



Den Haag

Netwerkstrategie 2040 Voor een leefbaar en bereikbaar Den Haag



Netwerkstrategie 2040

Voor een leefbaar en bereikbaar Den Haag

Inhoudsopgave

Voorwoord	4	5 Toelichting Netwerken	40
Samenvatting	6	5.1 Voetgangersnetwerk 2040	41
1 Inleiding	9	5.2 Fietsnetwerk 2040	43
1.1 Doelen	9	5.3 Ov-netwerk 2040	46
1.2 Waarom nu De Netwerkstrategie 2040?	11	5.4 Autonetwerk 2040	49
2 Ontwikkelingen tot 2040 bij voortzetting van huidig beleid	13	6 Overige beleidsterreinen	53
2.1 Den Haag groeit	13	6.1 Minder ongevallen door lagere snelheid	54
2.2 Conclusie	21	6.2 Blijvend goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer	54
3 Netwerkstrategie 2040	22	6.3 Stadslogistiek: goede, schone bevoorrading van de stad	56
3.1 Voetganger	24	6.4 Parkeren: stap voor stap naar autodelen en op afstand parkeren	57
3.2 Fiets	25	6.5 Verkeersmanagement: sturen op verkeer voor goede doorstroming	58
3.3 Openbaar vervoer	26	6.6 Gedrag en duurzame mobiliteit	58
3.4 Auto	27	6.7 Innovaties	58
3.5 Mobiliteitshubs	28	7 Aan de slag met het Verkeersnetwerk 2040	59
3.6 Belang van meervoudige aanpak	29	7.1 Op weg naar Verkeersnetwerk 2040	59
4 Effecten Netwerkstrategie 2040	30	7.2 Samenwerking en participatie	63
4.1 Uitkomsten	31	7.3 Monitoring en evaluatie	63
4.2 Doorkijk naar 2050	37	Bijlagen	64
4.3 Conclusie	38	Bijlage A. Leefmilieus	65
		Bijlage B. Totstandkoming	67

Voorwoord

Hoe ziet Den Haag er in de toekomst uit? Hoe bewegen we ons door de stad? Welke uitdagingen staan ons te wachten op het gebied van mobiliteit, en hoe lossen we deze samen op? Wat is onze ideale stad, en welke stappen moeten we zetten om daar te komen? Dit zijn vragen die mij, als wethouder Mobiliteit, dagelijks bezighouden. In dit stuk staan antwoorden die ons richting geven voor de komende jaren.

Als stadsbestuur hebben we heldere doelen voor ogen met betrekking tot de ontwikkeling van Den Haag en de bijbehorende mobiliteit. We bouwen aan een stad die veilig, leefbaar en bereikbaar blijft een stad waarin het prettig wonen, werken en recreëren is. Samen met inwoners, ondernemers en experts werken we iedere dag aan een nóg aantrekkelijker Den Haag.

Onze stad groeit. Tussen nu en 2040 komen er 50.000 woningen, 48.000 arbeidsplaatsen en maar liefst 100.000 nieuwe inwoners bij. Deze groei is een teken van aantrekkingskracht, maar stelt ons ook voor uitdagingen. Meer mensen betekent meer huizen, scholen, kantoren, winkels en ziekenhuizen én meer ruimte om elkaar te ontmoeten en te bewegen. We moeten deze ruimte niet alleen gebruiken voor verkeer, maar ook voor groen, recreatie en sociale interactie. Het vinden van de juiste balans tussen alle verkeersdeelnemers en het multifunctioneel gebruik van onze openbare ruimte is belangrijk en een grote uitdaging.

Hoe zorgen we dat meer mensen zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van onze stad? Hoe benutten we de beschikbare ruimte optimaal in een stad die al behoorlijk klem zit tussen de kust en onze buurgemeenten?

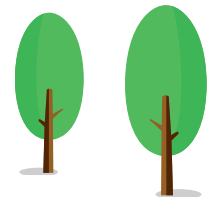


Verstandig besturen betekent vooruitkijken. Met onze Omgevingsvisie 2050 en het nieuwe Netwerkstrategie 2040 leggen we een stevige basis voor een toekomstbestendige stad. We streven naar een Den Haag waarin je altijd je bestemming bereikt, ongeacht of je kiest voor de auto, de fiets, het openbaar vervoer of een wandeling. Tegelijkertijd stimuleren we duurzame en gezonde alternatieven zoals lopen, fietsen en het OV, die steeds meer de logische keuze worden.

Met de Netwerkstrategie 2040 ontwerpen we een sterk en inclusief mobiliteitsnetwerk dat ruimte biedt aan iedereen. We nodigen u uit om samen met ons deze uitdaging aan te gaan en bij te dragen aan een stad die niet alleen bereikbaar is, maar ook leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners.

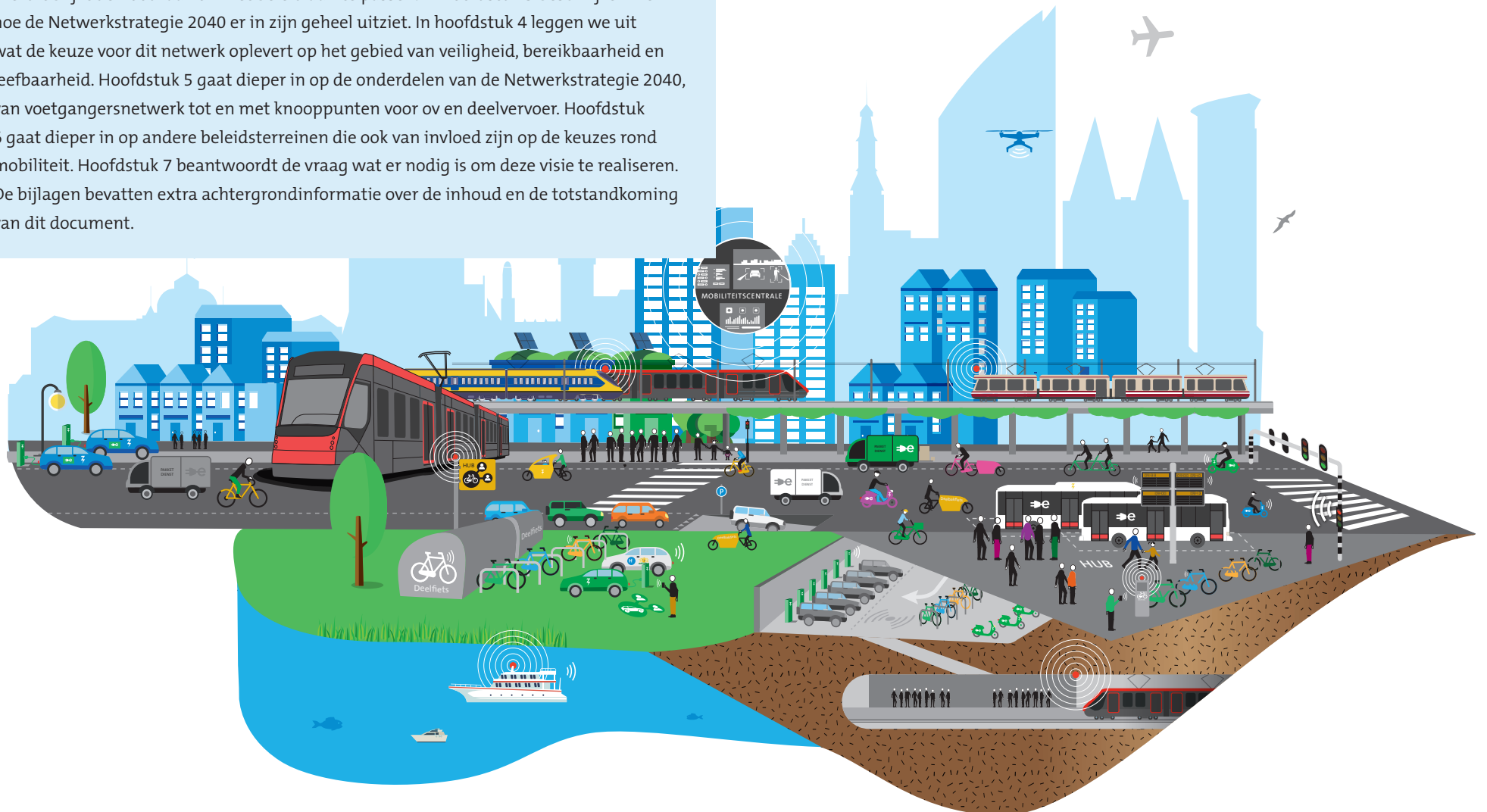
Arjen Kapteijns

wethouder *Energietransitie, Mobiliteit en Grondstoffen*



Leeswijzer

In hoofdstuk 1, de inleiding van dit document, gaan we in op de uitdagingen waar Den Haag voor staat en welke doelen we nastreven. In hoofdstuk 2 beschrijven we hoe de stad er in de toekomst uit komt te zien als we alleen het bestaande beleid uitvoeren. Hieruit blijkt de noodzaak om het beleid aan te passen. In hoofdstuk 3 beschrijven we hoe de Netwerkstrategie 2040 er in zijn geheel uitziet. In hoofdstuk 4 leggen we uit wat de keuze voor dit netwerk oplevert op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Hoofdstuk 5 gaat dieper in op de onderdelen van de Netwerkstrategie 2040, van voetgangersnetwerk tot en met knooppunten voor ov en deelvervoer. Hoofdstuk 6 gaat dieper in op andere beleidsterreinen die ook van invloed zijn op de keuzes rond mobiliteit. Hoofdstuk 7 beantwoordt de vraag wat er nodig is om deze visie te realiseren. De bijlagen bevatten extra achtergrondinformatie over de inhoud en de totstandkoming van dit document.



Samenvatting

Den Haag is een aantrekkelijke stad om te wonen. De komende jaren zal het aantal inwoners sterk stijgen met naar verwachting 100.000 tot 2040. Deze groei vraagt om meer woonruimte en een verkeersnetwerk dat de extra verplaatsingen kan opvangen zonder de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te schaden.

In deze Netwerkstrategie wordt beschreven hoe dit doel bereikt kan worden. Het is geen blauwdruk voor toekomstige ontwikkelingen, maar wel een koers om de groei in goede banen te leiden. De Netwerkstrategie is gebaseerd op de Strategie Mobiliteitstransitie, de ontwerp Omgevingsvisie en uitgebreid extern onderzoek met behulp van een verkeersmodel.

Samenwerking met de stad

De Netwerkstrategie is ontwikkeld met input van diverse belanghebbenden, waaronder belangenorganisaties, wijkplatforms, ondernemers, nood- en hulpdiensten, vervoerbedrijven en buurgemeenten. Verder is gebruikgemaakt van de input die is verzameld via participatietrajecten voor de Strategie Mobiliteitstransitie en de ontwerp Omgevingsvisie.

Doelen

Meer mensen moeten zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. We streven specifiek de volgende doelen na:

1. Veilig: een sociaal en verkeersveilig Den Haag;
2. Verbonden: een economisch vitaal Den Haag;
3. Op maat: een rechtvaardig, inclusief en passend mobiliteitssysteem;
4. Schoon: een klimaatbestendig, klimaatneutraal en natuurinclusief Den Haag;
5. Robuust: een robuust en betaalbaar verkeersnetwerk en vervoerssysteem;
6. Ruimte-efficiënt en gezond: een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.



Effecten van de groei van de stad op de mobiliteit

De verwachte bevolkingsgroei in Den Haag zal, zonder aanvullende maatregelen, leiden tot een toename van 21 procent van het aantal verplaatsingen van, naar en binnen de stad, wat een extra ruimtebehoefte van zeven procent met zich meebrengt. Deze extra ruimte is echter niet beschikbaar, wat zal resulteren in een overbelast wegennetwerk, meer uitstoot en minder ruimte voor andere functies zoals groen- en sportvoorzieningen, uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk en ontmoetingsruimtes.

De Netwerkstrategie 2040

Hoewel de huidige beleidskoers, inclusief programma's als Ruim Baan voor de Fiets en de realisatie van geplande ov-routes als de Vlietlijn (tramlijn door de Binckhorst) en uitbreiding van betaald parkeren, bijdraagt aan het beheersen van de ruimtebehoefte, is dit niet voldoende. Het doel is dat meer mensen zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Daarnaast willen we de leefbaarheid, gelijke kansen en economische voorspoed bevorderen. Door te zorgen dat mobiliteit niet meer ruimte inneemt in de openbare ruimte, ontstaat er ruimte voor andere ambities van Den Haag. Door nu de koers aan te passen kunnen we de groei in goede banen leiden. Het nieuwe Verkeersnetwerk 2040 omvat:

- Lagere snelheden: verlagen van de maximumsnelheid op veel wegen naar 30 km/u om het aantal en de impact van ongelukken te verminderen en de doorstroming te bevorderen..
- Meer ruimte voor voetgangers: uitbreiden van voetgangersgebieden, en verbeteren van looproutes naar belangrijke bestemmingen.
- Meer ruimte voor fietsers: uitvoeren van het programma Ruim Baan voor de Fiets, toevoegen van snelle en comfortabele fietsroutes, en uitbreiden van fietsstallingen.
- Versterken van het ov-netwerk: realiseren van de Koningscorridor, de Zuidwestlandcorridor en de Oude Lijn, en versterken van tramlijn 9.
- Mobiliteitshubs: ontwikkelen van knooppunten waar reizigers kunnen overstappen tussen verschillende soorten vervoer.
- Robuust autonetwerk: zorgen voor goede verbindingen naar de snelwegen en onderzoeken van oplossingen voor knelpunten, zoals de aanleg van tunnels.
- Aanvullende beleidsmaatregelen: naast aanpassingen aan het verkeersnetwerk zijn er ook beleidsmatige mobiliteitsoplossingen nodig, zoals aangescherpt parkeerbeleid en activiteiten gericht op het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van het ov en deelmobiliteit.



Resultaten van de Netwerkstrategie

De maatregelen zijn doorgerekend aan de hand van het verkeersmodel. Uitvoering van deze strategie maakt het mogelijk dat meer mensen zich in de stad kunnen verplaatsen zonder dat het ten koste gaat van de openbare ruimte. En levert positieve resultaten op voor de meeste doelen. De veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad nemen toe. Met de Netwerkstrategie wordt er goed ingespeeld op de verschillende vervoersbehoeften. Hier volgt een aantal voorbeelden van de effecten van de voorgestelde maatregelen:

- Door de maatregelen, waaronder het verbeteren van het openbaar vervoer en voet- en fietspaden, is in plaats van een toename van 4% een afname met zeven procent van het aantal autokilometers te verwachten. Hierdoor verbetert de doorstroming van het verkeer. Dit is gunstig voor het economisch vestigingsklimaat.
- Door het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u op veel wegen in de stad en door het verbeteren van de voet- en fietspaden wordt het veiliger voor kinderen om zelfstandig naar school te lopen en te fietsen. Een goed voorbeeld is de Vondelstraat waar kinderen inmiddels kunnen fietsen op de nieuwe vrijliggende fietspaden.
- Goed openbaar vervoer, fijnmazig en toegankelijk, vergroot de zelfredzaamheid van ouderen en ontlast mantelzorgers. Ouderen zijn dan niet meer afhankelijk van anderen die hen steeds ergens met de auto heen moeten brengen. De nieuwe lagevloertrams die al op veel lijnen rijden, dragen hieraan bij.
- Minder drukte op de wegen verbetert de bereikbaarheid voor logistiek en diensten, wat gunstig is voor ondernemers.

Samenhang met andere beleidsterreinen

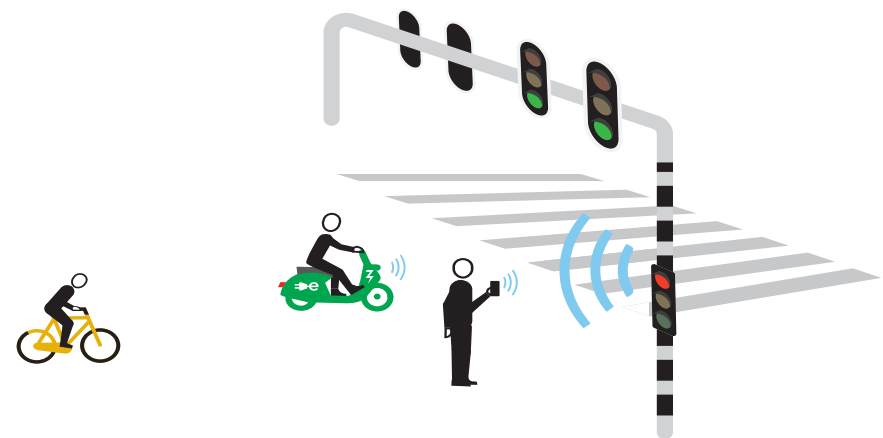
Alleen aanpassingen aan het verkeersnetwerk zijn niet genoeg om ervoor te zorgen dat alle doelgroepen kunnen profiteren. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de volgende onderwerpen:

- Hoe werken we aan een verkeersveilige stad: hierin wordt aangegeven wat de uitgangspunten zijn voor de aanpassing van 50 km/u-wegen naar 30 km/u-wegen.
- Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten: we geven aan hoe we gezamenlijk werken aan een blijvend goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten aan de hand van de Hoofdroutekaart.
- Stadslogistiek: de groei van de stad mag niet ten koste gaan van de bevoorrading van de stad. Wel kunnen we met de branche werken aan het verduurzamen van de stadslogistiek.

- Parkeren: hierin wordt aangegeven dat we de effecten van het parkeerbeleid in de komende jaren moeten volgen. Verwacht wordt dat er een aanscherping nodig is om de doelen te bereiken.
- Mobiliteitshubs: hierin geven we aan hoe we werken aan P+R, wijkhubs en buurthubs.
- Verkeersmanagement: met verkeersbeheersystemen reguleren we de verkeersstromen in Den Haag. Het belang hiervan wordt alleen maar groter.
- Gedrag: we werken de komende jaren aan maatregelen om het gebruik van duurzame vervoerswijzen te stimuleren, onder andere door ondersteuning van buurtinitiatieven.
- Duurzame mobiliteit: we blijven inzetten op de transitie naar duurzame mobiliteit, onder andere door de laadinfrastructuur uit te breiden en in te zetten op elektrische deelfoertuigen.
- Innovaties: de integratie van zelfrijdend openbaar vervoer, intelligente snelheidsadaptatie en innovatief vraaggestuurd openbaar vervoer bieden mogelijkheden voor de mobiliteit van onze stad in 2040 en daarna.

Uitvoeringsagenda

In hoofdstuk 7 is een uitvoeringsagenda opgenomen. Hierin wordt beschreven hoe we stap voor stap de hoofdwegen, woonstraten, fietspaden, voetpaden en ov-routes verbeteren. Na vaststelling van de Netwerkstrategie wordt een concreet uitvoeringsplan met bijbehorende financiële impact uitgewerkt.



1

Inleiding

Den Haag is een prachtige stad met een unieke ligging aan zee. Het is een gewilde plek om te wonen, wat blijkt uit de verwachte groei van 100.000 inwoners tot 2040. We moeten voldoende en passende woonruimte bieden. Den Haag moet kunnen groeien, meer mensen moeten zich kunnen verplaatsen, en de stad moet veilig, leefbaar en bereikbaar blijven. Voor iedereen.

Bijvoorbeeld voor studenten die voornamelijk gebruikmaken van de fiets en het ov. Of voor de ondernemers van de binnenstad, die afhankelijk zijn van een tijdige bevoorrading van hun winkel. Of voor een oudere inwoner die vanwege zijn of haar leeftijd niet graag meer fietst in de drukke stad en daarom met het ov of een taxi naar een winkel wil. Met de groei van de stad moet en gaat er veel veranderen in de manier hoe we met z'n allen reizen, maar met maatwerk moeten we ervoor zorgen dat bestemmingen en diensten voor iedereen toegankelijk blijven. Of het nu lopend, fietsend, met het ov of met de auto is. Het is geen gemakkelijke opgave. Als we op de huidige manier doorgaan, zullen meer verplaatsingen en vervoermiddelen extra ruimte in beslag nemen. Het grondgebied van Den Haag groeit niet mee.

1.1 Doelen

Het is nodig dat meer mensen zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. In figuur 1, op de volgende pagina, staan de zes hoofddoelen voor de stad toegelicht. Deze Netwerkstrategie combineert de ambities van de Omgevingsvisie (Ambitiedocument omgevingsvisie, RIS 309993) en de doelen van de Strategie Mobiliteitstransitie (RIS 3100664), vastgesteld in 2022. In het onderzoek naar de beste oplossing voor de stad zijn steeds de ingrepen getoetst op het effect op deze doelen.



Doelen



Verbonden

Verbonden

Een economisch vitaal Den Haag

Het versterken van de economie in Den Haag en de MRDH door te werken aan een goede (boven)regionale bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en economische locaties voor de (e-)fiets, het OV en de auto.



Veilig

Veilig

Een sociaal en verkeersveilig Den Haag

Bijdragen aan een veilige omgeving voor bewoners en bezoekers door een zorgvuldige ruimtelijke inrichting met aandacht voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid.



