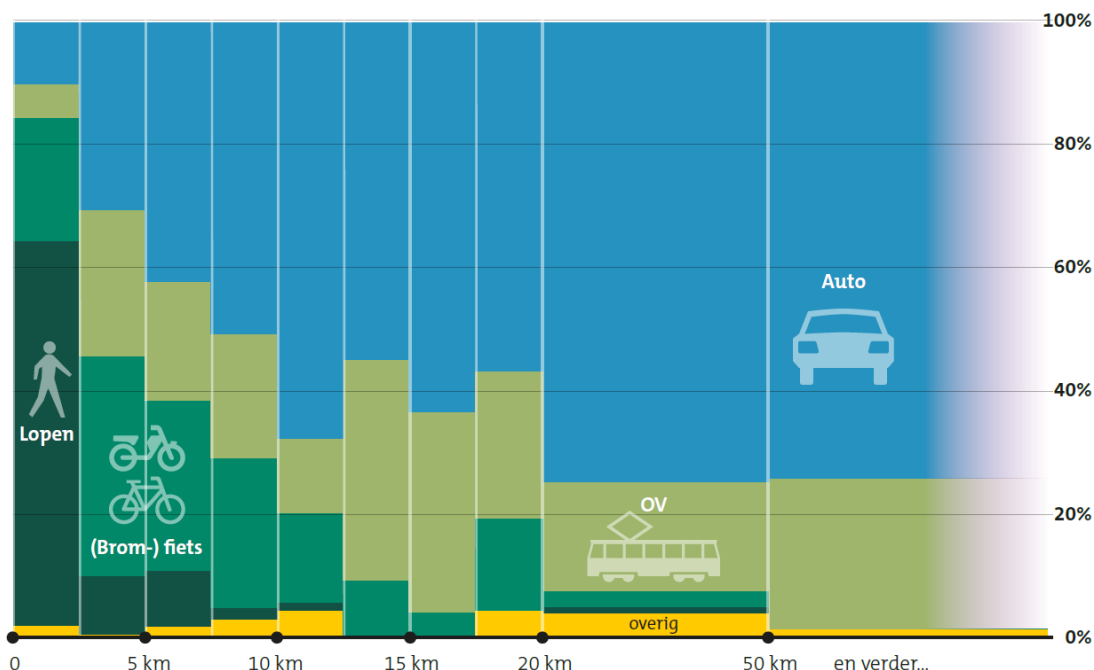
middelen nodig. Hiervoor geldt dat deze opties enkel in beeld zijn als dekking hiervoor beschikbaar komt.

Waar loopt de infrastructuur al tegen haar grenzen aan?

Het Rijswijkseplein is bijvoorbeeld een overvol knooppunt voor auto's, trams en fietsen. De wachttijden zijn voor alle verkeersdeelnemers lang. Ook de veiligheid laat te wensen over omdat voetgangers en fietsers rode verkeerslichten negeren of tegen de richting in gaan. Ook op de Mauritskade, de Raamweg en de Koningskade staan iedere ochtend en avond veel files. Bij de 'Zevensprong' (Loosduinsekade-Beeklaan-Paul Krugerlaan) lopen de wachttijden voor de verkeerslichten in de spits op tot bijna vijf minuten. Met de te verwachte groei van de mobiliteit en bij ongewijzigd beleid, zullen er in de toekomst op meer plaatsen structurele problemen ontstaan.

Vervoerswijzekeuze per rit van de Hagenaar

Naar reisafstand, 2017



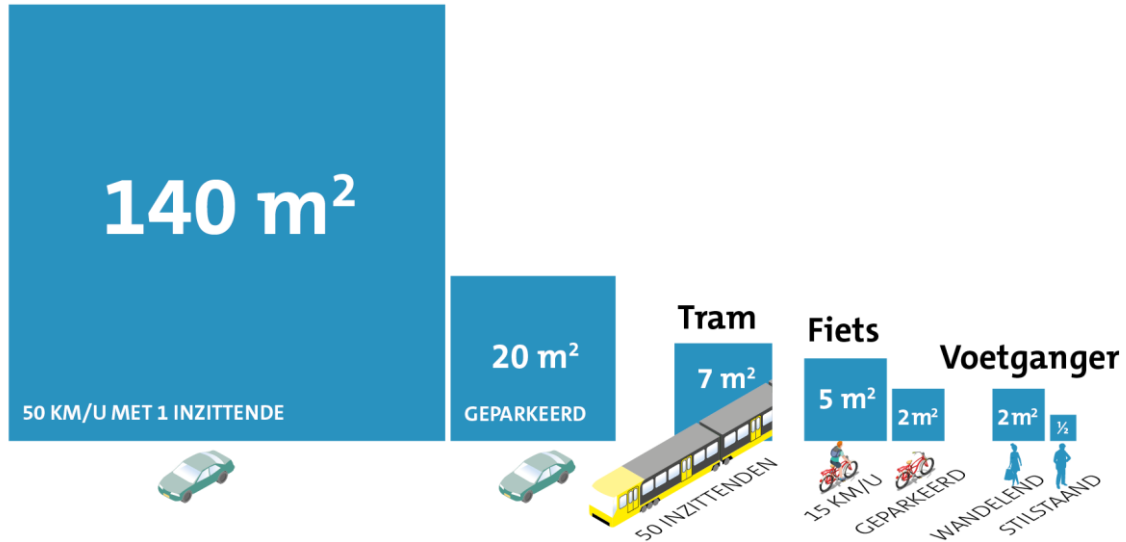
FIGUUR 3 VERVOERSWIJZE PER RIT BRON CBS OVIN

De grootste oorzaak van deze knelpunten is het inefficiënte gebruik van het wegennet. De Hagenaar pakt vaak de auto voor relatief korte, binnenstedelijke ritjes – 45 procent van de verplaatsingen met de auto is tussen de 5 en 7,5 kilometer. Op afstanden tot 12,5 kilometer loopt het autogebruik op tot 70 procent (zie figuur 3). Dit zijn afstanden die ook met alternatieve vervoerswijzen, zoals fiets, tram of bus, overbrugd kunnen worden. Daarbij nemen auto's, zowel stilstaand als rijdend, relatief veel ruimte in beslag (zie figuur 4). Wanneer minder mensen voor de auto kiezen, betekent dit een efficiënter gebruik van het wegennet. Omdat op de genoemde plekken alle modaliteiten in de knel zitten, zijn stevige keuzes nodig.

Ruimtegebruik per reiziger

(1 persoon)

Auto



FIGUUR 4 RUIMTEGEBRUIK PER REIZIGER PER MODALITEIT OP BASIS VAN GEMEENTE AMSTERDAM, MEERJARENPLAN FIETS 2017-2022, 2017, P. 15⁶

Ook het OV-systeem loopt tegen zijn grenzen aan. ‘Zwaardere’ OV-lijnen die al druk zijn (zoals de RandstadRail) groeien harder dan andere tram- en buslijnen. De groei van het aantal reizigers kan niet op deze lijnen worden opgevangen door meer trams of treinen te laten rijden vanwege onvoldoende railcapaciteit, zoals in de tramtunnel Grote Marktstraat. Ook de inzet van ruimere trams lost dit maar ten dele op.

Kansen voor een efficiënt mobiliteitssysteem

Investeren in hoofd- en wijkontsluitingswegen

De auto blijft een belangrijke rol spelen in het mobiliteitssysteem. Door het autoverkeer de ruimte te geven op een aantal goed doorstromende stedelijke en regionale hoofdwegen blijft de bereikbaarheid op orde en ontstaat ruimte om wijk- en buurtstraten te ontlasten en primair in te richten voor fietsers en voetgangers, waar de auto te gast is. Dit doen we onder andere met behulp van dynamisch verkeersmanagement. Hoe het beste om kan worden gegaan met deze innovaties in dynamisch verkeersmanagement en bijbehorend gebruik van mobiliteitsdata willen we gaan uitwerken in het actieprogramma mobiliteitstransitie.

Waar dat mogelijk is, brengen we conform collegeakkoord de maximumsnelheid in woonwijken naar 30 km/uur. Deze snelheid levert tijdwinst op en maakt wijken veiliger en aantrekkelijker. Diverse projecten zijn nog gepland om het autoverkeer te concentreren op hoofdwegen.

⁶ Dit figuur geeft het aantal vierkante meters weer dat op dat moment niet door op een andere manier kan worden gebruikt. Zo neemt een rijdende auto meer beslag op de openbare ruimte omdat er tussen auto's een veilige afstand moet zitten. Hetzelfde geldt voor geparkeerde auto's. Hoewel een parkeervak vaak slechts 11 vierkante meter is, is het ruimtebeslag van een geparkeerde auto groter. Want een gemiddelde auto is groter dan 11 vierkante meter, de deuren moeten kunnen openslaan en ook hier is ruimte tussen auto's nodig om in en uit een parkeervak te kunnen rijden.

Denk aan de Rotterdamse Baan, ongelijkvloerse kruisingen op de N14 en een ongelijkvloerse kruising op de Lozerlaan/Erasmusweg. Verdere uitbreidingen voor het autoverkeer in de stad zijn fysiek nauwelijks mogelijk, zonder de leefbaarheid (groen, lucht en geluid) aan te tasten.

Efficiëntieslag door gedragsbeïnvloeding

Capaciteitsproblemen spelen zowel op de weg als in het OV vooral in de ochtend- en avondspits. De drukte kan verminderen door reizigers te stimuleren om op andere tijdstippen te reizen. Afspraken met bedrijven over werktijden of met scholen over het begin van de lessen helpen hierbij. In onze regio zetten werkgevers zich met behulp van Bereikbaar Haaglanden actief in voor het beïnvloeden van het gedrag van hun medewerkers. Ook prijsdifferentiatie – bijvoorbeeld het goedkoper maken van reizen buiten de spits zoals in de trein – kan een rol gaan spelen.

Netwerken verbinden via 'mobiliteitshubs'

Een 'mobiliteitshub' is een aantrekkelijke en bereikbare plek om over te stappen van vervoer – van de fiets op de tram, van de trein op de bus of in de (deel-)auto, enzovoorts. De hubs kunnen beschikken over overdekte wachtruimtes, oplaadmogelijkheden, horeca, werkplekken en post- en pakketvoorzieningen. Aan de rand van de stad kunnen mobiliteitshubs worden gecombineerd met park-and-rideplekken en distributievoorzieningen. Mobiliteitshubs verbinden mobiliteitsnetwerken en -diensten. Dit verhoogt het reiscomfort en -gemak.

Slimmer omgaan met ruimte door te delen

Delen maakt ruimte. De ervaring leert dat één deelauto minstens 5 auto's kan vervangen. Dat levert al snel 55-100 vierkante meter extra ruimte op. Deze ruimte kan vervolgens opnieuw worden ingevuld. In wijken met een hoge parkeerdruk kan dit de druk op het aantal parkeerplaatsen verlagen. In wijken met een lagere parkeerdruk kan de ruimte anders ingevuld worden. Bijvoorbeeld door het aanleggen van een parkeerplaats voor 50 (deel-)fietsen, nieuwe gebiedsontwikkeling, het planten van extra groen, het plaatsen van een parkeerplaatsterras, om meer ruimte te maken voor recreëren of om de toegankelijkheid voor minder validen te verbeteren.