Op maat

Op maat

Een rechtvaardig, inclusief en passend mobiliteitssysteem in Den Haag

Een stedelijke inrichting waarin iedereen kan deelnemen door de nabijheid en toegankelijkheid van wonen, werken, winkelen en recreëren. Dit draagt bij aan het versterken van de sociale cohesie in Den Haag. Kansengelijkheid is hierbij van belang, door de aandacht voor betaalbaarheid en een eerlijke verdeling van de bereikbaarheid van bestemmingen op lokaal en regionaal niveau.



Efficiënt

Ruimte-efficiënt & Gezond

Een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving in Den Haag

Het verbeteren van de gezondheid en de verblijfskwaliteit in een verdichtende stad door enerzijds het stimuleren van actieve mobiliteit en anderzijds mobiliteit een kleiner aandeel van de openbare ruimte in te laten nemen, waardoor ruimte komt voor ontmoeten, spelen, groen en recreëren en mobiliteit een natuurlijk onderdeel vormt van een aantrekkelijke stad.



Robuust

Robuust

Een robuust en betaalbaar netwerk en vervoersysteem voor Den Haag

Het ontwikkelen van een mobiliteitssysteem dat zowel robuust als toekomstbestendig is en waarbij de betaalbaarheid van het netwerk en het vervoersysteem centraal staat.



Schoon

Schoon

Een klimaatbestendig, klimaatneutraal en natuurinclusief Den Haag

Het werken aan een duurzaam mobiliteitssysteem door de uitstoot van mobiliteit te verminderen en gelijktijdig in te zetten op het verminderen van geluidsoverlast als gevolg van mobiliteit.

Figuur 1. Doelen Netwerkstrategie 2040

Mobiliteit en brede welvaart

De komende jaren staat de gemeente Den Haag voor meer grote opgaven. Het gaat niet alleen om bouwen en mobiliteit, maar ook om de leefbaarheid en het economisch vestigingsklimaat. Er is ruimte nodig voor mensen om elkaar te ontmoeten, maar ook voor de energietransitie, voor klimaatadaptatie en voor groen en biodiversiteit. Dit moet allemaal een plek krijgen in de schaarse openbare ruimte. Dat kan alleen als we keuzes maken.

Mobiliteit maakt het mogelijk voor mensen om in hun levensonderhoud te voorzien, zich te ontwikkelen en volwaardig mee te doen in de maatschappij. Een goed mobiliteitssysteem maakt dat zij hun familie, vrienden, werk, school, zorginstelling en winkel kunnen bereiken. Daarmee draagt het systeem bij aan de brede welvaart. Het huidige mobiliteitssysteem heeft ook een keerzijde. Het gaat gepaard met verkeersonveiligheid, verkeersdrukte, geluidsoverlast, milieuvuiling en CO₂-uitstoot. Dit is schadelijk voor inwoners bezoekers en bedrijven. We moeten de schadelijke effecten van mobiliteit zoveel mogelijk beperken.

1.2 Waarom nu De Netwerkstrategie 2040?

De belangrijkste reden om nu een visie op te stellen is om de straten, wegen, voet- en fietspaden van Den Haag voor te bereiden op de verdere groei van de stad. Er wordt al volop gebouwd om de inwoners te voorzien van voldoende woonruimte en werkgelegenheid. De druk op de openbare ruimte en het verkeersnetwerk neemt toe. De gemeente heeft eerder de Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040 (2022, RIS 3100664) opgesteld, waarbij inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden hebben meegedacht.¹ Met deze strategie is besloten dat we werken aan een compacte stad en dat we de groei van mobiliteit in een groeiende stad willen opvangen zonder toename van het autoverkeer. Dan kunnen we langer toe met de huidige capaciteit van infrastructuur. Dit betekent onder meer dat we de mens als maatstaf nemen bij het maken van beleid, niet het vervoersmiddel. In deze visie op het verkeersnetwerk zijn de uitgangspunten van de Strategie Mobiliteitstransitie vertaald naar concrete voorstellen voor aanpassingen aan wegen en straten.

¹ https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/10877149/1?connection_type=16&connection_id=710964

Omgevingsvisie Den Haag 2050

De hoofdlijnen van de visie op de Verkeersnetwerk 2040 zijn opgenomen in de ontwerp Omgevingsvisie Den Haag 2050.² In de Omgevingsvisie geven we samen met inwoners, ondernemers en andere betrokkenen antwoord op de vraag wat voor stad Den Haag wil zijn en hoe we moeten omgaan met de groei. Welke rol speelt Den Haag in de regio en welke keuzes moeten er worden gemaakt? Waar willen we wonen en werken? Waar geven we ruimte aan bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en natuur? Wat betekent dat voor de inrichting van de stad? We moeten keuzes maken met elkaar.

Verantwoording

Deze visie is een uitwerking van de Strategie Mobiliteitstransitie en op hoofdlijnen opgenomen in de Omgevingsvisie. Beide beleidlijnen zijn tot stand gekomen na uitgebreide participatie met de stad. Voor deze visie op het Verkeersnetwerk 2040 is uitgebreid onderzoek gedaan, onder andere aan de hand van een verkeersmodel.³ We hebben de uitdagingen en de knelpunten waar we tussen nu en 2040 voor komen te staan, in beeld gebracht. Vervolgens hebben we allerlei maatregelen en mogelijkheden verkend. We hebben vier netwerken onderzocht en uitgewerkt: voor voetgangers, fietsen, het ov en de auto. We hebben gesproken met inwoners, ondernemers, deskundigen en allerlei partijen die betrokken zijn bij het thema mobiliteit; de externe denktank (zie Bijlage B). Het verkeersnetwerk dat uit de bus is gekomen als meest geschikte oplossing om de stad veilig, leefbaar en bereikbaar te maken noemen we Verkeersnetwerk 2040. Meer informatie over het onderzoek van Goudappel is te lezen in de achtergrondrapportage van dit rapport.

Mobiliteit nu en straks

We werken al een aantal jaren aan een leefbare, veilige en bereikbare stad, bijvoorbeeld met onderzoeken naar routes Hoogwaardig Openbaar vervoer (HOV) en het programma Ruim Baan voor de Fiets. Via programma's en projecten maken we in verschillende straten ruimte voor fietsers en voetgangers. Ook nemen we maatregelen om de parkeerdruk te verlagen, zodat bewoners hun auto binnen redelijke afstand kunnen parkeren.

² De ontwerp Omgevingsvisie is op 1 februari 2025 gepresenteerd.

³ Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Goudappel in samenwerking met consultancy APPM.

In deze Netwerkstrategie bekijken we de dingen nog meer in samenhang. De stad heeft voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto's. Die maken elk gebruik van een netwerk van straten, sporen, wegen en paden. Het totaal van de netwerken vormt één verkeersnetwerk, we noemen dit het Verkeersnetwerk 2040. Met het versterken van dat netwerk kunnen we ervoor zorgen dat de stad zich kan blijven ontwikkelen. De ambitie voor de lange termijn is dat de stad klaar is voor een toekomst waarin er steeds meer vraag is naar vervoer.

Met deze Netwerkstrategie stellen we de volgende zaken vast:

- De visie op de samenhang tussen de verkeersnetwerken, verbeeld in de netwerkkaart, Verkeersnetwerk 2040;
- De wegcategorisering, waarin onder andere wordt aangegeven welke wegen tot aan 2040 een maximumsnelheid krijgen van 30 km/u;
- Een uitvoeringsagenda, waarin wordt beschreven welke acties in de komende jaren moeten worden ondernomen om de visie te verwezenlijken.

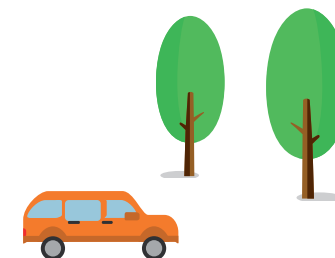
Doorkijk 2050

De Netwerkstrategie is gebaseerd op modelberekeningen. Het verkeersmodel, gemaakt voor de hele Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, kijkt niet verder dan 2040. We hebben de uitgangspunten van de Omgevingsvisie 2050 verwerkt in dit model. Dat geldt dus ook voor het aantal woningen en arbeidsplaatsen. De mogelijkheid bestaat dat we richting 2050 nog meer woningen bouwen. Om in beeld te brengen wat hiervan de consequenties zijn, is er nog een extra analyse gedaan met een scenario met 70.000 extra woningen ten opzichte van 2020. Het resultaat van deze analyse is beschreven in paragraaf 4.2.

Gerelateerd mobiliteitsbeleid

De Netwerkstrategie ligt in het verlengde van gemeentelijk beleid dat al eerder is vastgesteld. Het gaat hierbij om de volgende onderdelen:

- Strategie Mobiliteitstransitie RIS 310664
- Parkeerstrategie RIS 308711
- Strategie Verkeersveiligheid RIS 305029
- Strategie Deelmobiliteit RIS 319377
- Fietsstrategie RIS 302960
- Uitgangspunten ov schaalprong RIS 303479
- Afwegingskader snelheidsregimes RIS 309478
- Structuurvisie CID RIS 305178
- Structuurvisie Zuidwest RIS 315261
- Hoofdroutekaart Nood- en Hulpdiensten RIS 320637



2

Ontwikkelingen tot 2040 bij voortzetting van huidig beleid

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de groei van de stad betekent voor mobiliteit. De conclusies zijn gebaseerd op een onderzoek waarbij de effecten in beeld zijn gebracht aan de hand van een verkeersmodel. Uitgangspunt van het onderzoek is de groei van de stad met 50.000 woningen en 48.000 arbeidsplaatsen. Verder is de berekening gebaseerd op in gang gezet beleid, zoals de Strategie Mobiliteitstransitie, op lopende uitvoeringsprogramma's, zoals Ruim Baan voor de Fiets en op geplande ov-routes, waaronder de Vlietlijn (tramlijn door de Binckhorst) en de uitbreiding van het betaald parkeren.

2.1 Den Haag groeit

Steeds meer mensen zien Den Haag als een aantrekkelijke stad om te wonen, te werken en te recreëren. In de komende jaren komen er veel nieuwe bewoners, bezoekers en bedrijven bij. Den Haag verwacht dat het aantal inwoners tot 2040 stijgt met 100.000. Dat is bijna twintig procent meer dan in 2024. Hoewel we groei verwelkomen, brengt die ook uitdagingen met zich mee. Zo moeten er meer woningen, kantoren en bedrijfsruimtes komen. Uiteindelijk zullen we het moeten doen met de beschikbare ruimte binnen de stad. Die is beperkt omdat Den Haag ingeklemd ligt tussen de zee en andere gemeenten.

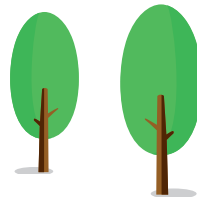


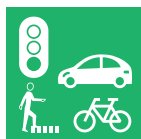
Figuur 2. De ontwikkelopgave tot 2040

De toename van inwoners zorgt voor een flinke groei van het aantal verplaatsingen van, naar en binnen Den Haag. Dat aantal neemt met maar liefst 21 procent toe ten opzichte van het huidige aantal verplaatsingen.

De effecten bij voortzetten van het huidige beleid

Door de uitvoering van vastgesteld beleid, bestaande mobiliteitsprogramma's en geplande ov-projecten is de verwachting dat de groei vooral gaat zitten in een toename van het aantal fiets- en ov-verplaatsingen. Die stijgen met respectievelijk 35 procent en 32 procent ten opzichte van nu. Het aantal autoverplaatsingen groeit nog met ongeveer drie procent. Deze groei legt een extra claim op de openbare ruimte, ondanks dat we met het huidige beleid al inzetten op ruimte-efficiënte vervoerswijzen, zoals deelauto's, fiets en ov. In de volgende paragrafen geven we per doelstelling aan wat de verwachte situatie in de stad is als we niet meer doen dan wat er nu is afgesproken.

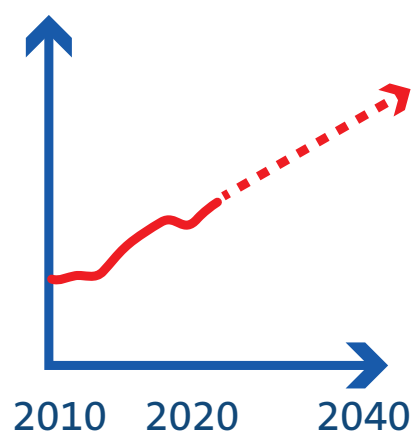




Veilig: een sociaal en verkeersveilig Den Haag

Als er in de stad meer inwoners en bezoekers bij komen, neemt ook het aantal verplaatsingen toe. Hoe voller en drukker de openbare ruimte wordt, hoe meer risico op verkeersongevallen. Het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers in Den Haag is in de periode 2015-2023 toegenomen.⁴ Er gebeuren vooral veel ongelukken op wegen waar de maximumsnelheid 50 kilometer per uur is.⁵ Dit geldt vooral voor 50 km/u-wegen in het centrum en de omliggende vooroorlogse wijken. Daar is de beschikbare openbare ruimte beperkt en zijn er veel verkeersbewegingen.

Aantal verkeersongevallen in Den Haag



Figuur 3. Prognose verkeersongevallen bij ongewijzigd beleid

4 Bron: Staat van de leefomgeving – Omgevingsvisie en Staat van de Stad 2023 – SEPO.

5 Bron: <https://swov.nl/nl/publicatie/naar-een-algemene-snelheidslimiet-van-30-kmuur-binnen-de-bebouwde-kom>.





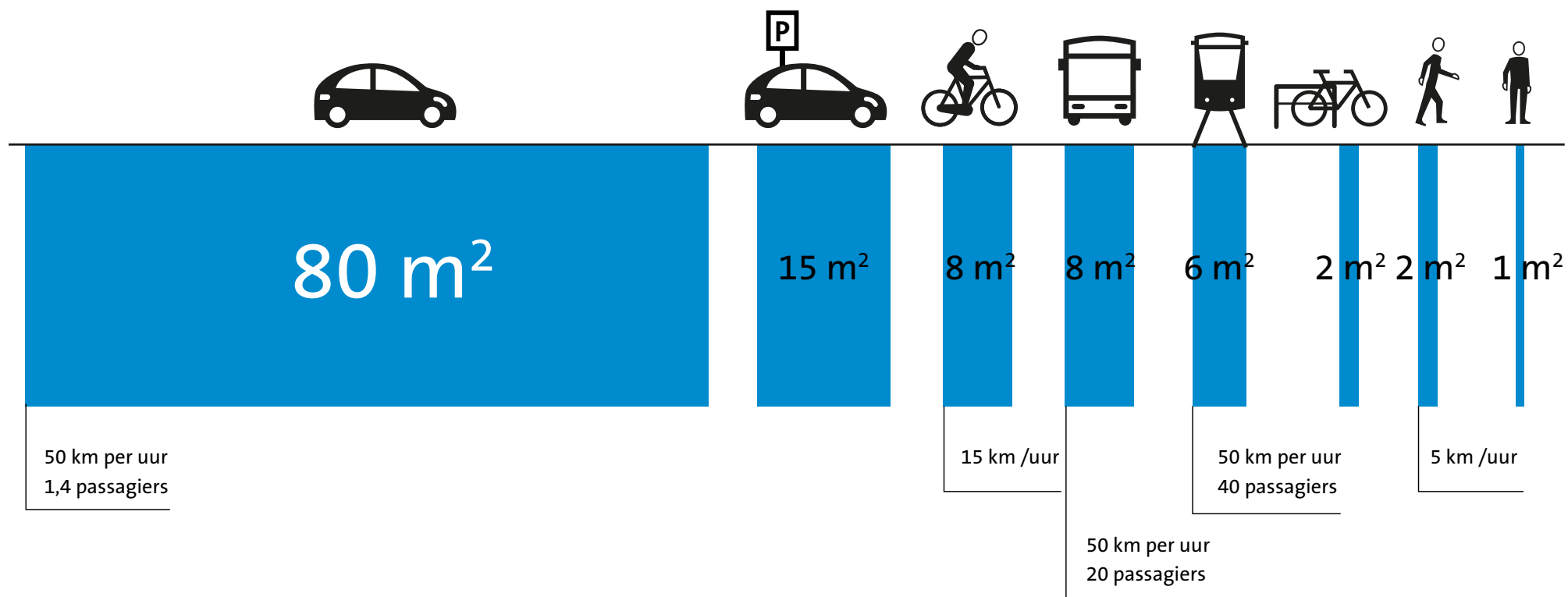
Ruimte-efficiënt en gezond: een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving

De Strategie Mobiliteitstransitie zet in op duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Uit het onderzoek blijkt dat dit een zeer positief effect heeft.

Door de uitvoering van de Strategie Mobiliteitstransitie, de uitbreiding van betaald parkeren en de inzet op duurzame mobiliteit (doorzetten van de huidige beleidslijn) zal het extra ruimtebeslag als gevolg van de groei van de stad beperkt blijven tot ongeveer zeven procent. Dit komt vooral omdat meer mensen zich lopend, fietsend of met het ov zullen verplaatsen in plaats van met de auto, die relatief veel ruimte inneemt.

Mobiliteit drukt nu al een grote stempel op de beschikbare openbare ruimte in de stad. De meeste ruimte wordt ingenomen door rijdende en geparkeerde auto's (zie figuur 4). In 2024 bezitten inwoners van Den Haag ruim 173.500 personenauto's (exclusief leaseauto's). Dat is een stijging van ongeveer 11 procent sinds 2009. De afgelopen drie jaar is het aantal privéauto's redelijk stabiel gebleven. Het aantal geregistreerde bestelauto's in Den Haag is sterk gegroeid. In 2023 betrof het 23.401 bestelwagens. Dat is een stijging van 68 procent sinds 2017. Daarmee stijgt het totaal aantal auto's in Den Haag richting 200.000 voertuigen.⁶

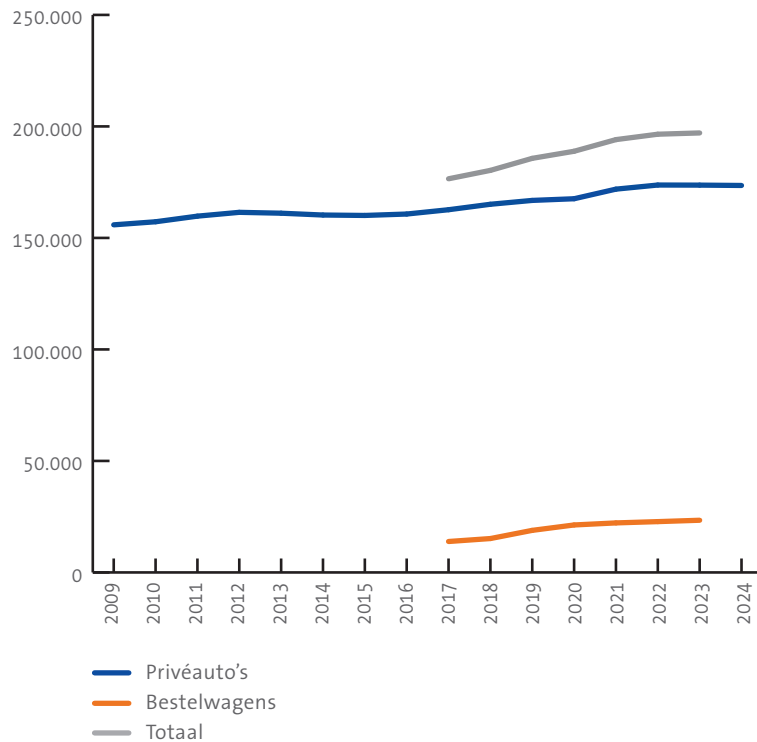
⁶ Bron: Staat van de stad, gemeente Den Haag 2024 / RDW.



Figuur 4. Het ruimtebeslag per vervoerwijze verschilt. Dit figuur laat de berekening zien o.b.v. de gemiddelde lengte, oppervlakte en snelheid van het voertuig, gedeeld door het gemiddeld aantal inzittenden (en/of door het aantal voertuigen dat naast elkaar kan rijden).

Bron: Amsterdam maakt ruimte, gemeente Amsterdam 2020

In verhouding is er in de stad weinig ruimte voor actieve mobiliteit, zoals wandelen en fietsen. Met de groei van de stad zal de behoefte aan ruimte voor deze vormen van mobiliteit alleen maar toenemen. Daarnaast groeit de vraag naar ruimte voor ontmoetingen, groenvoorzieningen, klimaatadaptatie en de energietransitie. Vooral in de oudere stadsdelen is de beschikbare ruimte tussen gebouwen beperkt, waardoor de druk op de openbare ruimte de laatste jaren flink is toegenomen. Deze toegenomen druk wordt mede veroorzaakt door de groei van het aantal inwoners en bezoekers. Een aanzienlijk deel van de openbare ruimte wordt momenteel ingenomen door geparkeerde auto's en wegen. Daarnaast zien we een toename in logistiek verkeer door het groeiend aantal thuisbezorgde pakketten. Gelukkig zien we ook een toename van efficiëntere vervoersmiddelen. Naast reguliere fietsen zien we steeds meer elektrische fietsen en bakfietsen. Op sommige plekken in de stad zien we zelfs fietsfiles ontstaan.