Snel en hoogwaardig openbaar vervoer in de stad

Het programma 'Schaalsprong OV' heeft tot doel om snelle en hoogwaardige lightrailverbindingen te realiseren, zowel in de stad als nadrukkelijk met de regio. Hier vallen korte, middellange en lange termijn ontwikkelingen van het OV onder. Het gaat dan om de jaarlijkse nieuwe dienstregeling, netwerkontwikkelingen, maar ook mobiliteitsmaatregelen zoals fietsenstallingen bij haltes, hubs en ketenmobiliteit. Het mobiliteitssysteem toekomstbestendig, meer gedifferentieerd en passend bij de vraag naar mobiliteit ontwikkelen én de stad richten op het OV.

Ruim baan voor de fiets

De fiets heeft een steeds belangrijkere plaats in de stedelijke mobiliteit. Mede dankzij nieuwe type fietsen, zoals de elektrische, bak- of deelfiets is de fiets voor meer mensen en voor meer verplaatsingen een aantrekkelijke keuze. Mensen kiezen steeds vaker voor de (elektrische) fiets voor verplaatsingen in de stad en regio omdat het snel, gemakkelijk en gezond is. Daarnaast neemt de fiets relatief weinig ruimte in beslag. De basis voor deze groei en het verleiden tot meer fietsgebruik, wordt gevormd door een goed en veilig fietsnetwerk en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden en ook het gericht stimuleren van fietsen in wijken met laag fietsgebruik. Deze investeringen bieden vaak ook kansen voor een aantrekkelijkere inrichting van de buitenruimte met méér verblijfskwaliteit. Tegelijk vragen maatschappelijke en technologische ontwikkelingen om nieuwe concepten en experimenten om te ontdekken welke ideeën en investeringen breder toepasbaar zijn. In de nog te verschijnen kadernota "Ruim baan voor de fiets" wordt dit verder uitgewerkt.

Efficiëntie door verdichting

Het situeren van de benodigde woningbouw binnen de stadsgrenzen en rondom OV-knooppunten draagt bij aan een efficiënter mobiliteitssysteem.

Verdichting spoort aan tot een adequaat gebruik van de bestaande infrastructuur en verkort verplaatsingsafstanden. We zetten daarnaast ook in op adequaat gebruik van de bestaande infrastructuur met behulp van dynamisch verkeersmanagement. Het (financiële) draagvlak voor stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer wordt versterkt. Het Central Innovation District/ Binckhorst en Zuidwest zijn aangewezen als stedelijke ontwikkelingslocaties waar wordt verdicht.

De ontwikkelingen op de Binckhorst bieden een glimp van het stedelijk leven in de nabije toekomst. Daar wordt nagedacht over nieuwe combinaties tussen mobiliteit, woningen en bedrijfslocaties. Daarmee biedt de Binckhorst een unieke kans om innovatieve mobiliteitsoplossingen uit te proberen en onderdeel te maken van de gebiedsontwikkeling. Mobiliteitshubs, autodelen en zelfrijdend vervoer worden in de praktijk getest en toegepast om efficiënter gebruik te maken van de beschikbare ruimte.

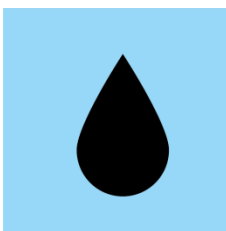
Anders omgaan met parkeren

De groei van de stad zorgt ook voor een stevige parkeerdruk in woonwijken. Om de leefbaarheid te verbeteren worden de komende jaren dan ook maatregelen genomen. Bij nieuwbouwprojecten moet een parkeeroplossing op eigen terrein worden aangeboden en daar worden geen parkeervergunningen op straatniveau uitgegeven. Voor deze projecten kan de parkeernorm vervangen worden door een gebiedsgerichte mobiliteitsnorm, waarbij de ontwikkelaar ruimte heeft deze deels in te vullen met deelauto's, -fietsen en OV-arrangementen. In gebieden waar veel wordt gebouwd, zoals in het Central Innovation District ligt het voor de hand ontwikkelaars bij te laten dragen aan een mobiliteitsfonds. Hiertoe geven wij invulling aan de bij behandeling van het Omgevingsplan Binckhorst aangenomen motie. In andere wijken steunen we initiatieven zoals de leefstraten en deelauto's.

In de aangekondigde evaluatie van het parkeerbeleid en de aansluitende vernieuwing van het parkeerbeleid (2020) zal de mogelijke rol van parkeerbeleid voor de mobiliteitstransitie een belangrijk punt zijn. Gezocht wordt naar een aanpak die de op veel plaatsen steeds maar toenemende parkeerdruk op straat in de bestaande stad kan keren en tegelijkertijd in de noodzakelijke parkeerbehoefte kan blijven voorzien. Niet alleen voor bewoners en hun bezoekers, maar bijvoorbeeld ook voor bouwbedrijven, loodgieters, mantelzorgers, bezorgdiensten, huisartsen enzovoorts. Vernieuwing van het parkeerbeleid biedt belangrijke kansen en aanknopingspunten om de gewenste mobiliteitstransitie vorm te geven en aan te jagen.

3. In 2040 is de mobiliteit schoon en duurzaam

- *We zetten deze periode betekenisvolle stappen naar het doel van een klimaatneutrale stad in 2030 en voor luchtkwaliteit willen we minimaal voldoen aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)*



We zetten samen met de stad concrete stappen richting een klimaatneutraal Den Haag in 2030. Dit betekent dat ook de bijdrage van het autoverkeer aan de CO₂-uitstoot (zo'n 20 procent) fors omlaag moet. Daarnaast zorgt het auto- en vrachtverkeer voor de uitstoot van stoffen die schadelijk zijn voor de volksgezondheid, zoals fijnstof en stikstof.