Figuur 5. Ontwikkeling van het aantal voertuigen in Den Haag (exclusief leaseauto's), 2009-2024; bron: RDW





Schoon: een klimaatbestendig, klimaatneutraal en natuurinclusief Den Haag

Te veel CO₂-uitstoot is de grootste oorzaak van de mondiale klimaatverandering. Mobiliteit draagt hieraan bij door het gebruik van verbrandingsmotoren. Het ingezette beleid laat zien dat een groot deel van de verwachte groei in mobiliteit al wordt opgevangen door lopen, fietsen en het ov. Bovendien geldt in Den Haag vanaf 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's. Vanaf 2030 moeten alle bestel- en vrachtauto's in deze zone uitstootvrij zijn. Hierdoor wordt de CO₂-uitstoot beperkt en levert Den Haag een bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. Desondanks neemt het aantal kilometers gereden met de auto nog met 4 procent toe. Richting 2040 zullen veel voertuigen geen verbrandingsmotor meer hebben omdat in Europees verband is afgesproken dat nieuwe voertuigen na 2030 emissievrij moeten zijn. Dit draagt verder bij aan een reductie van CO₂-uitstoot en aan de doelstelling van de gemeente om in 2030 klimaatneutraal te zijn.

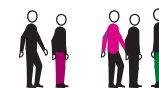
Verbrandingsmotoren en autobanden zorgen voor de uitstoot van fijnstof. Dat is schadelijk voor de gezondheid van onze inwoners en bezoekers. In 2024 voldoet Den Haag nog niet aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) op het gebied van fijnstof en geluidsoverlast.⁷ Met de verwachte groei van het autoverkeer en de strenger wordende advieswaarden is de kans groot dat deze in 2040 ook niet gevolgd worden. Het percentage inwoners van 18 jaar en ouder dat matige tot ernstige geluidshinder ervaart is 62 procent. Het percentage inwoners dat geluidshinder ervaart door het wegverkeer is 33 procent.⁸ Als we niets doen, wordt dat percentage de komende jaren alleen maar groter.

⁷ Van alle uitgestoten fijnstof in Nederland kwam in 2023 ongeveer 28 procent van het verkeer (Bron: Luchtverontreinigende emissies | Emissieregistratie). Deze uitstoot wordt voor 60 procent veroorzaakt door slijtage van het wegdek, remmen en banden en 40 procent via de uitlaat (Bron: Emissieregistratie 2018).

⁸ Factsheet Geluidshinder, GGD Haaglanden 2020.

“Inwoners is gevraagd welke ontwikkelingen zij graag zouden willen zien als het gaat om zaken die met vervoer te maken hebben. Hierbij kon men drie aspecten aangeven die men het belangrijkste vindt. Minder luchtvervuiling door voertuigen staat daarbij op de eerste plaats. Vier op de tien inwoners vindt dit belangrijk (40 procent). Iets meer dan een derde wil graag minder verkeerslawaaï in de buurt (35 procent), drie op de tien inwoners hoopt dat er in de toekomst meer gefietst gaat worden (30 procent) en iets meer dan een kwart zou willen dat het autoverkeer in woon- en winkelstraten wordt teruggedrongen (27 procent).⁹”

⁹ Bron: Staat van de Stad, gemeente Den Haag 2024.





Verbonden: een economisch vitaal Den Haag

We weten dat een prettige, veilige en goed bereikbare werk- en woonomgeving voor veel (internationale) organisaties en bedrijven een belangrijke voorwaarde is voor huisvesting. Deze economische vitaliteit is belangrijk voor Den Haag en de hele regio. Het waarborgen en versterken van de bereikbaarheid is daarom

van groot belang. Het gaat hierbij om de bereikbaarheid van bestemmingen als Rotterdam, The Hague Airport, World Forum, de kust en de binnenstad, maar ook van ziekenhuizen en grote winkelcentra. We streven ernaar dat belangrijke locaties bereikbaar zijn. Dit houdt in dat inwoners goed in staat gesteld worden om te voet, met de fiets, het ov of de auto gemakkelijk bij werk, winkelcentra, musea en theaters te komen. Doordat er meer mensen in Den Haag komen wonen, zijn de toplocaties ook voor meer mensen binnen 45 minuten bereikbaar. De toename van het aantal verplaatsingen zorgt zonder aanpassingen dan wel weer voor vertraging en ongemak.

Het fietsnetwerk en het openbaar vervoer lopen tegen de grenzen van de capaciteit aan. Een toename van 340.000 fietsers zal zonder investeringen zorgen voor overvolle fietspaden en meer fietsfiles. Het openbaar vervoer is op belangrijke plekken al overbelast, bijvoorbeeld bij Den Haag Centraal en de tramtunnel. Dit betekent dat reizigers geregeld een tram voorbij moeten laten rijden. Er zijn verschillende investeringen in het verbeteren van openbaar vervoer gepland. Voor de verwachte groei van 32 procent extra reizigers in het openbaar vervoer in 2040 is dat nog niet genoeg.

De bereikbaarheid van economische locaties en daarmee de vitaliteit van de stad staat hierdoor onder druk. Om de kansen van de stad optimaal te kunnen benutten moeten we ervoor zorgen dat de stad vanuit de regio en daarbuiten structureel beter bereikbaar is.





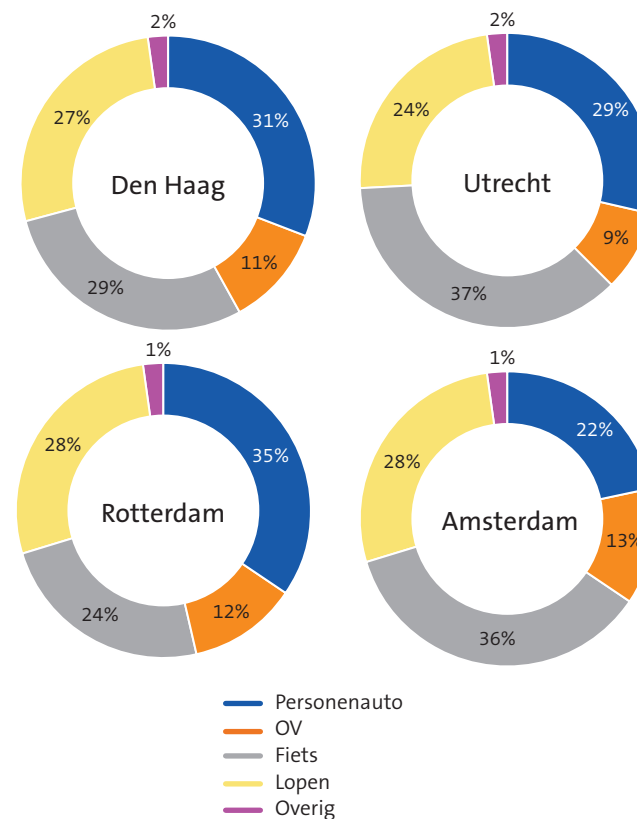
Op maat: een rechtvaardig, inclusief en passend mobiliteitssysteem

Den Haag is een gastvrije stad en wil toegankelijk zijn voor iedereen. We werken aan een inclusieve stad die zo is ingericht dat iedereen van dezelfde voorzieningen en mogelijkheden gebruik kan maken. Er is risico op vervoersarmoede als iemand veel meer tijd, geld en moeite dan gemiddeld moet steken in het bereiken van belangrijke bestemmingen. Denk aan werk, scholing en zorg. Als we de huidige koers doorzetten, zal de vervoersarmoede toenemen met de groei van de stad. Voor bepaalde groepen zal het meer tijd, geld of moeite gaan kosten om belangrijke bestemmingen te bereiken. Dit vergroot de ongelijkheid.



Robuust: een robuust en betaalbaar netwerk en vervoersysteem

Tijdens de spits zitten trams, bussen en fietspaden in Den Haag vaak vol. De capaciteit van deze infrastructuur komt door de verwachte groei verder onder druk te staan. Op kruispunten waar het verkeer nu al geregeld vastloopt, zal dit in de toekomst vaker gebeuren. Er zullen extra knelpunten bijkomen. Dat betekent voor voetgangers, fietsers, trams, bussen en auto's langere wachttijden bij kruispunten. Daar komt nog bij dat er op een kwart van de wegen in Den Haag jaarlijks ten minste één keer aan de weg wordt gewerkt. Deze werkzaamheden zorgen voor extra druk op omliggende wegen, fietspaden, kruispunten en het ov-netwerk. Deze onderhoudsopgave wordt in de toekomst alleen maar groter. Als inwoners in 2040 zich nog op dezelfde manier verplaatsen, dan zal verdere groei, zonder aanpassingen aan wegen en kruispunten, zorgen voor extra vertragingen voor alle vervoerswijzen.



Figuur 6. Verdeling van de verplaatsingen van inwoners van de verschillende G4-steden, gemiddelde 2018-2023; bron: CBS, Odin

2.2 Conclusie

De toekomst is een stad met meer inwoners, bedrijvigheid en mobiliteit. Wat is de uitkomst als we kijken naar hoe de stad zich ontwikkelt?

Groei van de stad leidt tot extra ruimtegebruik door mobiliteit

De groei van het aantal inwoners zal leiden tot een aanzienlijke toename van verplaatsingen van, naar en binnen Den Haag, wat ondanks het doorzetten van de huidige beleidskoers, zeven procent extra ruimte zal vergen. Deze extra ruimte is echter niet beschikbaar in de stad, wat zal resulteren in een overbelast wegennetwerk, meer uitstoot en minder ruimte voor andere functies zoals groenvoorzieningen, uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk en ontmoetingsruimtes.

De huidige beleidskoers is goed, maar heeft aanscherping nodig

Door de uitvoering van de lopende programma's, zoals Ruim Baan voor de Fiets en de realisatie van de geplande ov-routes, waaronder de Vlietlijn (tramlijn door de Binckhorst) en uitbreiding van het betaald parkeren leidt de toename van het aantal verplaatsingen van ongeveer 20 procent, niet tot een evenredige toename van het ruimtegebruik. Er is echter meer nodig. Het doel is dat meer mensen zich kunnen verplaatsen, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Daarnaast willen we dat de leefbaarheid, gelijke kansen en economische voorspoed toenemen. Door ervoor te zorgen dat er niet meer ruimte nodig is voor mobiliteit in de openbare ruimte, ontstaat er ruimte voor de andere ambities van Den Haag.

Samen met de stad werken aan de toekomst

We moeten dus slim kiezen aan welk vervoermiddel de schaarse openbare ruimte wordt toebedeeld. Op de ene plek bieden we ruimte aan de auto, op andere plekken willen we meer ruimte voor de voetganger, de fietser en het ov om Den Haag voor iedereen bereikbaar te houden. Dit betekent dat we samen met inwoners, bedrijven en instellingen de overgang naar duurzame mobiliteit moeten versnellen, zodat het verkeer niet vastloopt en er geen extra ruimte in de stad nodig is voor de afwikkeling ervan.

In de uitwerking van deze visie zoeken we de balans tussen alle vervoerswijzen, zodat alle doelen gehaald worden (zie 1.1). In het volgende hoofdstuk gaan we in op de keuzes die voor die balans gaan zorgen.

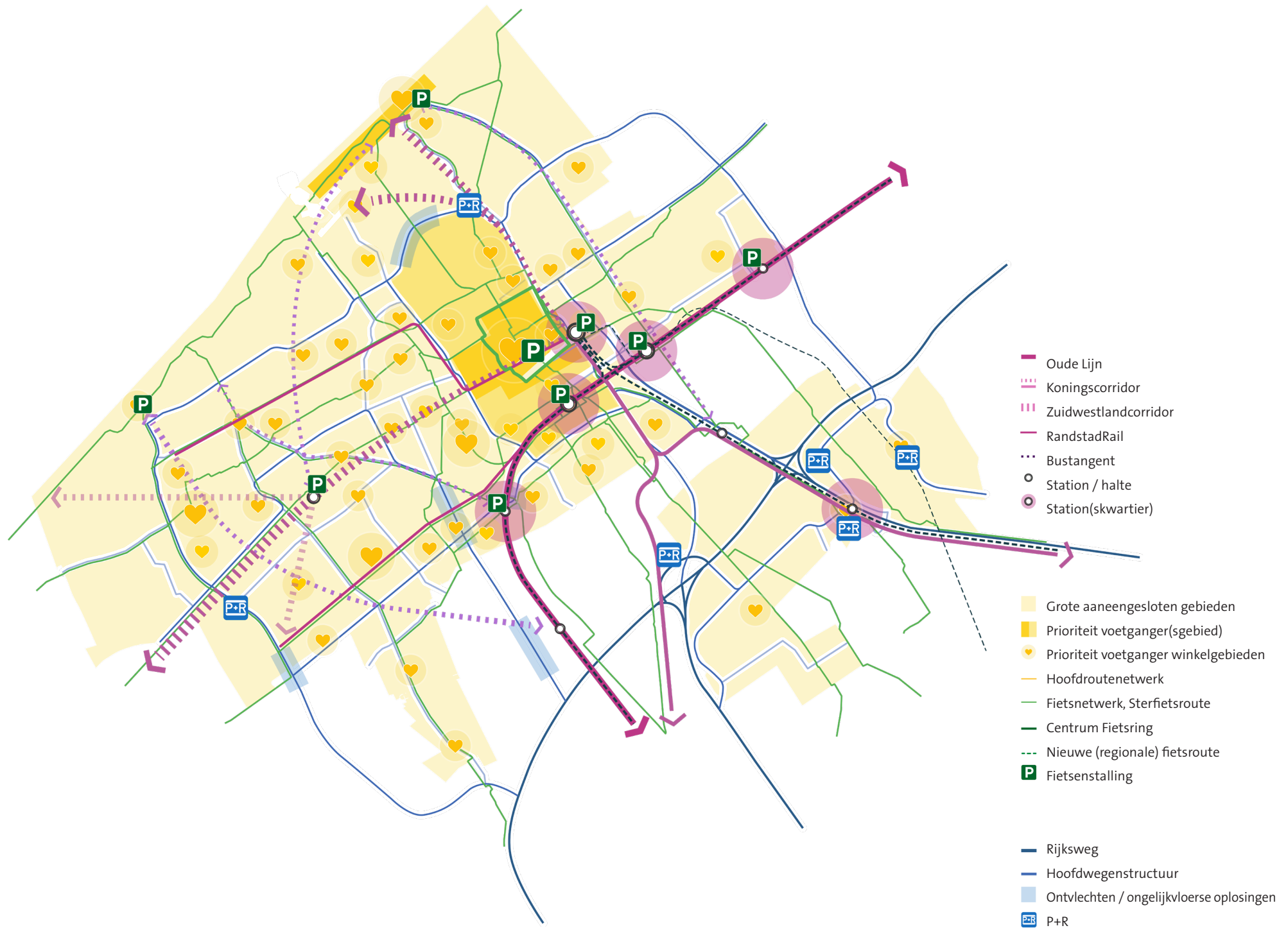


3

Verkeersnetwerk 2040

Om de stad veilig, leefbaar en bereikbaar te houden, zoeken we naar oplossingen die voor alle vervoerswijzen optimaal werken. We hebben verschillende oplossingen gekozen die passen bij de karakteristieken van de diverse gebieden in de stad. Hierbij hebben we gebruikgemaakt van verschillende typen leefmilieus, zoals beschreven in de ontwerp Omgevingsvisie (zie bijlage B). Het resultaat is een verkeersnetwerk dat in 2040 het best uitpakt voor alle doelen gezamenlijk: Netwerkstrategie 2040. Op de volgende pagina beschrijven we de hoofdkeuzes die hier de basis voor zijn.





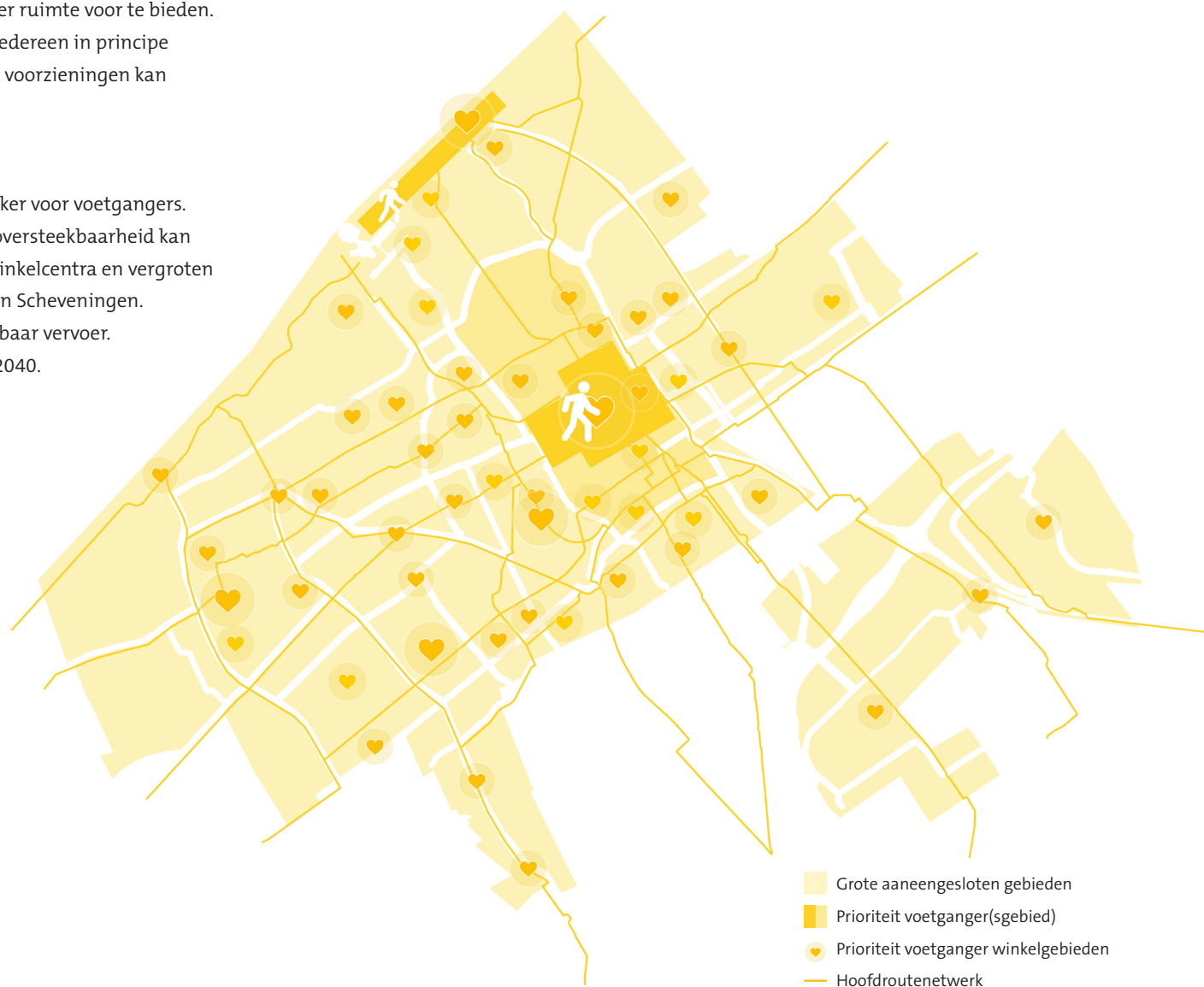
Figuur 7. Verkeersnetwerk 2040

3.1 Voetganger

We maken de stad aantrekkelijker voor lopen en fietsen, door daar meer ruimte voor te bieden. Zo dragen we bij aan de zogeheten 15-minutenstad. Dit houdt in dat iedereen in principe binnen een kwartier te voet of op de fiets gemakkelijk bij de dagelijkse voorzieningen kan komen.

Aanpak in vogelvlucht

Door de 30 km/u-gebieden te vergroten maken we de stad toegankelijker voor voetgangers. De verkeersveiligheid verbetert, er is minder overlast en hinder en de overstekbaarheid kan worden vergroot. Daarnaast komen er voetgangersgebieden bij wijkwinkelcentra en vergroten we bestaande voetgangersgebieden, zoals in en rond het centrum en in Scheveningen. Er komen verbeterde routes naar winkels, scholen, sport, zorg en openbaar vervoer. Zie paragraaf 5.1 voor meer informatie over het Voetgangersnetwerk 2040.



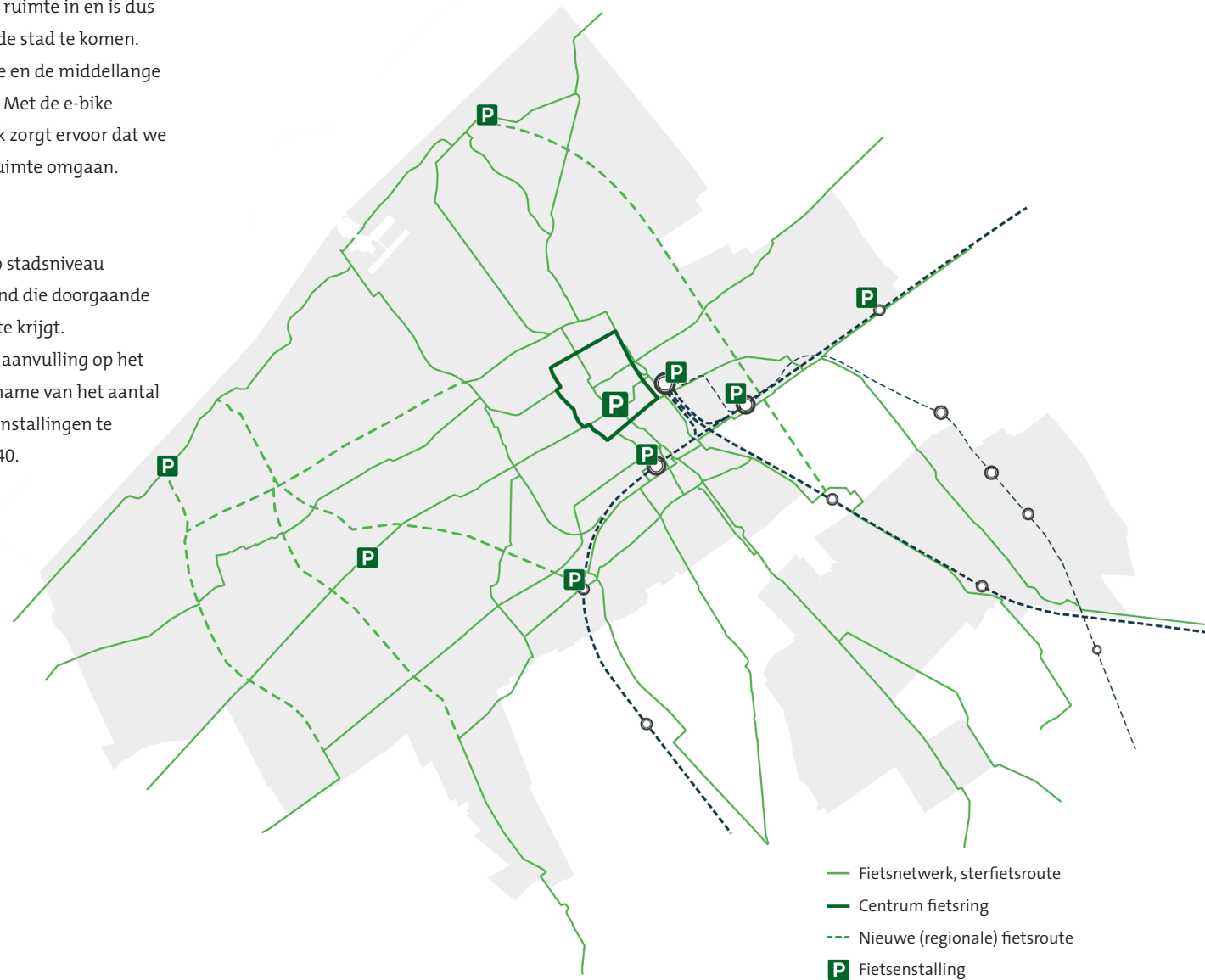
Figuur 8. Toekomstbeeld Voetgangersnetwerk 2040

3.2 Fiets

Fietsen betekent van jongs af aan bewegingsvrijheid. De fiets neemt weinig ruimte in en is dus ruimte-efficiënt. De fiets is bovendien vaak de snelste manier om ergens in de stad te komen. Als we het nog aantrekkelijker en veiliger maken, wordt fietsen voor de korte en de middellange afstand steeds meer de vanzelfsprekende keuze van inwoners én bezoekers. Met de e-bike worden ook grote delen van de regio goed bereikbaar. Een goed fietsnetwerk zorgt ervoor dat we ons veilig, gezond en duurzaam verplaatsen en efficiënt met de openbare ruimte omgaan.

Aanpak in vogelvlucht

Voor de toenemende fietsersstroom komen er doorgaande fietsroutes bij op stadsniveau (uitbreiding doorfietsnetwerk). Er staat een fietsring om het centrum gepland die doorgaande fietsers verleidt het centrum te mijden, waar de voetganger dan meer ruimte krijgt. Daarnaast moeten er aantrekkelijke fietsroutes komen tussen de wijken als aanvulling op het sterfietsroutenetwerk wat met name op het centrum is gericht. Met de toename van het aantal fietsers is het noodzakelijk om op de juiste plek aantrekkelijke nieuwe fietsenstallingen te realiseren. Zie paragraaf 5.2 voor meer informatie over het Fietsnetwerk 2040.



Figuur 9. Toekomstbeeld Fietsnetwerk 2040

3.3 Openbaar vervoer

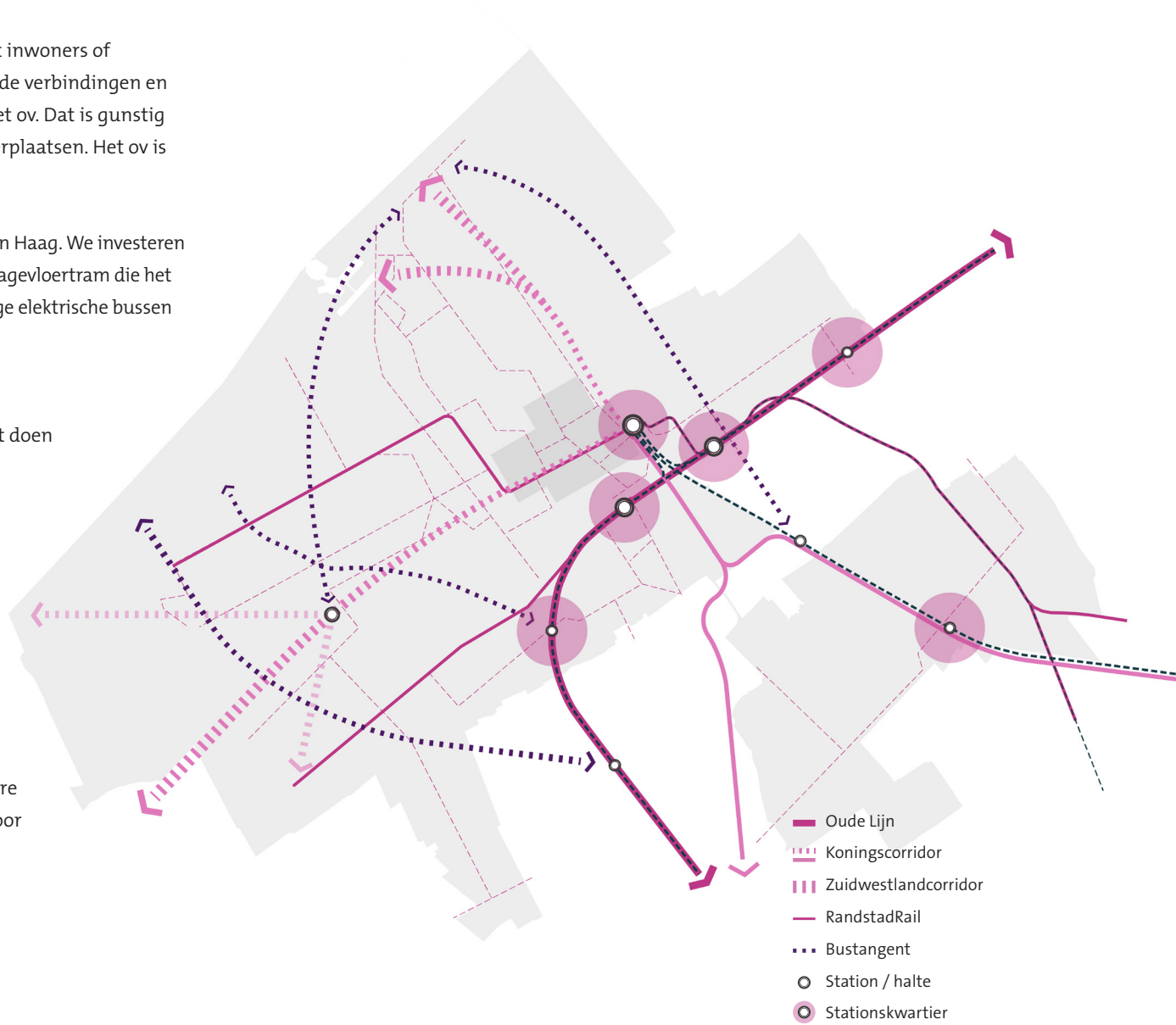
Het openbaar vervoer zorgt er in combinatie met lopen en fietsen voor dat inwoners of bezoekers zich over langere afstanden in de stad kunnen verplaatsen. Goede verbindingen en (fiets)parkeervoorzieningen maken dat mensen makkelijker kiezen voor het ov. Dat is gunstig voor de ruimte, want met het ov kunnen veel mensen zich tegelijkertijd verplaatsen. Het ov is bovendien steeds duurzamer en beter voor de luchtkwaliteit.

Een sterk, robuust ov-systeem is essentieel voor een duurzaam bereikbaar Den Haag. We investeren nu al fors in ov door capaciteit en comfort toe te voegen. Een voorbeeld is de lagevloertram die het ov voor iedereen toegankelijker maakt. Met de komst van 12 en 18 meter lange elektrische bussen is het openbare vervoer in Den Haag en de Haagse regio in 2025 uitstootvrij.

Aanpak in vogelvlucht

We gaan ervoor zorgen dat het ov beter wordt aangesloten op de regio. Dit doen we door de aanleg van de Koningscorridor en de Zuidwestlandcorridor en door stedelijke ontwikkeling gekoppeld aan stations op de Oude Lijn (zie toelichting bij 5.3). Deze ov-corridors zijn in de toekomst de dragers van het ov-systeem. Daarvoor zetten we nu al de eerste stappen, onder andere met de aanleg van de ov-verbinding in het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst naar Voorburg en Rijswijk/Delft.

Naast de hoofdlijnen van het openbaar vervoer, die vooral gericht zijn op het centrum en grote stations, wordt het wijkontsluitende openbaar vervoer verbeterd. Zo komen er lijnen die een connectie met de Oude Lijn hebben en lijnen die de wijken onderling verbinden. Dat geldt onder andere voor Kijkduin, Den Haag Zuidwest en Rijswijk en Delft. Zie paragraaf 5.3 voor meer over het Ov-netwerk 2040.



Figuur 10. Toekomstbeeld Ov-netwerk 2040

3.4 Auto

De auto blijft in de toekomst een belangrijk vervoermiddel voor mensen om zich te verplaatsen. Voor wie een auto bezit is het een praktisch vervoermiddel. Vooral voor verplaatsingen over langere afstanden of naar locaties die minder goed bereikbaar zijn met het ov of fiets biedt de auto uitkomst. Sommige inwoners zijn vanwege hun werk of een lichamelijke beperking afhankelijk van de auto. Deze inwoners moeten gewoon nog een auto kunnen gebruiken. We moeten zorgen voor goede verbindingen naar de snelwegen. Bovendien is het van groot belang dat nood- en hulpdiensten overal in de stad terechtkunnen binnen de wettelijk gestelde aanrijtijden. De stad heeft dus ook in 2040 een robuust autonetwerk nodig.

Aanpak in vogelvlucht

We bundelen het autoverkeer op een aantal stedelijke en regionale hoofdwegen. Deze wegen zijn zo ingericht dat er veel inwoners zich met de auto kunnen verplaatsen tussen de stad en het rijkswegennet. Op een aantal plekken zijn tunnels een mogelijke oplossing om auto's door te laten stromen zonder dat auto's en langzamer verkeer en het ov elkaar in de weg zitten. Het gebruik en bezit van auto's kost naar verhouding veel ruimte. De ruimtelijke opgaven die in de inleiding zijn beschreven, maken het onvermijdelijk dat we ook kiezen voor oplossingen die minder ruimte innemen. De keuzes per vervoerswijze beïnvloeden elkaar. We maken lopen fietsen en openbaar vervoer aantrekkelijk, zodat het voor die reizen waarvoor dat mogelijk is de vanzelfsprekende keuze wordt. Dat doen we onder meer door op meer wegen 30 km/u in te voeren. Grotere 30 km/u-gebieden zorgen niet alleen voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Ze zorgen ook voor meer verplaatsingen te voet of met de (elektrische) fiets. Zo blijft de groei van het autoverkeer beperkt. Dat pakt vervolgens weer positief uit voor de reistijd van inwoners die zich nog wel met de auto verplaatsen. Voor dat autoverkeer houden we hoofdroutes met 50 km/u. Zie paragraaf 5.4 voor meer over het Autonetwerk 2040.



Figuur 11. Toekomstbeeld Autonetwerk 2040

3.5 Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn knooppunten waar reizigers gemakkelijk en comfortabel kunnen in-, uit- en overstappen op het gewenste vervoermiddel, zowel aan het begin als aan het einde van hun reis, of onderweg. Deze hubs en deelmobiliteit dragen bij aan het verminderen van de verkeersdruk, zowel rijdend als stilstaand. Grote hubs, zoals P+R-locaties, bieden reizigers de mogelijkheid om aan de rand van de stad te parkeren en over te stappen op het openbaar vervoer.

In gebiedsontwikkeling zijn mobiliteitshubs in combinatie met collectieve parkeervoorzieningen voor de privéauto noodzakelijk om de verdichting mogelijk te maken en de leefbaarheid te waarborgen. In wijken bieden kleinere hubs de inwoners de mogelijkheid om dicht bij huis voor een deelauto of deel(bak)fiets te kiezen.

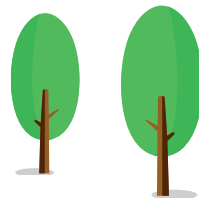
Aanpak in vogelvlucht

Met de mobiliteitshubs stimuleren we het gebruik van duurzame en stadsvriendelijke vervoermiddelen. We investeren in P+R aan de randen van de stad, mobiliteitshubs in wijken en in fietsparkeergarages bij grote ov-haltes. Daarbij horen ook goede, veilige en aantrekkelijke fiets- en looproutes. Op deze manier zorgen we ervoor dat reizigers optimaal gebruikmaken van de verschillende vervoerswijzen. Ook versterken we hiermee de regionale verbindingen.



3.6 Belang van meervoudige aanpak

De grootste uitdaging zit hem in het benodigde ruimtegebruik. De groei van stad en regio en de toename van verkeersbewegingen kunnen niet alleen met aanpassingen aan het verkeersnetwerk opgevangen worden. Er moet ook fors ingezet worden op beleidsmatige mobiliteitsoplossingen die ruimte besparen, zoals een aangescherpt parkeerbeleid (o.a. minder parkeervergunningen, lage parkeernormen, meer parkeren op afstand) en activiteiten gericht op het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van het ov en deelmobiliteit. Dit is dan ook onderdeel van de modelberekeningen voor een verkeersnetwerk in 2040.. De uitkomsten hiervan staan in het volgende hoofdstuk.



4

Effecten Netwerkstrategie 2040

We weten nu wat het effect is als we het huidige mobiliteitsbeleid doortrekken naar 2040. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de maatregelen van de Netwerkstrategie opleveren. Daarvoor hebben we gemeten welk effect de keuzes hebben op de brede doelen voor de stad (zie hoofdstuk 1). Ook is gekeken wat het best past bij het karakter van de leefomgeving (zie voor een toelichting daarop Bijlage A. Leefmilieus).







We hebben de situatie in 2040 bij het doortrekken van het huidige beleid vergeleken met een situatie waarin we de maatregelen nemen zoals beschreven in hoofdstuk 3. De cijfers laten zien hoe we er in 2040 voor staan als de voorgestelde maatregelen van deze strategie worden uitgevoerd. De Netwerkstrategie stelt een totaalpakket voor. Als we bepaalde maatregelen niet of slechts gedeeltelijk uitvoeren, heeft dat invloed op het resultaat van andere maatregelen.



4.1 Uitkomsten

We beschrijven welke effecten een nieuwe indeling van de verkeersnetwerken heeft, in combinatie met aangescherpt beleid gericht op het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van ov en op een afname van het autobezit, onder andere door aanscherping van het parkeerbeleid.

In figuur 13 is te zien dat op bijna alle thema's de doelen dichterbij komen. De uitvoering van de visie scoort op bijna alle punten stukken beter dan bij voortzetting van het huidige beleid. Het verkeer neemt minder ruimte in, bestemmingen zijn beter bereikbaar, het wordt veiliger, het is schoner en er is minder vervoersarmoede. Alleen de doorstroming van het verkeer blijft op hetzelfde niveau.

Indicator		Uitvoeren huidig beleid	Netwerkstrategie 2040
 Veilig			
-	Verminderen aantal verkeersongevallen	0	+++
 Ruimte efficiënt en gezond			
-	Gezonde mobiliteit	0	+++
-	Meer ruimte voor de stad	0	+++
 Schoon			
-	Gebruik schone vervoerswijzen	0	++++
 Verbonden			
-	Bereikbaarheid bovenregionale bestemmingen	0	+++
 Op maat			
-	Gelijke kansen/verminderen vervoersarmoede	0	++
-	Verminderen barrières	0	+++
 Robuust			
-	Waarborgen verkeersdoorstroming	0	0

Figuur 12. Uitkomsten van de doorrekening van de Netwerkstrategie 2040



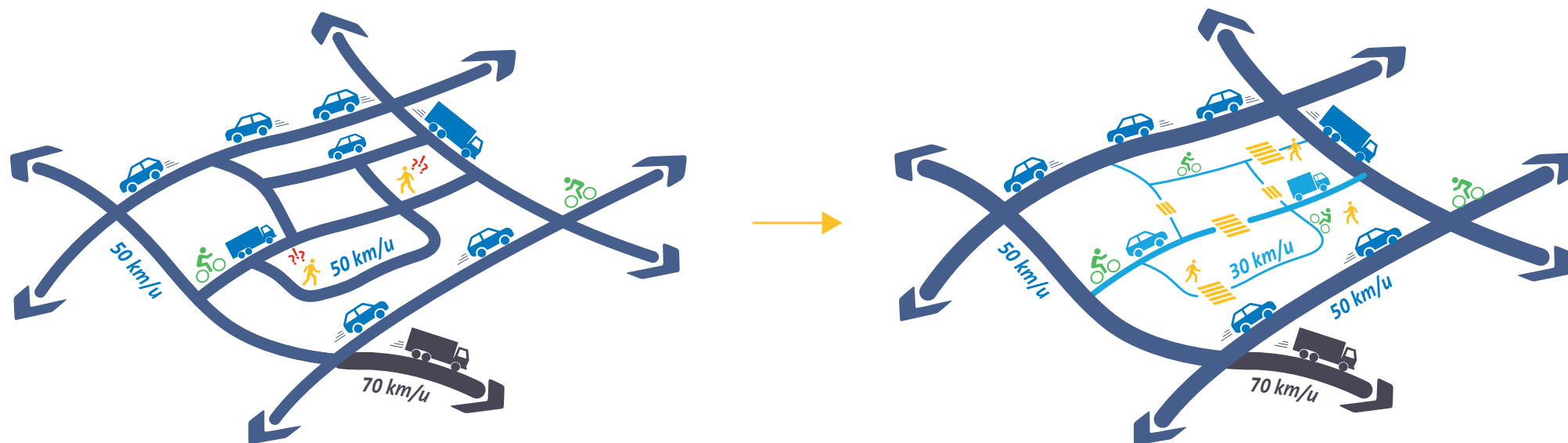


Veilig: een sociaal en verkeersveilig Den Haag

De stad heeft momenteel ongeveer 500 kilometer aan 50 km/u-wegen. Hiervan willen we tot 2040 ongeveer de helft aanpassen naar 30 km/u. De verkeersveiligheid neemt toe door de lagere snelheid en doordat er minder gemotoriseerd verkeer is. Op basis van een analyse van snelheden en wegcategorieën wordt verwacht dat dit driehonderd tot vierhonderd

letselgevallen per jaar kan schelen. Voetgangers en fietsers kunnen zich makkelijker verplaatsen en zijn daardoor zelfstandiger. Zij ervaren minder belemmeringen om bij voorzieningen of openbaar vervoerhaltes te komen. Kinderen kunnen gemakkelijker en veiliger zelf naar school en sportvoorziening lopen of fietsen. Op wijkontsluitingswegen die naar 30 km/u gaan blijft er ruimte voor grote voertuigen en grotere verkeersdruk bij calamiteiten of werkzaamheden (omleidingsroutes).

Door de snelheidsverlaging op een groot deel van de wijkontsluitingswegen zullen doorgaand verkeer, vracht- en logistiek verkeer en het ov meer op de stedelijke hoofdwegen rijden.