Kansen voor een schone mobiliteit

In een ideale situatie is de mobiliteit in Den Haag straks volledig emissieloos, Dat kan door grootschalige overschakeling naar elektrisch- en waterstofaangedreven voertuigen voor zowel particulier- als openbaar vervoer. Daarnaast is er een grotere rol voor mobiliteit aangedreven door spierkracht (zoals lopen en fietsen).

De kadernota “Duurzaamheid, schone energie in een groene stad” (RIS 301829) beschrijft de inzet van het college voor elektrische en schone mobiliteit.

Minder en schoner weggebruik

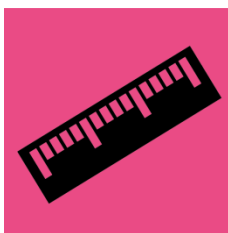
Om mensen te verleiden, moeten alternatieven aantrekkelijker gemaakt worden, zoals bij een ‘sterfietsroute’ of met een lightrail. Ook elektrische fietsen of ‘personal light electric vehicles’ (PLEV’s) zoals steps leveren een bijdrage. Bijvoorbeeld voor het voor- en natransport bij openbaar vervoer of bij regionale verplaatsingen tot vijftien kilometer.

Het terugbrengen van het aantal verplaatsingen – door slimme logistiek en verdichting – is hoe dan ook aan te raden. Met logistieke dienstverleners zijn afspraken gemaakt om de stadslogistiek in de binnenstad in 2025 uitstootvrij te maken. De taxibranche volgt die doelstelling. Ook het doelgroepenvervoer heeft als doelstelling dan zero-emissie te zijn.

4. In 2040 is de mobiliteit ‘op maat’

- *De afstand tot een halte wordt o meter – iedereen beschikt over geschikt vervoer van voordeur tot bestemming*
- *Het mobiliteitssysteem voorziet in de behoefte van alle bewoners, bezoekers, organisaties en bedrijven*
- *Het mobiliteitsbeleid houdt rekening met de verschillen tussen wijken en buurten, en met de sociale en ruimtelijke ontwikkelingen die daar spelen*
- *Het mobiliteitssysteem is geen belemmering voor deelname aan de samenleving*

In een drukker wordende stad met toenemende knelpunten is het belangrijk om te bewaken dat iedereen redelijkerwijs op zijn of haar bestemming kan komen en dat mobiliteitsoplossingen passen bij de gebieden en de behoefte van bewoners. Want, als vertragingen groter worden en er geen geld en ruimte is voor grootschalige infrastructurele verbeteringen, dreigen bepaalde gebieden slechter bereikbaar te worden.



Overal rijden taxi’s, bussen en trams en vrijwel overal liggen wegen en fietspaden. In steden is daarom amper sprake van een gebrek aan mobiliteitsoplossingen. Toch heeft niet iedereen gelijke toegang tot dit geavanceerde mobiliteitsnetwerk. Dat kan verschillende oorzaken hebben: te grote afstand tot OV-haltes en -knooppunten, een gebrekkig aanbod van mobiliteitsdiensten, verkeersonveiligheid en financiële, culturele, fysieke of mentale beperkingen. Wanneer regels veranderen, prijzen stijgen of diensten verdwijnen worden deze verschillen zichtbaar. Dan ontstaat een probleem, omdat de deelname aan het maatschappelijk verkeer wordt belemmerd. Niet voor niets bepalen de bereikbaarheid en de beschikbaarheid van gepaste vervoerswijzen de aantrekkelijkheid van woon- en werkgebieden. Creativiteit, wijkgerichte oplossingen en innovatieve vervoersproducten (zoals ‘ritten delen’ en mobiliteitshubs) kunnen een belangrijke sleutel vormen om deze uitdagingen te lijf te gaan.

Kansen voor mobiliteit op maat

Een 'dremelloos' aanbod van mobiliteitsdiensten

Door nieuwe mobiliteitsoplossingen en technologische ontwikkelingen kunnen de fysieke infrastructuur, de digitale toegankelijkheid, de betaalbaarheid en de gebruikerservaring verbeterd worden. Bijvoorbeeld door gelijkvloerse haltes, waardoor ouderen en minder validen vaker gebruikmaken van de tram en minder afhankelijk zijn van doelgroepenvervoer. Via deelplatformen kunnen mensen zonder auto, toch regelmatig een auto gebruiken. Technologische hulpmiddelen maken het navigeren, het vergelijken van prijzen of het plannen van een reis een stuk gemakkelijker. Omdat digitale platformen beter geïntegreerd raken met een groter aanbod van aanbieders van mobiliteitsoplossingen, kunnen mensen eenvoudig hun reis samenstellen, toegespitst op voorkeuren en budget. Vervoerwijzen in en om de stad zoals treinen, trams, (buurt-)bussen, deelvervoer en doelgroepenvervoer, dienen te worden vervlochten tot één dekkend en passend vervoersysteem waarin mensen zich 'on demand' en op maat kunnen verplaatsen.

Verschillende buurten vragen om verschillende aanpakken

Wijken verschillen in uitdagingen. In Vinex-wijken spelen minder ruimtelijke uitdagingen dan in de binnenstad. Er zijn wijken waar bakfietsen populair zijn, maar ook wijken waar mensen liever met het OV of de auto reizen. En ook binnen wijken wonen natuurlijk verschillende mensen met verschillende voorkeuren. Goed mobiliteitsbeleid houdt daarom rekening met sociale en ruimtelijke verschillen tussen wijken en buurten en luistert naar behoeften. Op die manier zorgen we voor een passend mobiliteitsaanbod. Tegelijkertijd heeft Den Haag bij de geplande grootschalige ontwikkelingen een kans om mobiliteit voor wonen en ondernemen opnieuw vorm te geven.