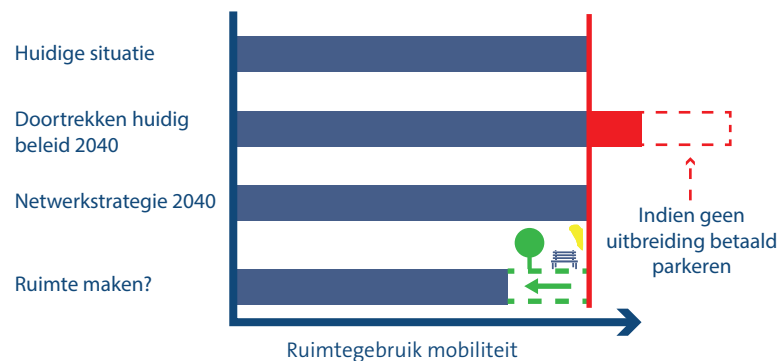


Figuur 13. De invoering van 30 km/u op veel wegen vergroot de veiligheid in de leefgebieden

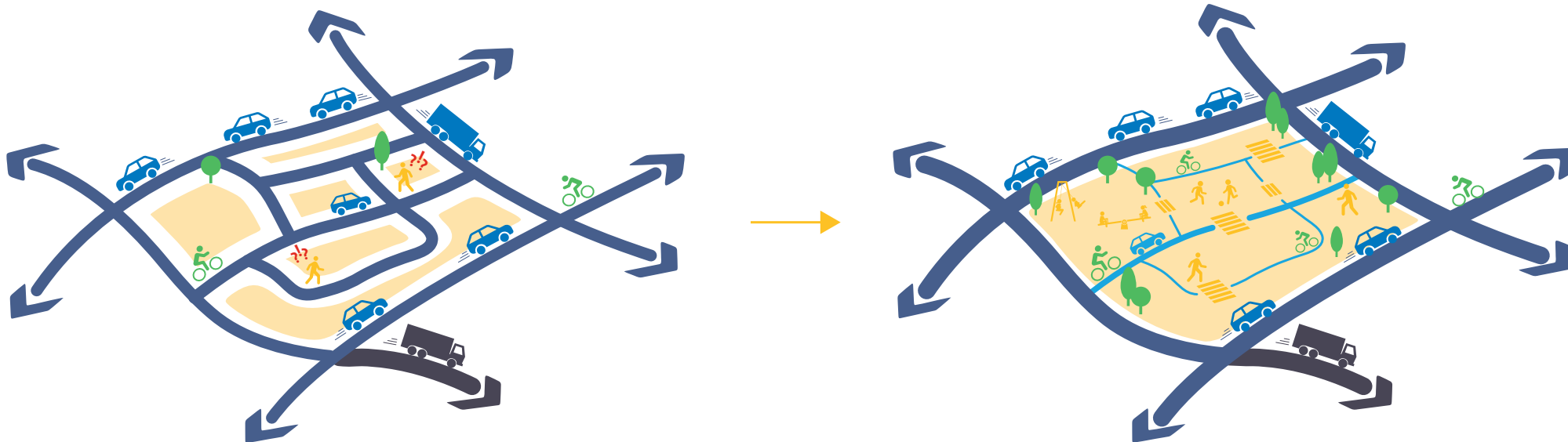


Ruimte-efficiënt en gezond: een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving

Met de huidige koers leidt de groei van de stad tot een toename van de ruimtevrage met ongeveer zeven procent. Door het pakket aan maatregelen kunnen we in 2040 de groei van de stad opvangen zonder dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte. Door de maximumsnelheid op veel wegen te verlagen naar 30 km/u worden leefgebieden in de stad ongeveer drieënhalve keer zo groot als nu. Leefgebieden zijn rustige gebieden in de stad waar het prettig is om te lopen en te fietsen. Automobilisten mogen er met maximaal 30 km/u doorheen rijden. De openbare ruimte krijgt een kwaliteitsimpuls door de verschuiving van vervoermiddelen die veel ruimte innemen naar vervoermiddelen die ruimte besparen. Daardoor is er meer ruimte om elkaar te ontmoeten, te spelen en voor groen.



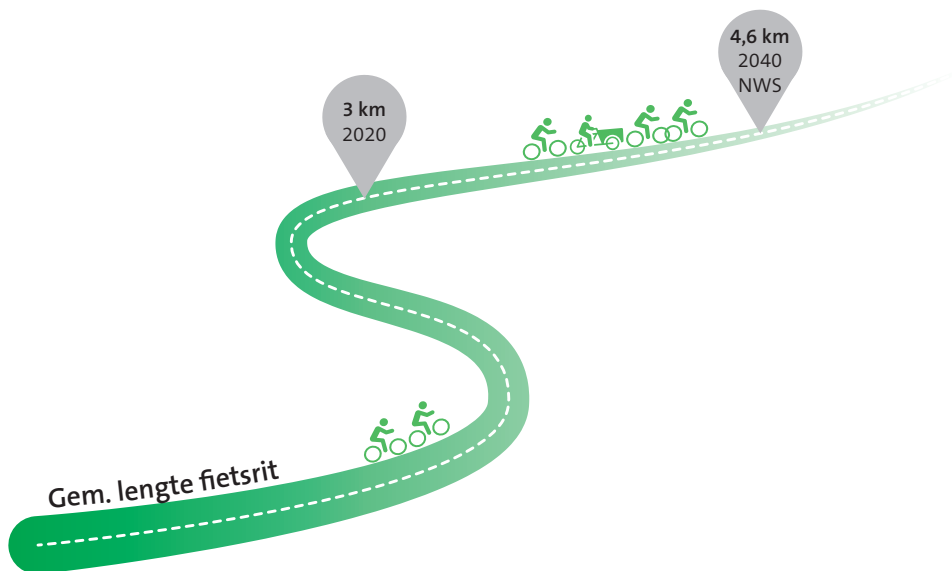
Figuur 14. Ruimtegebruik mobiliteit



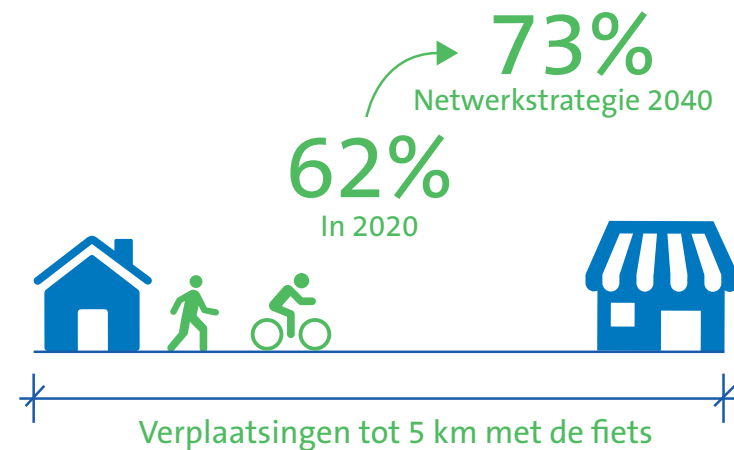
Figuur 15. Leefgebieden worden 3,5 maal groter en er komt meer ruimte voor ontmoeting, spelen en groen

De ruimte die vrijkomt door van 50 km/u over te gaan op 30 km/u, is hard nodig voor het sterk groeiende aantal fietsverplaatsingen. Door de groei van het aantal inwoners in combinatie met aanpassingen aan het fietsnetwerk kan het aantal fietsritten met maar liefst 43 procent groeien, vergeleken met 2020. Dit zijn meer dan 400 duizend extra verplaatsingen per dag met de fiets. Deze verplaatsingen worden door nieuwe inwoners en bezoekers gemaakt, maar ook door mensen die eerder gebruikmaakten van andere vervoerswijzen.

Mensen zullen voor afstanden tot vijf kilometer vaker de fiets pakken. Waar in 2020 nog 62 procent van het aantal verplaatsingen op deze afstand met de fiets wordt gemaakt, is dat in 2040 uitgegroeid tot 73 procent van het aantal verplaatsingen. Daarbij neemt ook de gemiddelde afstand van een fietsrit toe van gemiddeld 3,1 kilometer per rit in 2020 naar gemiddeld 4,6 kilometer per rit in 2040. Inwoners en bezoekers van Den Haag zullen dus vaker de fiets kiezen om zich te verplaatsen en gaan langere afstanden afleggen. Omdat het fietsgebruik toeneemt, ontstaat er een win-winsituatie: meer fietsen bevordert de gezondheid en zorgt bovendien voor minder ruimtebeslag door mobiliteit in de stad.



Figuur 16. We fietsen langer en verder: aantal fietskilometers per inwoner per dag, afhankelijk van de genomen maatregelen.



Figuur 17. We fietsen vaker: toename van verplaatsingen korter dan 5 km met de fiets.



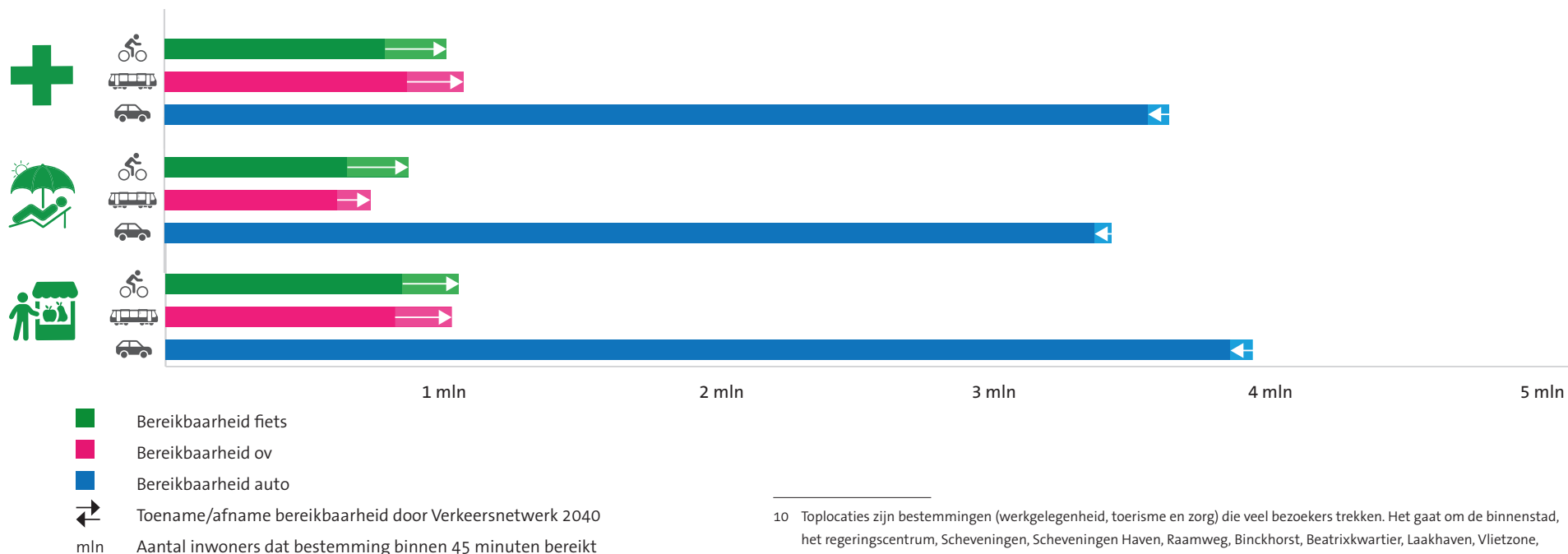
Schoon: een klimaatbestendig, klimaatneutraal en natuurinclusief Den Haag

De Netwerkstrategie zet in op het faciliteren van de groei van de verplaatsingen door middel van het realiseren van goede netwerken voor de voetganger en de fietser. Door het faciliteren van actieve mobiliteit verwachten we dat het aantal kilometers gereden door auto's met zeven procent zal afnemen. Hierdoor vermindert de uitstoot van CO₂. Het realiseren van die netwerken, het stimuleren van het gebruik van de fiets en het ov en het verminderen van parkeren in de openbare ruimte, maakt dat de verwachte toename van verharding uitblijft waardoor klimaatadaptatie meer kans maakt. Doordat er minder korte autoritten in de stad gemaakt worden, zal er minder uitstoot zijn van fijnstof. In combinatie met het schoner worden van automotoren leidt dit tot verbetering van de luchtkwaliteit.



Verbonden: een economisch vitaal Den Haag

Door de combinatie van maatregelen houden we de stad draaiend en economisch aantrekkelijk voor lokale en internationale ondernemingen om zich te vestigen. In de huidige situatie zijn de economische toplocaties¹⁰ in Den Haag uitstekend bereikbaar met de auto, veel beter dan met andere vervoerswijzen. We verbeteren de bereikbaarheid van deze toplocaties te voet, per fiets of ov. Zo wordt het aantrekkelijker om te lopen, te fietsen en gebruik te maken van het openbaar vervoer. In figuur 18 zien we hoe Verkeersnetwerk 2040 in combinatie met aanvullend beleid ervoor zorgt dat de bereikbaarheid van toplocaties voor inwoners met de fiets en het openbaar vervoer sterk toeneemt. De bereikbaarheid per auto blijft nagenoeg gelijk. In samenhang gezien zijn de toplocaties voor meer mensen binnen 45 minuten bereikbaar.



10 Toplocaties zijn bestemmingen (werkgelegenheid, toerisme en zorg) die veel bezoekers trekken. Het gaat om de binnenstad, het regeringscentrum, Scheveningen, Scheveningen Haven, Raamweg, Binckhorst, Beatrixkwartier, Laakhaven, Vlietzone, Ypenburg, Forepark, Kijkduin, de Uithof, Leyenburg, de Haagse Markt en de ziekenhuizen.

Figuur 18. Overzicht van de veranderingen in bereikbaarheid voor drie voorbeeldlocaties (ziekenhuizen, Scheveningen, de Haagse Markt)



Robuust: een robuust en betaalbaar netwerk en vervoersysteem voor Den Haag

Door de groei van de stad in combinatie met het verbeteren van de fietsroutes en de overige maatregelen van de Netwerkstrategie 2040 groeit het aantal fietsritten tot bijna 1,4 miljoen per dag. Door de combinatie van maatregelen vindt er een verschuiving plaats van de autoverplaatsingen van lokale wegen naar de hoofdstructuren. Hierdoor ontstaat ruimte om deze groei op het fietsnetwerk in wijken veilig en aantrekkelijk op te kunnen vangen.

Behalve dat er meer gefietst gaat worden, krijgt ook het openbaar vervoer tussen nu en 2040 te maken met een forse groei van het aantal reizigers. Dit komt doordat de Koningscorridor en de Zuidwestlandcorridor worden doorontwikkeld. Ook wordt de huidige lijn 9, tussen Den Haag HS en Zuidwest, een belangrijke ov-corridor. Op de Oude Lijn, de spoorlijn tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht, gaan meer treinen rijden. Er worden nieuwe busverbindingen aangelegd tussen wijken en de treinstations van de Oude Lijn. Zoals verbindingen vanuit Den Haag Zuidwest met Rijswijk/Delft en vanuit Laan van NOI richting Scheveningen Kust.

Door de combinatie van maatregelen worden in Den Haag bijna 250 duizend extra verplaatsingen met de tram en de bus gemaakt. Deze schaa sprong van het openbaar vervoer vraagt op meerdere locaties om nieuwe infrastructuur, frequentieverhoging op bestaande lijnen en daarmee ruimte op kruispunten.

De combinatie van maatregelen, maakt het netwerk voor fietsers en het ov een stuk robuuster. Het leidt er ook toe dat meer reizigers kiezen voor het ov en de fiets. Als gevolg hiervan verwachten we dat het totaal aantal (vracht)autokilometers met zeven procent afneemt vergeleken met 2020. Op veel wegen wordt het dus rustiger en daardoor prettiger voor inwoners. Ondanks deze forse afname neemt de druk op de 50 km/u-wegen met zo'n zeven tot negen procent toe doordat die wegen aantrekkelijker worden ten opzichte van de 30 km/u-wegen. Deze hoofdwe gen zijn beter ingericht voor het afwikkelen van drukke verkeersstromen. Den Haag blijft een stad voor al haar inwoners en bezoekers. Goede bereikbaarheid met de auto blijft belangrijk om deze aantrekkelijkheid te behouden moet doorstroming op de hoofdstructuren worden geborgd.

Door de groei van het aantal fiets-, ov- en autoritten blijven er knelpunten op kruispunten van de hoofdroutes. Om de doorstroming op de hoofdstructuren ten minste op peil te

houden en op sommige locaties zelfs te verbeteren zijn aanpassingen aan kruispunten voorgesteld, en waar nodig onderzoek naar tunnels. Verder onderzoek is nodig om te bepalen of deze knelpunten kunnen worden opgelost op kruispuntniveau of dat aanvullende extra maatregelen nodig zijn zodat er een robuust netwerk ontstaat. Dit is een netwerk dat ook tijdens calamiteiten en geplande werkzaamheden nog goed functioneert.



Op maat: een rechtvaardig, inclusief en passend mobiliteitssysteem

Het is belangrijk dat iedereen in de samenleving mee kan doen en kansen krijgt. Toegang tot arbeid en voorzieningen, als scholing en zorg is voor iedereen van belang. Dit vraagt vooral in de oude stadswijken en delen van Zuidwest om extra aandacht. Deze visie is erop gericht om deze wijken via alle vervoerswijzen goed bereikbaar te maken. RandstadRail, de trams en bussen in de wijken vergroten het bereik van het centrum en de treinstations aan de Oude Lijn. Sterfietsroutes tussen wijken zorgen voor een flinke toename van het fietsgebruik. Deelauto's en deel(bak)fietsen bieden vervoersopties voor mensen die geen beschikking hebben over een eigen auto. Door het aanbod van verschillende vervoersmogelijkheden, die ook gebruikt kunnen worden door mensen zonder rijbewijs en die betaalbaar zijn, zal de vervoersarmoede verminderen. Verbetering van de veiligheid en de oversteekbaarheid van wegen door een lagere maximumsnelheid op veel wegen vergroot de zelfstandigheid van ouderen en kinderen.



4.2 Doorkijk naar 2050

De Netwerkstrategie 2040 richt zich op het jaar 2040, maar de Omgevingsvisie heeft 2050 als horizon. We hebben daarom gekeken naar de effecten op mobiliteit in 2050. Dit is gedaan op basis van een inschatting van de verdere groei van de stad. Hoe verder in de toekomst hoe moeilijker de effecten van de groei van de stad te voorspellen zijn. Op basis van de extra analyse is een groei van tenminste 30 procent van het aantal verplaatsingen te verwachten ten opzichte van het huidige aantal verplaatsingen. Om verdere groei van het aantal ritten op te vangen zullen zowel de netwerken als het beleid ook na 2040 doorontwikkeld moeten worden in lijn met deze visie. Voor doorontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk na 2040 is te denken aan de volgende punten.

Lopen

Doorontwikkelen van het voetgangersnetwerk.

Fietsen

Ruimte aan de verdere groei van de fiets. De Centrumring voor fietsers versterken zodat voetgangers in het centrum voldoende ruimte houden. Bij ruimtegebrek voor verdere groei van het fietsnetwerk ongelijkvloerse oplossingen onderzoeken. Verder moeten fietsenstallingen worden uitgebreid.

Ov

De frequentie van de Oude Lijn moet verder worden opgevoerd, zodat er een hoogwaardige metroachtige verbinding op stads- en regioniveau ontstaat. De Koningscorridor moet worden doorgetrokken van Voorburg naar Zoetermeer. De capaciteit en frequentie van alle verbindingen van en naar het centrum moeten verder worden uitgebreid.

Mobiliteitshubs en deelmobiliteit

Er moet nog nadrukkelijker worden ingezet op het koppelen van vervoerswijzen. Bijvoorbeeld fietsparkeren en deelmobiliteit bij NS-stations en bij haltes van het hoogwaardig ov. Uitbreiden van P+R's op regionaal strategische locaties.

Auto

Onderzoek naar nieuwe maatregelen om de bereikbaarheid te blijven behouden. Tegelijkertijd inzetten op een verdere transitie naar duurzame mobiliteit. Hierin zal verdergaande inzet op het stimuleren van het gebruik van de fiets en het ov, en op parkeerbeleid belangrijk zijn.



4.3 Conclusie

In hoofdstuk 2 is beschreven hoe de groei van de stad leidt tot ruim twintig procent meer verplaatsingen, wat met de huidige beleidskoers resulteert in een toename van het ruimtegebruik door mobiliteit met zeven procent. Met de huidige beleidskoers kan de groei van de stad dus niet opgevangen worden zonder dat het een negatieve impact heeft op de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

Uitvoering van de Netwerkstrategie maakt wel het mogelijk dat meer mensen zich in de stad kunnen verplaatsen, zonder dat het ten koste gaat van de openbare ruimte. Het voorgestelde Verkeersnetwerk 2040 levert voor de meeste doelen een positief resultaat op. De veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad nemen toe en de verkeersdoorstroming blijft gelijk.

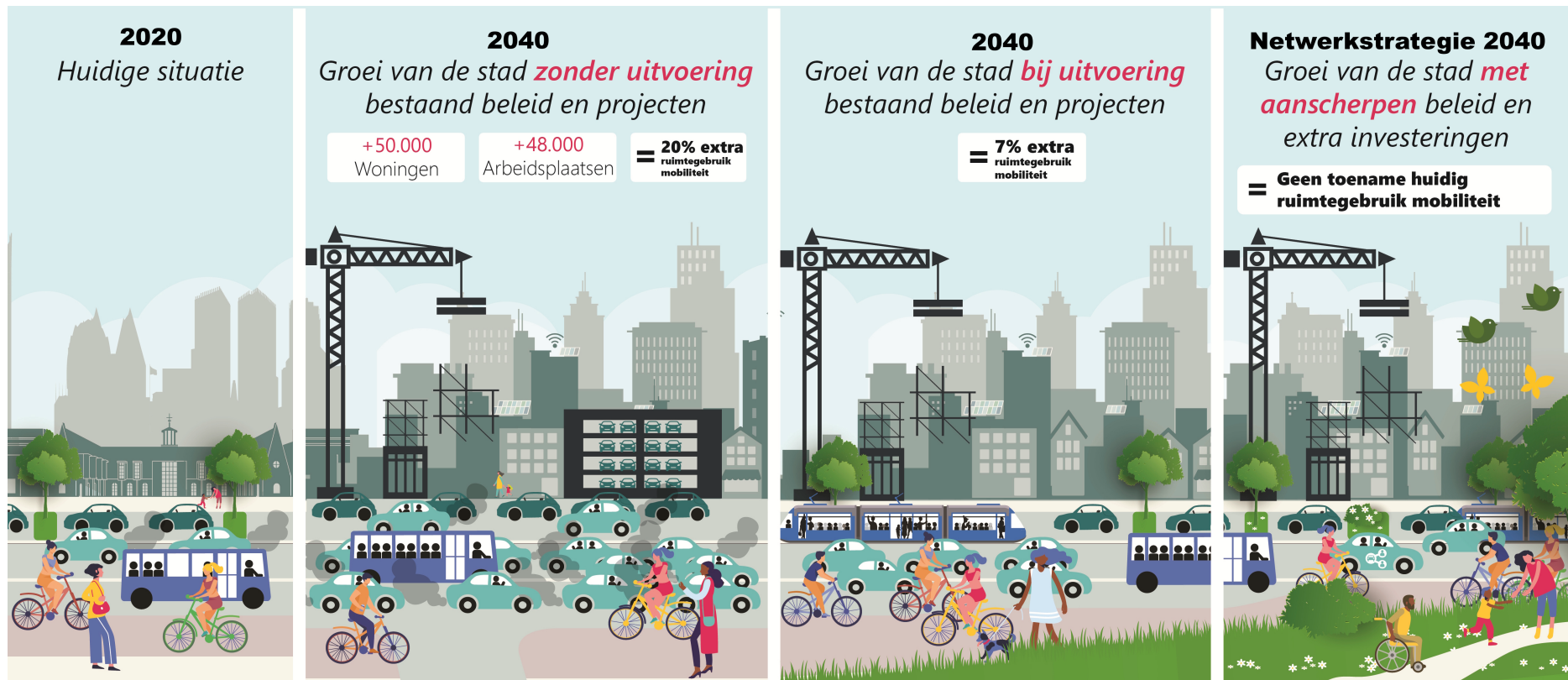
Om de ambities te realiseren zijn stevige keuzes en investeringen nodig. Van belang is dat er een totaalpakket aan maatregelen wordt uitgevoerd. Zonder grootschalige invoering van 30 km/u is het niet mogelijk om voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers te realiseren. Zonder sterk openbaar vervoer ontstaan er knelpunten in de binnenstad en komt de bereikbaarheid van toplocaties onder druk te staan. Zonder maatregelen om de doorstroming van auto's op de hoofdstructuren te verbeteren zal de vertraging voor de automobilisten verder toenemen. Zonder een aanscherping van het parkeerbeleid komt er onvoldoende ruimte vrij om de groei in verplaatsingen op te vangen. Alleen als we alle vervoerswijzen gezamenlijk bekijken kunnen we de potentie van de bijbehorende netwerken maximaal benutten. In het volgende hoofdstuk worden de keuzes per vervoerswijze nader toegelicht.



Ruimtegebruik mobiliteit

Figuur 19 is een illustratie van het ruimtegebruik door mobiliteit. Het eerste beeld stelt de mobiliteit voor zoals we dat nu (2025) in Den Haag kennen. Stel dat de stad groeit zonder dat maatregelen worden genomen, zoals de geplande fiets- en ov projecten of de voorgenomen uitbreiding van betaald parkeren. Dan zal de groei van de stad zich vertalen naar een vergelijkbare groei (ongeveer 20 procent) van het ruimtegebruik door mobiliteit (beeld 2). Er is dan geen ruimte voor bredere voet- of fietspaden, voor extra groen of nieuwe pleinen, er zullen meer files komen en een parkeerplek vinden gaat langer duren. Door de uitvoering van de Strategie Mobiliteitstransitie, uitbreiding van betaald parkeren, en de inzet op duurzame mobiliteit (doorzetten van de huidige beleidslijn), zal het extra ruimtebeslag als gevolg van de

groei van de stad beperkt blijven tot ongeveer zeven procent (beeld 3). Dit komt vooral omdat meer mensen zich lopend, fietsend of met het ov zullen verplaatsen in plaats van met de auto, die relatief veel ruimte inneemt. Omdat het nog steeds betekent dat mobiliteit meer ruimte dan nu inneemt, is er minder ruimte voor andere functies en voorzieningen in de openbare ruimte. De voorgestelde maatregelen in deze visie, zowel infrastructurele maatregelen (bv. 30 km/u-gebieden) als aangescherpt parkeerbeleid en maatregelen gericht op het gebruik van duurzame mobiliteit, maken het mogelijk dat meer mensen zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte (beeld 4). Bij uitvoering van de Netwerkstrategie 2040 ontstaan in projecten kansen om ruimte te maken voor andere functies zoals groen, terrassen en ontmoetingsruimte.



Figuur 19. Illustratie van het ruimtegebruik door mobiliteit in verschillende scenario's.

5

Toelichting Netwerken

In dit hoofdstuk lichten we de verschillende verkeersnetwerken voor voetganger, fiets, ov en auto toe. In de Netwerkstrategie worden deze vastgesteld en vormen samen het Verkeersnetwerk 2040. Zo wordt duidelijk wat de belangrijkste routes van de stad zijn en daardoor kunnen er op projectniveau sneller keuzes worden gemaakt door de verschillende netwerken tegen elkaar af te wegen.



5.1 Voetgangersnetwerk 2040

Belangrijkste keuzes Voetgangersnetwerk 2040

- Meer ruimte voor lopen, veiliger door aanpassing maximumsnelheid autoverkeer naar 30 km/u;
- Voetgangersgebieden in centrumstedelijk gebied (zie voor toelichting Bijlage A);
 - Binnenstad;
 - Central Innovation District (CID);
 - Scheveningen Kust;

Comfortabele looproutes naar belangrijkste ov-haltes en voorzieningen.

Toelichting netwerk en keuzes

In Den Haag is niet eerder een voetgangersnetwerk vastgesteld. Door dit nu te doen wordt het belang van voetgangers altijd meegenomen bij gebiedsontwikkeling en (her)inrichting. Een vastgesteld netwerk helpt ons om beter te bepalen hoeveel ruimte er voor voetgangers nodig is in relatie met de andere vervoersoorten.¹¹ Het voetgangersnetwerk bestaat uit routes op stadniveau en wijkniveau (zie figuur 20).

Routes op stadniveau

Dit zijn: 1. comfortabele routes die delen van de stad met elkaar verbinden; 2. de belangrijkste looproutes naar de grootste centra en openbaar vervoersknooppunten; en 3. de routes binnen de centra en historische en groene aders door de stad. Deze routes dienen over een passende maatvoering en ruimtelijke kwaliteit te beschikken.

Routes op wijkniveau

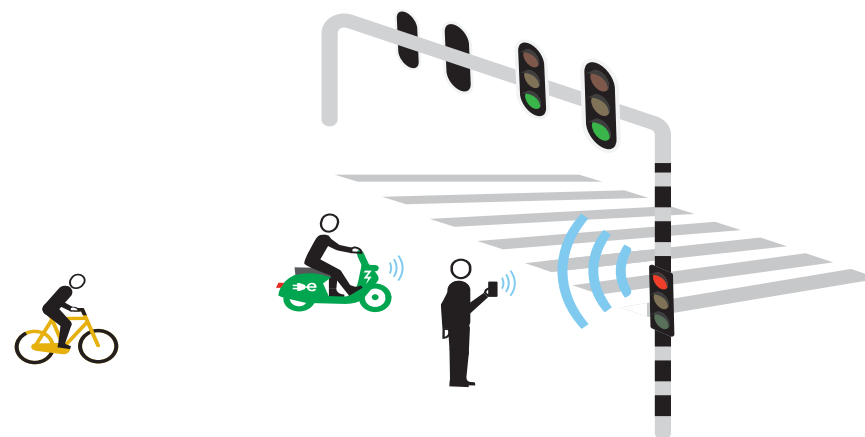
Dit zijn routes die wijken met elkaar verbinden en die binnen de wijk langs belangrijke voorzieningen lopen, zoals scholen, winkels, openbaar vervoerhaltes en groen (inclusief sport). Deze routes zijn vaak verbonden met de autowegen en fietspaden op wijkniveau. De afstand tot de volgende straat of route is maximaal 250 meter. Ook gaat het om de grotere recreatieve en sportroutes.

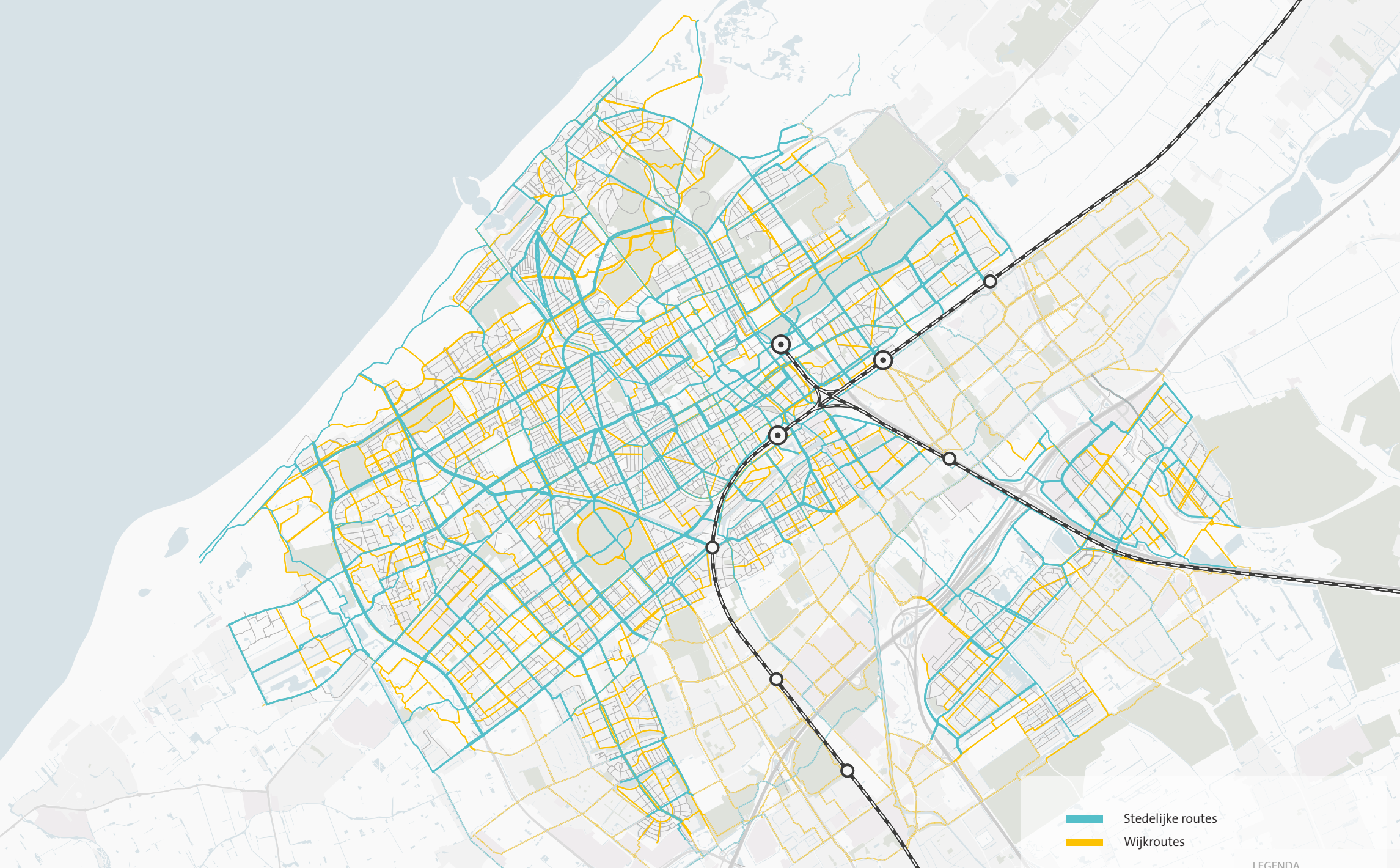
¹¹ Waar over voetgangers wordt gesproken gaat het ook over mensen met een beperking die afhankelijk zijn van hulpmiddelen..

Voorwaarden

De routes moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Aaneengesloten: een voetganger moet eenvoudig naar de bestemming kunnen komen, zonder gebruik te hoeven maken van fietspaden of de autorijbaan;
- Veilig: een voetganger moet veilig kunnen aankomen bij de bestemming;
- Voldoende breed: een voetganger moet voldoende ruimte krijgen om bij de bestemming te kunnen komen, zonder belemmeringen als uitstallingen, bomen, geparkeerde auto's en fietsen;
- Aantrekkelijk: een voetganger moet zich prettig kunnen voelen, in een aantrekkelijke omgeving met voldoende rustpunten;
- Verkeerslichten met korte wachttijden voor voetgangers.





Figuur 20. Voetgangersnetwerk 2040 op stads- en wijkniveau

5.2 Fietsnetwerk 2040

Belangrijkste keuzes Fietsnetwerk 2040

- Doorgaan met uitvoeren programma Ruim Baan voor de Fiets;
- Toevoegen van snelle, comfortabele fietsroutes die wijken onderling verbinden;
- Aanleg van een fietsring om binnenstad: snel, aantrekkelijk, groen en comfortabel;
- Maken van fietsenstallingen in hoogstedelijk gebied (zie Bijlage A. Leefmilieus);
- Doorgaan met maken fietsenstallingen bij belangrijke ov-haltes;
- Sociale veiligheid en verkeersveiligheid verbeteren;
- Het fietsnetwerk geschikt maken voor de verschillende type fietsen;
- Sociaal veilige tunnels.

Toelichting netwerk en keuzes

Het fietsnetwerk in Den Haag bestaat uit een stelsel van doorfietsroutes, hoofdfietsroutes en fijnmazige fietsverbindingen in wijken. Steeds meer inwoners en bezoekers gebruiken de fiets als eerste keuze bij verplaatsingen in de stad.¹² Sterker nog, uit modelberekeningen blijkt dat er in 2040 dagelijks bijna 420.000 extra fietsritten worden gemaakt. Dat is een stijging van 43 procent ten opzichte van 2020. Het fietsverkeer neemt dus in de toekomst nog veel meer toe, ook omdat we plannen uitvoeren die mensen stimuleren om de fiets te pakken. Bijvoorbeeld door meer fietsparkeerplaatsen en door het verlagen van de maximumsnelheid voor auto's en motoren.

¹² Waar over fiets en fietsers gesproken wordt gaat het ook over scootmobielen en scootmobielgebruikers.



Fietspaden moeten worden verbreed om het fietscomfort te verbeteren en de veiligheid te vergroten. Straten als de Melis Stokelaan, Laan van Noi en Laan van Meerdervoort gaan een sterke groei zien in fietsgebruik, waar deze straten op moeten worden ingericht. Voor de Melis Stokelaan zijn er kansen om dit al voor 2030 uit te voeren. Rond de binnenstad zetten we in op een fietsring. Daarmee vergroten we de doorstroming voor fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn, maar die het centrum anders wel zouden doorkruisen. Dat levert weer ruimte op voor voetgangers in drukke winkelgebieden. Het realiseren van de fietsring vraagt wel keuzes in de planuitwerking. Een voorbeeld hiervan is de Mauritskade, deze is momenteel ingericht op het faciliteren van het autoverkeer in alle richtingen zonder ruimte voor fietsers. De keuze voor een fietsring betekent concreet dat de ruimte in de straat moet worden herverdeeld ten gunste van de fietser. Voor de fietsers die de binnenstad juist wel willen bezoeken, leggen we aantrekkelijke fietsenstallingen aan. Zo blijft de binnenstad aantrekkelijk om met de (elektrische) fiets te bezoeken.

Het fietsnetwerk bestaat uit fietsroutes op regioniveau, op stadsniveau en op wijkniveau (zie figuur 22, op pagina 45).

- Doorfietsroutes (metropolitane fietsroutes, provinciale fietsroutes, sterfietsroutes, fietsring en wijkverbindingen) regioniveau;
- Hoofdfietsroutes, stadsniveau;
- Onderliggende fietsroutes, wijkniveau.

Bij fietsroutes op wijkniveau is de afstand tot de volgende straat of route maximaal 250 meter.

Voorwaarden

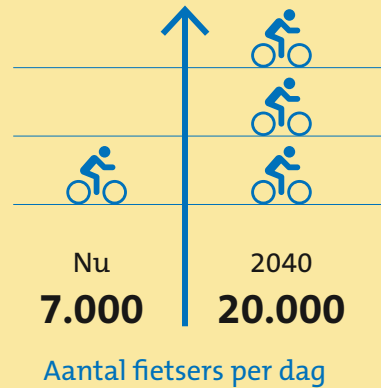
Het fietsnetwerk moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Veilig (meer 30 km/u wegen; gescheiden fietspaden langs 50 km/u wegen);
- Aaneengesloten (ontbrekende schakels oplossen, aansluiten op regionetwerk);
- Comfortabel (kwaliteit bestrating, voldoende opstelruimte);
- Goede doorstroming (capaciteit en verkeerslichten);
- Herkenbaar: goede voorzieningen: aantrekkelijke stallingen.

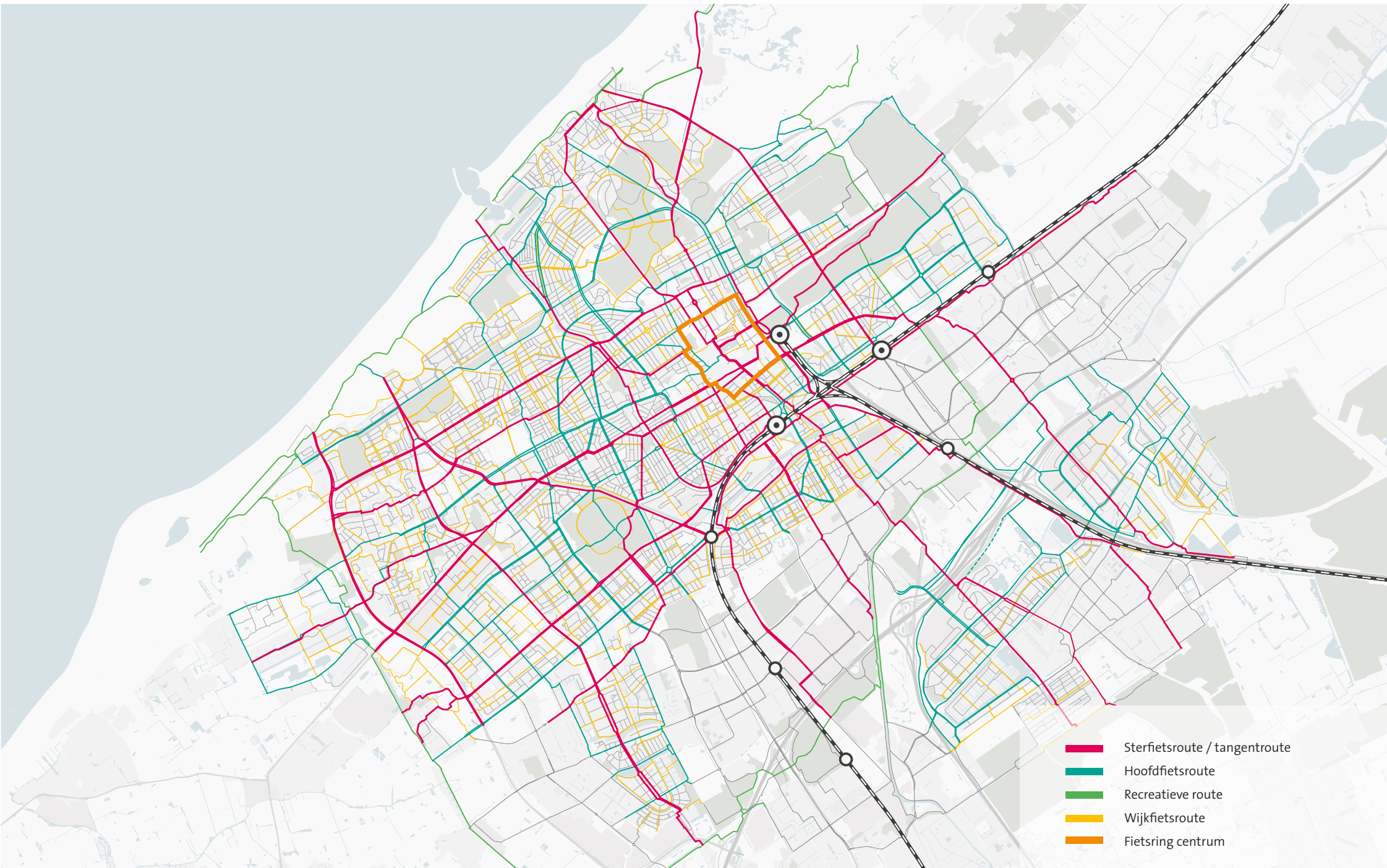


Drie keer zoveel fietsers in 2040 op de Laan van Nieuw Oost-Indië, kruispunt Schenkade

Op het kruispunt Schenkade rijden nu gemiddeld 7000 fietsers per dag. Het fietspad is ongeveer 1,5 meter breed, veel minder dan de CROW-richtlijn van 2,4 meter. Naar verwachting verdrievoudigt het aantal fietsers richting 2040 op dit kruispunt, tot bijna 20.000 fietsers per dag. Dit betekent dat er volgens de richtlijnen in 2040 een fietspad van minimaal 3,5 meter nodig zou zijn om de toename van het aantal fietsers veilig en comfortabel te kunnen faciliteren. Er moeten keuzes worden gemaakt om daar ruimte voor te creëren of om fietsers via een andere veilige, comfortabele route richting het centrum te leiden.