5. In 2040 is de mobiliteit betaalbaar

- *Mobiliteit is betaalbaar en beschikbaar voor ieder budget*
- *Er zijn alternatieven voor de bekostiging van infrastructuur en mobiliteit*



Het bouwen, onderhouden en exploiteren van mobiliteitssystemen is kostbaar. Er liggen daarom uitdagingen voor bekostiging van infrastructuur en het betaalbaar houden van mobiliteit. Investerings in de aanleg en het onderhoud van de fysieke infrastructuur en in de exploitatie van het openbaar vervoer worden voor een belangrijk deel opgebracht door het Rijk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de provincie Zuid-Holland en de gemeente. Geld voor nieuwe infrastructuur, zoals (auto-)tunnels, tram- en buslijnen en fietspaden is schaars.

Ondanks de vele, vaak ook noodzakelijke, mobiliteitswensen van steden en regio's is de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I en W) tot 2030 nagenoeg volledig belegd in het infrastructuurfonds. Dit fonds is het onderdeel van de rijksbegroting waaruit onderhoud en aanleg van rijkswegen, spoor- en waterprojecten betaald worden. Het infrastructuurfonds is veruit de grootste begrotingspost van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en heeft in 2019 een omvang van € 7,3 miljard.

Ook de Metropoolregio heeft nauwelijks vrij besteedbare middelen beschikbaar. Mede doordat de belangrijkste inkomstenbron (de door het Rijk gefinancierde 'gebundelde doeluitkering') al vele jaren 'bevoren' is, de kosten van onderhoud stijgen en uitvoering van een groot aantal projecten voor de komende jaren al is afgesproken. Als er niet wordt geïnvesteerd in een goede bereikbaarheid betaalt de stad Den Haag collectief de rekening. De kosten voor vervoersbewijzen komen nog verder onder druk.

Hogere tarieven kunnen leiden tot een afname van het gebruik van OV terwijl juist een toename wordt nagestreefd. Woningen waarvoor de reistijd toeneemt worden onaantrekkelijk, de werkgelegenheid en de economische ontwikkeling staan op het spel als werknemers en leveranciers bepaalde bestemmingen niet snel of op tijd kunnen bereiken. Verkeersopstoppingen en files kosten geld en het maakt daarbij niet uit of de file binnen de Haagse stadsgrenzen staat of op het hoofdwegennet.

De economische schade van files op het hoofdwegennet wordt jaarlijks gemeten. Die op de A4 en de A12 staan in de top 5. Het traject Burgerveen-Prins Clausplein leverde in 2017 23,8 miljoen euro economische schade op. De spoorverbinding Den Haag – Rotterdam is een van de meest onbetrouwbare spoorverbindingen van Nederland. Ook verkeersonveiligheid levert de maatschappij schade op. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen werden in 2015 nationaal geschat op circa 14 miljard euro, ongeveer 2% van het bruto binnenlands product (bbp).

Kansen voor betaalbaarheid

Alternatieve bekostigingsmethoden en een mobiliteitsfonds

De groei van de stad biedt ook mogelijkheden voor bekostiging van investeringen in mobiliteitstransitie. Met meer reizigers wordt het exploitatiemodel van het openbaar vervoer een stuk aantrekkelijker en kostendekkend. Op dit moment zijn voor de realisatie van een rendabele OV-lijn flinke overheidsinvesteringen nodig. Bouwen rond openbaar vervoer, waar het college op inzet, leidt tot betere exploitatie van het openbaar vervoer en zo tot een betere betaalbaarheid. Zoals hierboven aangegeven geeft het college tevens invulling aan de wens van de gemeenteraad om, te beginnen bij de Binckhorst, invulling te geven aan het instellen van een bereikbaarheidsfonds. (RIS 301246). Door af te wijken van de parkeernorm kan het fonds bijvoorbeeld mede worden gevuld door bijdragen van ontwikkelaars. Dit kan met geld dat anders was bestemd voor (in pandige) parkeerplaatsen.

Een mobiliteitsfonds is één van de mogelijkheden om de investeringen te faciliteren. Het college praat momenteel met het Rijk en de andere de G4-steden over alternatieve bekostigingsmogelijkheden – denk aan private partijen als projectontwikkelaars en de oprichting van een mobiliteitsfonds. We willen eind dit jaar met het Rijk tot een verstedelijkingsakkoord komen dat ruimte maakt voor alternatieve bekostiging. Vanuit een werksessie met de raad over bekostiging van de Schaalessprong OV loopt daarnaast een onderzoek naar de mogelijkheden voor het opzetten van een revolverend fonds voor duurzame mobiliteit.

Kansen voor een mobiliteitsfonds

Ook zijn we met het Rijk in gesprek over de voorgenomen omzetting van het landelijke infrastructuurfonds in een mobiliteitsfonds. Inzet van het kabinet is dat uitgaven vanaf 2030 niet langer worden verdeeld over modaliteiten, maar beschikbaar wordt gesteld voor mobiliteit. Hierdoor staat niet meer centraal met welk vervoermiddel je reist (OV, auto, fiets), maar hoe je op je bestemming komt. Dat geeft meer ruimte voor ‘modaliteitoverstijgende oplossingen’ die vervoer op maat kunnen brengen. Wij willen dat het nieuwe mobiliteitsfonds al ruim voor 2030 in werking treedt. Daarnaast zetten wij erop in dat het fonds zich niet meer alleen baseert op het denken in knelpunten op het rijkswegennet, maar zich ook op het oplossen van andere opgaven van nationaal belang zoals de groei van de steden en de daaruit volgende noodzaak voor mobiliteitstransitie.