Figuur 21. Aantal fietsers nu en in 2040



Figuur 22. Fietsnetwerk 2040 op regio-, stads- en wijkniveau

5.3 Ov-netwerk 2040

Belangrijkste keuzes ov-netwerk 2040

- Inzetten op snelheid, hoge frequentie en hoge capaciteit (geschikt voor gekoppelde voertuigen);
- Uitvoeren plannen Oude Lijn, Koningscorridor en Zuidwestlandcorridor;
- Extra corridor in combinatie met verstedelijking Zuidwest (lijn 9); doorstroming behouden, capaciteit toevoegen;
- Ontwikkeling van fijnmazig ov en mogelijk vraaggestuurd ov;
- Onderzoek naar tram over het Prins Bernhardviaduct;
- Robuuste capaciteit rondom Centraal Station;
- Lijnen die de wijken onderling verbinden en met de regio richting Oude Lijn;
- Doorontwikkeling P+R aan de randen van de stad via de corridors;
- Onderzoek naar P+R ipv P+R bij eindpunt lijn 9 in Den Haag Zuidwest, in combinatie met een wijkhub.

Toelichting netwerk en keuzes

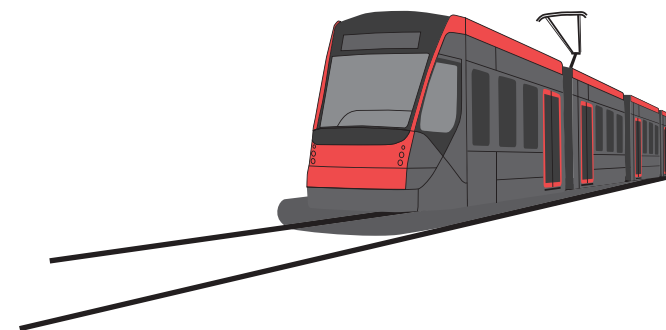
Het ov-netwerk in en rond Den Haag bestaat uit een samenhangend stelsel van spoorwegen, RandstadRaillijnen, tram- en busroutes. Deze zorgen samen voor een goede ov-bereikbaarheid van de stad. Om het ov aantrekkelijker te maken als vanzelfsprekende keuze zijn aanzienlijke investeringen nodig. Bussen en trams moeten meer reizigers kunnen vervoeren en vaker rijden. Door extra aparte trambanen en een betere ov-infrastructuur kunnen we ervoor zorgen dat het ov betrouwbaarder wordt en meer reizigers vervoert. Ook gemak en comfort moeten verbeteren. We willen in samenwerking met de ov-maatschappijen reizigers betrouwbare actuele data kunnen bieden. Dat gaat over hoe vol een tram of bus is, wanneer de tram of bus aankomt en hoelang de reiziger erover doet om de bestemming te bereiken. Het openbaar vervoernetwerk bestaat uit lijnen op regioniveau (verbindend) en op stadsniveau (ontsluitend).

Verbindend ov-netwerk

Een verbindend ov-netwerk bestaat uit de lijnen die zorgen voor een snelle verbinding tussen stadsdelen en met stations en de regio. We moeten zorgen voor goede doorstroming en daarom ov vaker voorrang geven en zoveel mogelijk vrije routes creëren. Dat verhoogt de snelheid en verkort de reistijd. De nadruk ligt ook op hoge rijfrequenties en grote betrouwbaarheid. Onderdeel van het verbindend netwerk zijn onder andere de huidige RandstadRaillijnen, verbindende tramlijnen, zoals lijn 1 of lijn 9, en verbindende buslijnen. We bouwen dit netwerk verder uit door in te zetten op een aantal corridors waar deze lijnen geconcentreerd worden en waar verder ingezet kan worden op doorstroming en scheiden van ov-banen en overig verkeer.

Ontsluitend ov-netwerk

Een ontsluitend ov-netwerk is fijnmazig en goed bereikbaar en toegankelijk voor verschillende categorieën reizigers. Het gaat hierbij om trams en bussen die de verbinding maken tussen de wijken, de stadsdelen én het verbindend ov-netwerk. Kenmerk van fijnmazig ov is dat de afstanden tot de haltes niet groot zijn. Het streven is om het openbaar vervoer zo min mogelijk te vertragen in 30 km/u-gebieden. Hierdoor is het een goede keuze voor korte afstanden, ook voor mensen voor wie lopen, fietsen of autorijden geen alternatief is. We zorgen ervoor dat belangrijke routes voor de voetganger en fietser goed aansluiten op ov-haltes.



Ov-schaalsprong

We willen de groei van de mobiliteit zoveel mogelijk met duurzame alternatieven opvangen. In de Schaalsprong openbaar vervoer Den Haag en regio (2018) is de visie daarop weergegeven. Voor het verbindend ov-netwerk richten we ons op drie sterke corridors:

1. *De Koningscorridor* is de verbinding tussen Scheveningen via Den Haag Centraal en de Binckhorst met Voorburg/Zoetermeer en Rijswijk/Delft. Deze corridor verbindt de kust en de internationale zone met de stad en het station, en zorgt voor hoogwaardig ov in het transitiegebied de Binckhorst.
2. *De Zuidwestlandcorridor* verbindt ontwikkelgebied Den Haag Zuidwest met de stad, de stations en met het Westland. Met het eventueel doortrekken van de tramtunnel zien we kansen voor de ruimtelijke ontwikkeling in combinatie met ov-haltes.
3. *De Oude Lijn*: we versterken de verbinding door meer sprinters te laten rijden, we vergroten de aantrekkelijkheid en verbeteren de overstap op stedelijk ov, fiets en deelmobiliteit van de stations. Voor Laan van NOI en Moerwijk worden hier al stappen in gezet.

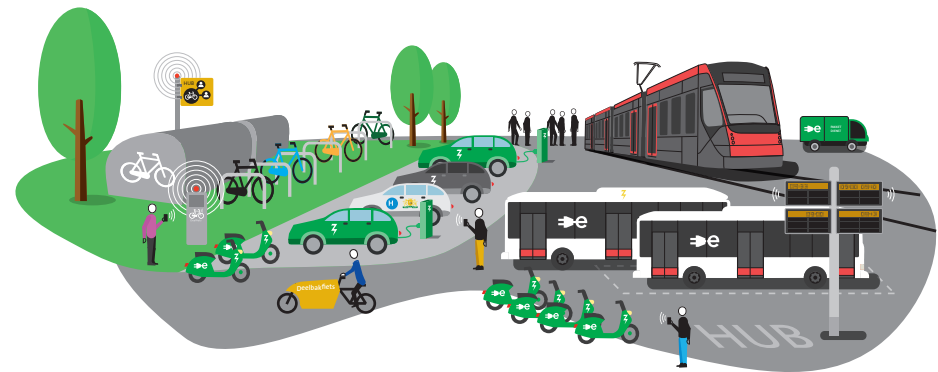
De ov-corridors zijn nu gericht op het centrum en de stations. Om de bereikbaarheid van de wijken van Den Haag onderling en met de buurgemeenten te verbeteren zijn betere (bus)lijnen nodig die dwarsverbindingen leggen, zoals vanuit Den Haag Zuidwest met Rijswijk/Delft en vanuit Laan van NOI richting Scheveningen Kust.

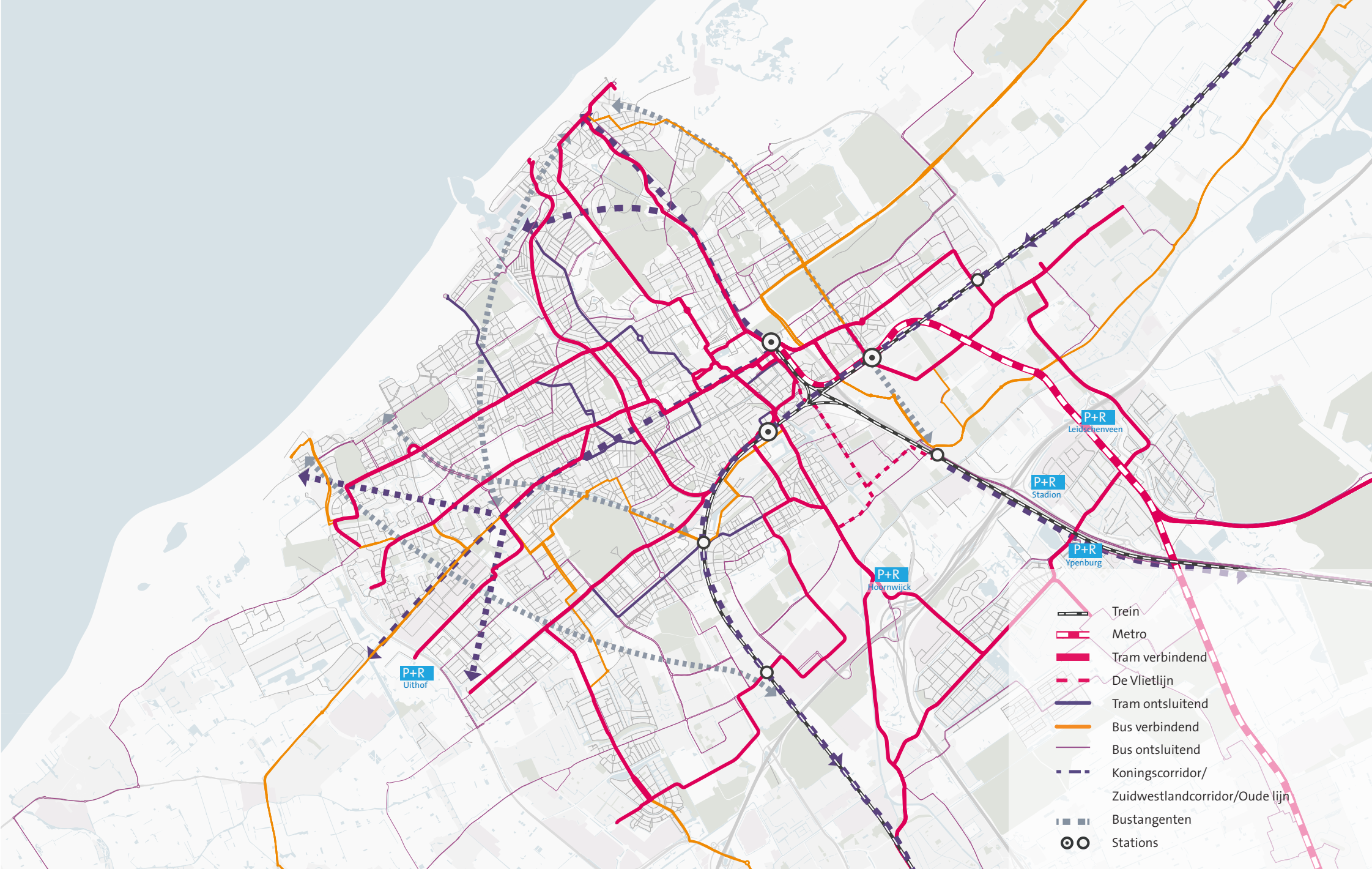
Voorwaarden

Het ov moet in 2040 moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Verkeersveilig;
- Sociaal veilig, (financieel) toegankelijk, inclusief;
- Duurzaam exploiteerbaar.

Innovaties op het gebied van openbaar vervoer, zoals zelfrijdend openbaar vervoer en vraag gestuurd openbaar vervoer, kunnen een bijdrage leveren aan het bereikbaar maken van gebieden (leefmilieus; zie voor nadere duiding Bijlage A).





Figuur 23. Ov-netwerk 2040 op op regio-, stads- en wijkniveau

5.4 Autonetwerk 2040

Belangrijkste keuzes autonetwerk 2040

- Versterken en borgen doorstroming hoofdroutes/S-wegen;
- Duidelijker onderscheid tussen hoofdroutes met 50 km/u en onderliggend wegennet met 30 km/u;
- Routes voor nood- en hulpdiensten en logistiek;
- Verkenningen voor onderdoorgangen;
- Oplossingen voor knelpunten met andere netwerken.

Toelichting netwerk en keuzes

Den Haag ligt ingeklemd tussen de kust en buurgemeenten en is goed aangesloten op rijkswegen A4, A13 en A12. Over die snelwegen rijdt een groot deel van het verkeer met bestemming of herkomst Den Haag. Veel automobilisten gebruiken de wegen die haaks op de kust liggen om de stad in te komen of te verlaten. De Utrechtsebaan/A12 brengt je bijvoorbeeld tot op 500 meter van de binnenstad. Dit heeft een aanzuigende werking op verkeer met meerdere bestemmingen in de stad.

Als we kijken naar de huidige netwerken en vervoerspatronen is op sommige wegen in de stad groei voor zowel fiets en ov als autoverkeer te verwachten. Dat past alleen niet in de beschikbare ruimte. Ongelijkvloerse kruisingen en tunnels kunnen oplossingen bieden. Omdat dergelijke maatregelen kostbaar zijn, moeten we goed afwegen waar investeringen het meeste bijdragen aan de doelen. Het autonetwerk bestaat uit routes op regioniveau, op stadsniveau en op wijkniveau (zie figuur 24).

De noodzaak voor het gebruik van de auto binnen de stad wordt verkleind door voetgangers, fietsers en openbaar vervoer beter te faciliteren, bijvoorbeeld door grotere 30 km/u-gebieden te realiseren. Als er minder auto's in de stad rijden, ontstaat er ruimte voor de reizigers die afhankelijk zijn van hun auto. De autobereikbaarheid van de stad wordt georganiseerd op de regionale toegangsroutes en stedelijke hoofdroutes waar de doorstroming geoptimaliseerd kan worden.

Deze maatregelen zorgen voor een robuuster autonetwerk en verminderen het autoverkeer in de wijken. Zoals opgenomen in de Strategie Mobiliteitstransitie wordt de wegcapaciteit niet meer ingericht naar de spitsperiodes. Er wordt gekeken naar een langere periode over de dag.

De ruimte in de stad is te schaars om gedurende het grootste deel van de dag overcapaciteit – lees: veel ruimte die niet optimaal wordt benut – te hebben. Anders blijven wegen barrières, blijft het autoverkeer toenemen en is het moeilijk de andere netwerken daadwerkelijk te realiseren.

Onderzoek naar het autonetwerk in het CID en de Binckhorst

Parallel aan het ontwikkelen van deze visie is een detailonderzoek uitgevoerd naar de inrichting van het autonetwerk en andere vervoersnetwerken binnen het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst. Dit onderzoek bouwt voort op de Structuurvisie CID (2021) en onderzoekt hoe deze netwerken kunnen bijdragen aan de grootschalige woningbouw in het gebied. Meer informatie is te vinden in de stukken over de 'netwerkstructuur CID / Binckhorst'.

Voorwaarden

Het autonetwerk in moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Goede doorstroming op de hoofdwegen;
- Mensen die afhankelijk zijn van een auto of een deelauto moeten deze ook in 2040 kunnen gebruiken, zolang er geen goed alternatief is.
- Voldoende mogelijkheden voor nood- en hulpdiensten om door de stad te rijden;
- Voldoende ruimte voor de logistiek van de stad;
- Voldoende mogelijkheden om het verkeer om te leiden bij wegwerkzaamheden, evenementen, ongevallen of calamiteiten;
- Veilige inrichting;
- Goede aansluiting op mobiliteitshubs en parkeergarages.



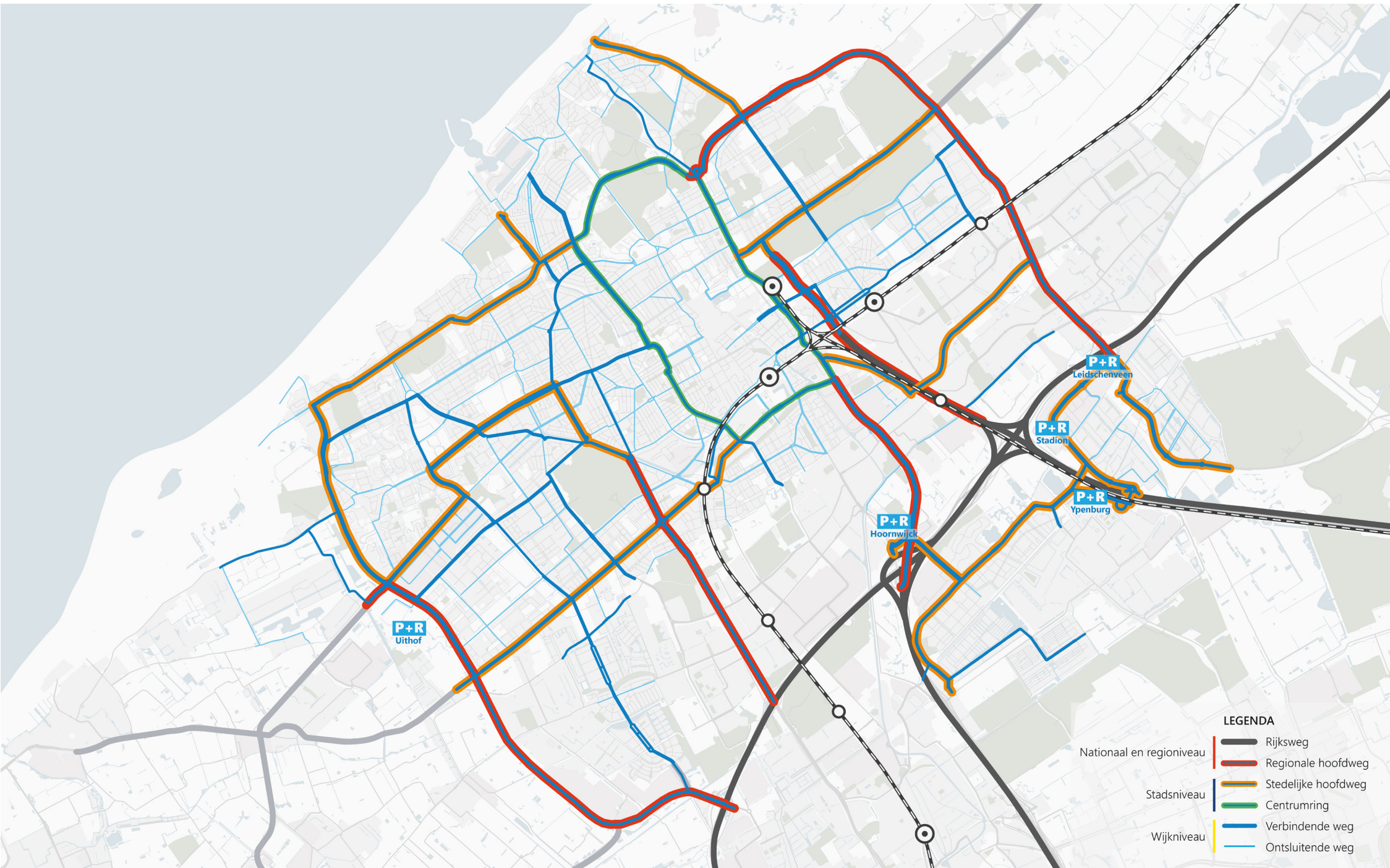
Inrichtingsprincipes

We willen dat weggebruikers door de inrichting van de straat direct begrijpen welk rijgedrag passend is. Daarom gaan we de straten zo herkenbaar mogelijk inrichten. Elke wegcategorie heeft zijn eigen herkenbare eigenschappen en basisprincipes. We hanteren binnen de bebouwde kom, in lijn met de landelijke richtlijnen, vier wegcategorieën:

1. *Gebiedsontsluitingsweg 70 km/u*: Fietsers kruisen deze weg bij voorkeur ongelijkvloers (via een tunnel of een brug). Waar geen tunnel of brug is, wordt de oversteek met verkeerslichten geregeld.
2. *Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u*: Wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u zorgen ervoor dat het gemotoriseerde verkeer vlot richting de snelweg kan. Deze wegen hebben een verkeersfunctie en vrijliggende fietspaden. De voorrang is bij voorkeur geregeld met verkeerslichten of met een rotonde.
3. *Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u*: Op wegen waar huizen dicht bij de weg staan of waar veel overstekende voetgangers en fietsers zijn is een lage snelheid wenselijk. Deze wegen hebben vaak ook een functie als verbindingsweg tussen wijken. Wegen waar de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie samenkomen, richten we in als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Kenmerken van deze wegen zijn brede fietsstroken in rood asfalt of rode klinkers; vaak is er onvoldoende ruimte voor vrijliggende fietspaden. De voorrang op zijstraten is geregeld.
4. *Erftoegangsweg 30 km/u*: Bij buurtstraten met weinig verkeer staat vooral de verblijfsfunctie centraal. Hier is de snelheid laag (maximaal 30 km/u), zijn veel overstekende voetgangers te verwachten en staat de leefbaarheid voorop. Deze wegen hebben geen fietsstroken en worden uitgevoerd met klinkers. De voorrang op kruispunten tussen deze straten wordt niet geregeld. Wanneer op een erftoegangsweg een stedelijke of regionale fietsroute ligt, is het ook mogelijk om te kiezen voor een inrichting als fietsstraat. Een fietsstraat heeft een afwijkende vormgeving met rood asfalt. Bij een fietsstraat wordt de voorrang op zijstraten wel geregeld. Een fietsstraat of fietsvriendelijke stadsstraat (met klinkers) biedt vaak meer ruimte voor grote aantallen fietsers (met verschillende soorten en maten fietsen) dan een fietspad.