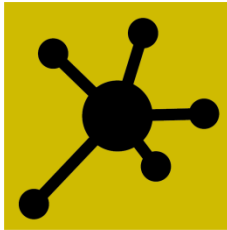
Delen is voordeliger

De opkomst van deelmobiliteit levert niet alleen een ruimtevoordeel op, maar ook een economisch voordeel. Het rijden van een kleine middenklasse auto kost al snel 500 euro per maand, exclusief parkeervergunning. Een ongebruikte stilstaande auto kost volgens het Nibud al gauw 289 euro (www.nibud.nl, 2018). Autodelen kan de kosten drukken. Het komt in verschillende vormen:

informeel of formeel, via particulieren of bedrijven. Ook andere deelmobiliteit is in opkomst, zoals (elektrische) fietsen, steppen en scooters. Het gemak waarmee deze diensten via een app worden afgenomen en betaald, draagt bij aan de groeiende populariteit.

6. In 2040 is de mobiliteit verbonden

- *Den Haag is onlosmakelijk onderdeel en een van de dragers van het stedelijke netwerk van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag*
- *Den Haag is goed verbonden met andere metropoolregio's in binnen- en buitenland*



De helft van de Haagse inwoners werkt buiten de stad en de helft van de arbeidsplaatsen wordt ingevuld door inwoners van andere gemeenten. In een advies van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) over de metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) staat dat de regio meer economische kracht en werkgelegenheid kan genereren, als de regio als één samenhangend stedelijk netwerk opereert⁷. Op regionaal niveau werkt het college samen met de MRDH en de provincie Zuid-Holland aan een samenhangend mobiliteitsnetwerk, zodat mensen snel, betrouwbaar, comfortabel en efficiënt kunnen reizen met verschillende vervoerders en andere mobiliteitsdiensten. In Den Haag betekent dit onder andere dat Zuidwest moet aansluiten op de dynamiek van de stad en de regio en dat de regio verbonden wordt met de kust en de economische toplocaties in Den Haag. Inwoners binnen drie kwartier reistijd kunnen kiezen uit meer banen en meer opleidingsmogelijkheden. De OESO rekende uit dat deze aanpak kan leiden tot 2 tot 3 procent extra economische groei per jaar.

Prioriteiten hierin zijn de doorontwikkeling van het regionale OV in combinatie met de verstedelijking. Zoals de Koningscorridor die zorgt voor de koppeling met Zoetermeer, de Leyenburgcorridor richting Zuidwest en de viersporige verbinding Leiden-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht. Ook het metropolitane fietsroutenetwerk, inclusief fietsparkeren, bij het OV is een prioriteit. Daarnaast moeten de voorgenomen projecten zoals de 'poorten en inprikkers' (de Rotterdamsebaan en de A4-passage) de autobereikbaarheid verbeteren van onder andere de zuidzijde van Den Haag, inclusief de relatie met de Greenport Westland.

(Inter-)nationale connectiviteit

Nederland is één stedelijk systeem. Met name in het gebied Amsterdam-Den Haag-Utrecht-Rotterdam-Eindhoven concentreert zich de groei van de economie. Den Haag maakt hier deel van uit en levert er met de ontwikkeling van het Central Innovation District een krachtige bijdrage aan. Ruggengraat van dit nationale metropolitane systeem zijn straks spoorboekloos rijdende, snelle Intercity's.

Den Haag – Internationale Stad van Vrede en Recht- beschikt over goede internationale verbindingen. Snelle en directe treinen gaan vanuit de Metropoolregio naar Brussel en Düsseldorf. Voor grotere afstanden zijn via Rotterdam en Utrecht hogesnelheidstreinen bereikbaar. In het 'Toekomstbeeld OV' is de internationale luchthaven Schiphol binnen 20 minuten te bereiken. Rotterdam The Hague Airport is perfect met OV bereikbaar met een automatische 'last mile' verbinding vanaf metrolijn E.

⁷ Bron: OECD Territorial Reviews The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, Netherlands (2016)

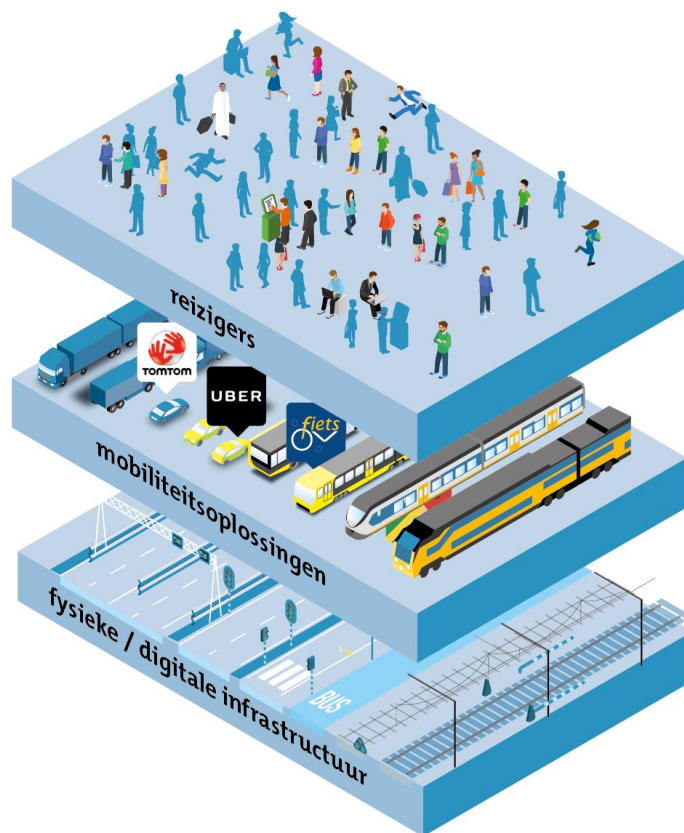
Sturen op infrastructuur, organisatie en gedrag

Met wensdenken wordt het tij niet gekeerd, kansen worden niet vanzelf werkelijkheid, bedreigingen niet vanzelf afgewend. Ook de 'markt' zal niet als vanzelf alle Haagse mobiliteitsuitdagingen van oplossingen voorzien. Een sturende houding en een samenhangende beleidsaanpak van de gemeente is dan ook nodig. Daarvoor is een integrale en multidisciplinaire aanpak nodig die betrekking heeft op alle lagen van het mobiliteitssysteem.

Strategie voor transitie

De transitie naar een duurzaam en modern mobiliteitssysteem leunt op drie pijlers (zie figuur 5).

- Ontwerp en realisatie van fysieke en digitale infrastructuur en buitenruimtes
- Organiseren van integraal opererende mobiliteitsdiensten/- oplossingen
- Veranderen van mobiliteitsgedrag door de reiziger centraal te stellen



Figuur 5 Het mobiliteitssysteem

Op basis van deze pijlers heeft het college 'gespreksdoelstellingen' geformuleerd waarmee het richting geeft aan de gesprekken met de stad – die uiteindelijk moeten leiden tot een actieprogramma mobiliteitstransitie voor 2040.

Gespreksdoelstelling 1: hoe wordt de infrastructuur stadsvriendelijk?

Keuzes in de inrichting van de buitenruimte zijn noodzakelijk. Het faciliteren van alle vervoerswijzen gaat er toe leiden dat geen enkele vervoerswijze er op vooruit gaat. Over die keuzes willen we in gesprek met bewoners, vervoerders, ontwikkelaars, bedrijven en organisaties. Welke inrichting van de infrastructuur voorziet het beste in de bereikbaarheid en mobiliteitsbehoefte van Den Haag op een

manier die bijdraagt aan de doelstellingen van de mobiliteitstransitie? Hoe passen we mobiliteit slimmer in de wijken en buurten in? En hoe kan bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden al worden gestuurd op toekomstige mobiliteitsbehoeften om te voorkomen dat de stad enkel met de effecten van nieuwe vervoersstromen wordt geconfronteerd?

Gespreksdoelstelling 2: hoe wordt het mobiliteitssysteem optimaal georganiseerd?

De centrale vraag bij deze doelstelling is: hoe organiseren we het mobiliteitssysteem zodanig dat deze zo goed mogelijk wordt benut en hoe kunnen modaliteiten elkaar beter aanvullen? Hoe kunnen we het systeem het beste inrichten voor buurten zodat zij bereikbaar blijven?? En wat kan de gemeente nog meer doen om deze te realiseren? Hoe zorgen we dat gebruikers, overheid en mobiliteitsaanbieders elkaar vinden? Het bekostigingsvraagstuk hoort eveneens bij deze vraagstelling thuis. De vraag hoe toekomstige infrastructuur- en mobiliteitsoplossingen- worden betaald is een belangrijke om de doelstellingen van de transitie te bereiken.

Gespreksdoelstelling 3: hoe komen we tot schoon, veilig en efficiënt mobiliteitsgedrag?

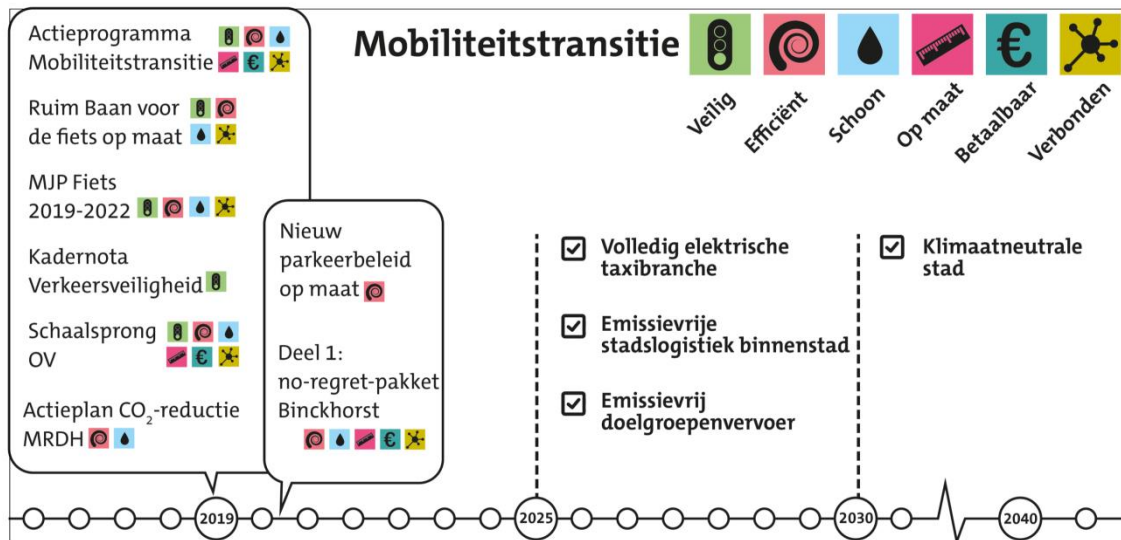
Toekomstig mobiliteitsbeleid en de bereikbaarheid van de stad zijn gebaat bij gedragsverandering. We willen dat meer mensen een schoner voertuig rijden, dat meer mensen gebruik maken van deelauto's, dat meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer, dat meer mensen stoppen met te hard rijden. Ook willen we dat bedrijven medewerkers stimuleren hun mobiliteitsgedrag aan te passen en hun logistiek duurzamer organiseren. Deze gedragsveranderingen kunnen op allerlei manieren worden gestimuleerd. Bijvoorbeeld door goed te kijken naar de mobiliteitsbehoefte en welke alternatieven er beschikbaar zijn. Maar ook door de beleving van een reis te ontdoen van negatieve ervaringen, zoals verkeersonveilige situaties, het gebrek aan parkeerplekken, fietsen op de stoep of drukke trams in de spits. Of het stimuleren van gedrag via campagnes en voorlichting, een nieuwe manier van beprizen of door regelgeving. Initiatieven zoals van De Voorlopers laten zien dat Hagenaars zelf verantwoordelijkheid willen nemen voor een betere mobiliteit. Dit is bij uitstek een onderwerp waarbij de persoonlijke ervaringen van bewoners een sleutelrol vervullen.

Planning en aanpak – de agenda mobiliteitstransitie

De ambities zijn groot en de kansen en bedreigingen urgent. In deze brief schetst het college van burgemeester en wethouders welke gevolgen de groei van de stad heeft op het mobiliteitssysteem. Indien er geen radicale wijzigingen optreden in het mobiliteitsbeleid, wacht de stad een mobiliteitsinfarct dat het leefklimaat, de vitaliteit en de economie ernstig aantast. Daarom stelt het college een 'actieprogramma mobiliteitstransitie' voor. De totstandkoming hiervan bestaat uit drie fases.

Fase 1: agendering en uitgangspunten (tot en met mei 2019)

In deze brief is de noodzaak voor een mobiliteitstransitie uiteengezet, zijn zes doelstellingen en drie gespreksrichtingen met de stad geformuleerd.

Fase 2: gesprekken met de stad (mei tot en met oktober 2019)

Figuur 6 tijdpad mobiliteitstransitie

De gesprekken dienen te gaan over de principiële keuzes waarvoor we staan – over het gebruik van de buitenruimte, over het in meer of mindere mate faciliteren van specifieke vervoerswijzen, over noodzakelijke investeringen en financieringsmogelijkheden. Die keuzes moeten het college en de gemeenteraad gezamenlijk maken, in nauw overleg met bewoners, experts, vervoerders, mobiliteitsdiensten, de metropoolregio en buurgemeenten. Het college wil hier zo snel mogelijk mee beginnen.

Fase 3: actieprogramma mobiliteitstransitie (eind 2019)

De uitkomsten van de gesprekken met de stad vormen samen met huidig beleid de basis voor het nieuwe mobiliteitsbeleid, in de vorm van een ‘actieprogramma mobiliteitstransitie’. Hierin staat wat de komende jaren ter hand moeten worden genomen om de mobiliteitstransitie te versnellen. Onderwerpen die minimaal aan de orde komen zijn: dynamisch verkeersmanagement, gebiedsgerichte mobiliteitsoplossingen, toegang tot mobiliteit (lees: het voorkomen van vervoersarmoede) en vraagvolgende mobiliteit. Zonder beleidswijziging wordt het namelijk een lappendeken aan maatregelen en systeeminstellingen. Het actieprogramma wordt vervolgens elke twee jaar vernieuwd.

Samenhang met beleid en programma's

In Den Haag gebeurt al veel om de stad bereikbaar te houden en de noodzakelijke transitie naar schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen te bewerkstelligen. De mobiliteitstransitie is daarom tevens de paraplu voor beleid dat reeds in gang is gezet.

- Het Meerjarenprogramma Fiets waarmee geïnvesteerd wordt in een betere positie voor de fietser. Binnenkort wordt u ook geïnformeerd over de plannen onder de vlag van ‘Ruim baan voor de fiets’. De schaa sprong van het openbaar vervoer is een belangrijke aanzet voor een nieuwe opzet van het OV-netwerk, als drager voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad. In het coalitieakkoord is de koers uitgezet naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.
 - In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2018 (RIS301146) is met het Rijk en de regiopartners een no-regretpakket afgesproken van € 137 mln. Den Haag heeft hierin een aandeel van € 37 miljoen aan te dragen. Uitwerking kan plaatsvinden nadat middelen hiervoor beschikbaar zijn gesteld. De voorbereidingen van de mobiliteitstransitie kunnen

worden voortgezet. Ook bereiden we met het Rijk en de regiopartners besluitvorming voor over hoogwaardige OV-verbindingen in de Binckhorst in het kader van het MIRT-overleg. Ook bereiden we met het Rijk en de regiopartners besluitvorming voor over hoogwaardig OV in de Binckhorst in het kader van het MIRT-overleg.

- De evaluatie parkeren en het opstellen van nieuw parkeerbeleid
- De uitrol van intelligente verkeersregelinstantaties die dynamisch verkeersmanagement mogelijk maakt en mogelijkheden schept voor nieuw beleid op basis van mobiliteitsdata.
- In de nieuwe kadernota verkeersveiligheid zal aandacht worden besteed aan ‘de volgende stap’ in verkeersveiligheidsbeleid.
- Vanuit de opbrengst van de verkoop van de Eneco-aandelen zal conform coalitieakkoord 50 procent worden besteed aan duurzame mobiliteit
- In het coalitieakkoord zijn diverse gelden benoemd voor verkeersveiligheid (10,5 miljoen euro), en de herinrichting van de Mauritskade (1,4 miljoen) en ‘de Zevensprong’ (0,7 miljoen).

Met deze brief hoop ik een vernieuwend gesprek te voeren met uw raad en de stad om onze prachtige stad achter de duinen toekomstbestendig te maken voor de generaties die na ons zullen volgen.

Met vriendelijke groet,

Robert van Asten
de wethouder van Mobiliteit