Bovenstaande uitgangspunten worden verder uitgewerkt in het Handboek Openbare Ruimte.

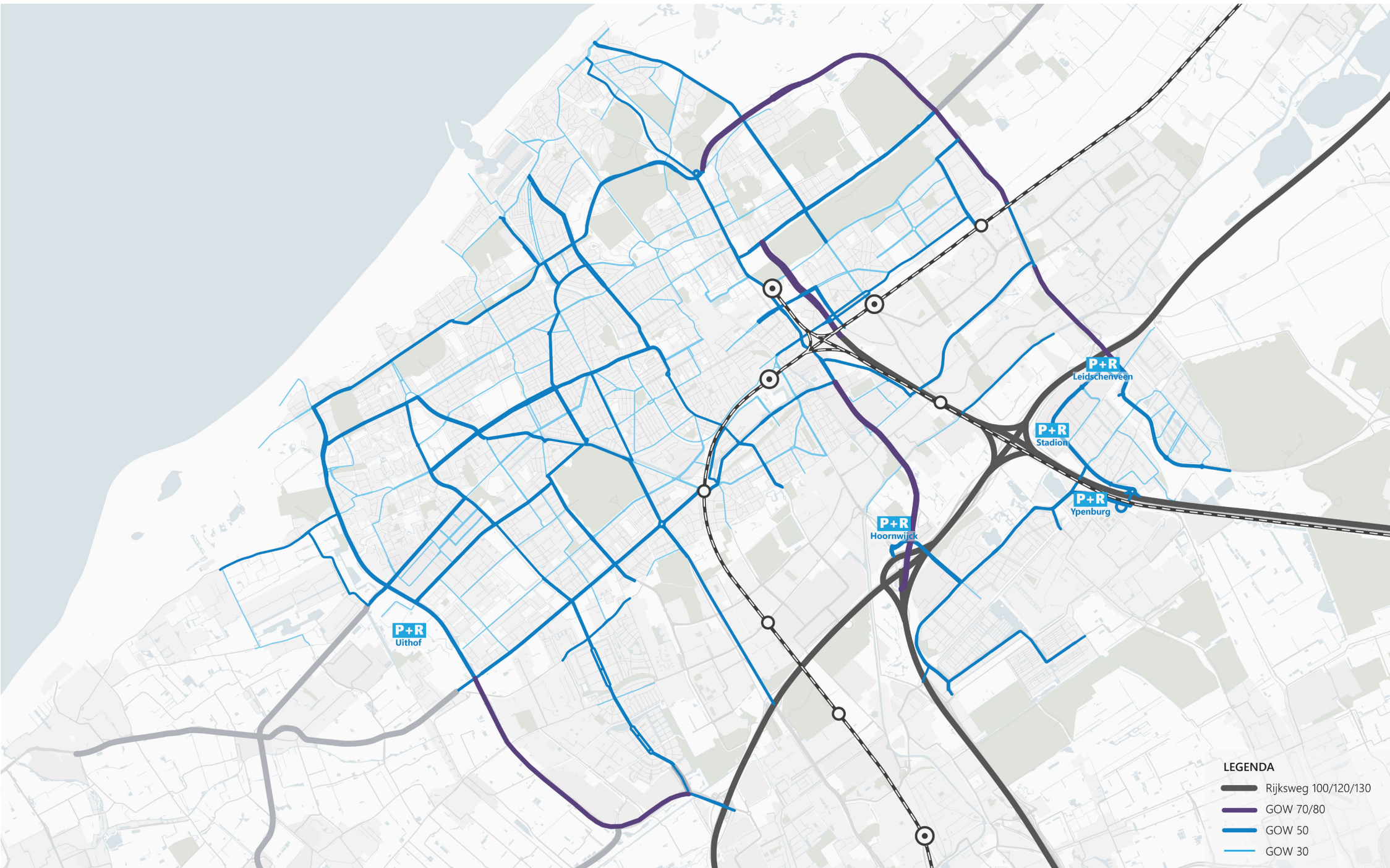




LEGENDA

Nationaal en regioniveau		Rijksweg
		Regionale hoofdweg
Stadsniveau		Stedelijke hoofdweg
		Centrumring
Wijkniveau		Verbindende weg
		Ontsluitende weg

Figuur 24. Autonetwork 2040



- LEGENDA**
- Rijksweg 100/120/130
 - GOW 70/80
 - GOW 50
 - GOW 30

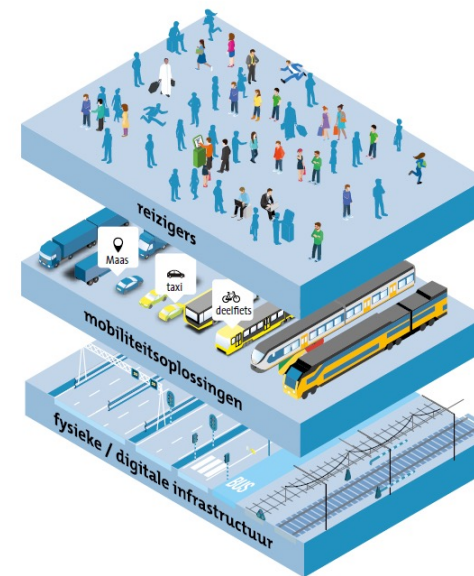
Figuur 25. Kaart met de maximumsnelheden in Den Haag in 2040

6

Overige beleidsterreinen

In de voorgaande hoofdstukken beschrijven we welke aanpassingen aan het verkeersnetwerk van Den Haag nodig zijn voor een leefbare en bereikbare stad. Met alleen aanpassingen aan het verkeersnetwerk behalen we onze doelen echter niet. Enerzijds is er meer nodig om ervoor te zorgen dat mobiliteit niet meer ruimte inneemt ten koste van bijvoorbeeld groen of ontmoetingsruimte. Anderzijds zijn er aanvullende maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat alle doelgroepen kunnen profiteren van de ruimte.

Het functioneren van het mobiliteitssysteem is niet alleen afhankelijk van de netwerken (fysieke infrastructuur), maar ook van andere zaken die van invloed zijn op het gebruik van de netwerken (mobiliteitsoplossingen) en het gedrag van mensen (reizigers). Beleid ten aanzien van deze zaken ondersteunt de doelstellingen. In dit hoofdstuk beschrijven we wat op deze beleidsterreinen de komende jaren nodig is.



Figuur 26. Schematische weergave van het mobiliteitssysteem

6.1 Minder ongevallen door lagere snelheid

Binnen de bebouwde kom verlagen we op veel wegen de maximumsnelheid naar 30 km/u. Daarmee neemt de kans om betrokken te zijn bij een verkeersongeval af. Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeerveiligheid (SWOV) blijkt er op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u twintig tot dertig procent minder verkeersslachtoffers zijn.¹³ Het is daarmee een van de meest effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid in onze stad te verbeteren. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers zijn hierbij gebaat. We spreken dan ook van het opwaarderen van de wegen door het verlagen van de snelheid.

De snelheidsverlaging maakt daarnaast een andere inrichting van de openbare ruimte mogelijk. Een inrichting die minder op autoverkeer is gericht en meer rekening houdt met fietsers, voetgangers en ontmoetingsruimte. We stimuleren en faciliteren hiermee een grotere zelfredzaamheid van mindervaliden, kinderen en ouderen en daarmee een grotere arbeidsparticipatie. Verder levert grootschalige snelheidsverlaging ook minder geluidsoverlast op.

Verlaging van de maximumsnelheid leidt op korte termijn naar verwachting tijdelijk tot extra uitstoot. Volgens deskundigen is dit te verklaren doordat verbrandingsmotoren, die nu nog in veruit de meeste voertuigen worden toegepast, zijn afgesteld om optimaal te presteren bij 50 km/u en hoger. Langzamer rijdend verkeer stoot dus meer uit per voertuig. Tegelijkertijd levert minder autoverkeer minder uitstoot op. Bovendien worden auto's steeds schoner, waardoor de luchtkwaliteit continu verbetert.

Fasering van de aanpassingen naar 30 km/u

De komende jaren wordt in veel wijken het riool vervangen of vindt er onderhoud aan de weg plaats. Dit biedt de mogelijkheid om deze wegen direct in te richten volgens de nieuwe richtlijnen.¹⁴ Bij veel andere wegen is de komende jaren geen onderhoud gepland. Om te voorkomen dat fietsers zich nog jarenlang moeten verplaatsen over wegen waar 50 km/u gereden mag worden, verlagen we waar mogelijk op deze wegen de snelheid al eerder aanpassingen, met bijzonder aandacht voor het gebied binnen de Centrumring (S100).

Actie: Opstellen plan van aanpak voor de omzetting van wegen naar 30 km/uur.

¹³ Bron: <https://swov.nl/nl/publicatie/naar-een-algemene-snelheidslimiet-van-30-kmuur-binnen-de-bebouwde-kom>

¹⁴ Handreiking inrichtingskenmerken GOW30, CROW 2023.

6.2 Blijvend goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer

Als op minder wegen 50 km/u gereden mag worden, wordt de kans groter dat nood- en hulpdiensten de wettelijk vastgestelde aanrijdtijden niet halen. Zij moeten deze tijden kunnen halen zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stad.

Om te kunnen garanderen dat de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer hun bestemmingen op tijd en volgens dienstregeling kunnen halen is er een hoofdroudekaart opgesteld. De kaart is ontstaan in samenwerking met alle betrokken partners: politie, brandweer, ambulance, HTM, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de gemeente. Op de hoofdroudekaart staan de belangrijkste aanrijroutes voor de nood- en hulpvoertuigen en de routes die van belang zijn voor de betrouwbaarheid en snelheid van het openbaar vervoer. Het doel van de hoofdroudekaart is het duiden van het belang van deze routes in geval van herinrichting van de openbare ruimte. De kaart is een middel voor de korte termijn. De Netwerkstrategie is gericht op de lange termijn. Afsproken is dat naar aanleiding van nadere uitwerking van de strategie de hoofdroudekaart steeds geactualiseerd wordt. Bij de planvorming voor herinrichting van de openbare ruimte worden de nood- en hulpdiensten en de openbaar vervoerpartijen in een vroeg stadium betrokken.

Bij het actueel houden van de hoofdroudekaart kunnen de volgende onderwerpen in beschouwing worden genomen:

- het gebruik van aangepaste hulpvoertuigen;
- 30 km/u-zones geschikt maken voor nood- en hulpdiensten;
- het overrijdbaar maken van bus- en trambanen;
- afsluitingen dynamisch maken waardoor filevrije routes ontstaan;
- opstelruimte mogelijk maken in woonwijken;
- toepassen van innovatieve technologieën ten aanzien van (selectieve) doorstroming.

Actie: Blijvend actueel houden van hoofdroudekaart in samenspraak met nood- en hulpdiensten en openbaar vervoerpartijen.

Voor het openbaar vervoer geldt dat bij invoering van 30 km/u de gemiddelde snelheid op die wegen omlaag gaat en de rijtijd van bus of tram omhoog gaat. Als dit gebeurt kan deze bus- of tramlijn wat onaantrekkelijker voor de reiziger worden en kost het voor de vervoerder meer geld om de dienstregeling te rijden.

De meeste routes van het openbaar vervoer liggen op plekken waar een maximum snelheid geldt van 50 km/u. Met de aangekondigde nieuwe ov-lijnen zal de kwaliteit van het ov in Den Haag beter worden. Op de 30 km/u-wegen is het de ambitie reistijdverlies zo veel mogelijk te voorkomen. Hiervoor is het nodig om met de openbaar vervoer partijen te zoeken naar maatregelen die de negatieve effecten kunnen beperken. Hierbij kunnen de volgende aspecten aan de orde komen:

- de maximumsnelheid op vrije tram- en busbanen op 50 km/u houden;
- elders de tram- of buslijnen versnellen;
- bus- of tramlijnen omleggen via hoofdroutes;
- 30 km/u wegen ov-vriendelijk aanleggen.

Actie: afspraken maken met de openbaar vervoerpartijen over de aanpak 30 km/u.

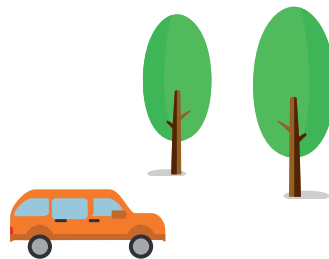


6.3 Stadslogistiek: goede, schone bevoorrading van de stad

Logistiek hoort bij het stedelijk leven. Als de stad groeit, neemt ook de logistiek toe. Dit mag niet ten koste gaan van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Doel is minder en schonere goederenvervoerstromen in de stad. Dat leidt tot minder uitstoot (stikstof/CO₂) en een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Speerpunten in het beleid zijn daarom Verminderen, Veranderen, Verschonen en Veiliger (de vier V's).

Een belangrijke stap richting deze doelen is de invoering van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's vanaf 1 januari 2025. Verder wil de gemeente vernieuwing aanjagen en mogelijk maken, samen met de vervoerders en andere partijen in de logistieke branche. Het is van belang om ruimte voor logistiek te laten, zowel met locaties voor logistieke overslagpunten (hubs) als door de bereikbaarheid van gebieden op peil te houden.

Actie: Verdere uitwerking Programma Stadslogistiek.



6.4 Parkeren: stap voor stap naar autodelen en op afstand parkeren

Autoparkeren

Het autobezit in Den Haag ligt al jarenlang gemiddeld op 0,66 per woning. Als het gemiddelde op dit niveau blijft, moeten we rekening houden met 33.000 extra auto's voor de bewoners van nieuwe woningen in de stad. Hierbij zijn extra parkeerplaatsen voor nieuwe arbeidsplaatsen en winkels nog niet meegenomen. Met de nieuwe parkeernormen zullen veel van deze auto's inpandig of op eigen terrein worden gerealiseerd. Dat is echter niet altijd een oplossing, bijvoorbeeld bij bezoek en bij woningsplitsing of optoppen.¹⁵ In de bestaande woonwijken is geen ruimte voor extra parkeerplaatsen. Tegelijkertijd willen de parkeerdruk voor de huidige bewoners verlagen. Te veel geparkeerde auto's en fietsen in de openbare ruimte zijn nadelig voor de omgevingskwaliteit en de leefbaarheid, de veiligheid, de economische vitaliteit en de bereikbaarheid.



¹⁵ Optoppen is het toevoegen van woningen door een bestaand gebouw te verhogen met één of meerdere bouwlagen.

Tegelijkertijd willen we inwoners met een auto de mogelijkheid bieden om in hun buurt te parkeren. Met de voorgestelde Strategie Parkeren kan een eerste stap worden gezet. De strategie wordt eventueel aangepast om uitbreiding van de ruimte voor infrastructuur te voorkomen. Dat betekent dat we in dat geval steviger inzetten op deelmobiliteit, op afstand parkeren en beperking van de uitgifte van parkeervergunningen.

Actie: Op termijn opstellen van aangescherpt parkeerbeleid.

Fietsparkeren

Als we het gebruik van de fiets willen stimuleren, moeten we ook zorgen voor mogelijkheden om de fiets te parkeren. Ook voorkomen we dan overlast van fietsen in de openbare ruimte. Als reizigers hun fiets goed kwijt kunnen bij ov-knooppunten, versterkt dat het gebruik van het openbaar vervoer. In de openbare ruimte maken we ruimte voor de voetganger als fietsen op een passende plek kunnen parkeren. We kijken per gebied wat nodig is en maken gebruik van inpandige en tijdelijke oplossingen. We zorgen voor voldoende capaciteit en logische locaties. Het gebruik van deelfietsen wordt gestimuleerd.

Actie: Realiseren van verschillende fietsenstallingen, opstellen van een fietsparkeernota.

6.5 Verkeersmanagement: sturen op verkeer voor goede doorstroming

Verkeersmanagement speelt een cruciale rol in het realiseren van de doelen, vooral op het gebied van veiligheid, doorstroming en duurzaamheid. Met verkeersbeheersystemen reguleren we de verkeersstromen in Den Haag beter. We zorgen voor goed afgestelde verkeerslichten zodat er zo min mogelijk opstoppingen plaatsvinden. Met dynamisch verkeersmanagement regelen we de verkeersstromen effectief. Deze maatregelen zorgen voor minder opstoppingen en ondersteunen de overgang naar duurzamer vervoer, zoals fietsen, lopen en openbaar vervoer.

Actie: Verbetering data-inzameling en analyse ten behoeve van optimaal verkeersmanagement.

Actie: Uitwerking van de hiërarchie tussen de verkeersnetwerken ten behoeve van verkeersregelininstallaties en herinrichtingen.

6.6 Gedrag en duurzame mobiliteit

Als we willen dat met de groei van de stad de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid op peil blijven, is het nodig dat inwoners en bezoekers vaker lopen, fietsen of met het ov reizen. Met minder vervoersbewegingen en minder gereisde kilometers vermindert de CO₂-uitstoot. Ook de overstap op elektrische (deel)voertuigen is noodzakelijk. Hiervoor is het nodig dat mensen de mogelijkheid hebben om zich zo te verplaatsen en dat ze gemotiveerd zijn om dit te doen.

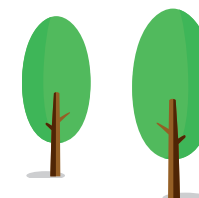
De maatregelen van deze visie richten zich vooral op de vormgeving van de wegen, straten en paden en de openbare ruimte. Daarmee maken we de keuze om te lopen of fietsen gemakkelijker. Om mensen te stimuleren andere vervoerswijzen te gebruiken is aanvullend beleid nodig. Beleid en maatregelen gericht op gedragsverandering moeten goed aansluiten en inspelen op de voorkeuren en behoeften van mensen. We werken de komende jaren aan maatregelen om het gebruik van duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Zo gaan we door met overleg met de grote werkgevers om medewerkers te stimuleren duurzaam te reizen. We ondersteunen buurtinitiatieven die bijdragen aan een leefbare en bereikbare stad.

Actie: Ontwikkelen strategie: kiezen voor duurzame mobiliteit.

6.7 Innovaties

De integratie van zelfrijdend openbaar vervoer, intelligente snelheidsadaptatie en innovatief vraaggestuurd openbaar vervoer biedt mogelijkheden voor de mobiliteit van onze stad in 2040 en verder. De zelfrijdende auto zal ook effect hebben op de manier waarop we ons verplaatsen. Door de inrichting van onze wegen en openbare ruimte zorgvuldig te kiezen kunnen we de voordelen van deze innovaties benutten. Dit vereist een gezamenlijke inspanning van de overheid, bewoners en bedrijven om de ontwikkeling van innovaties in mobiliteit in goede banen te leiden en deze maximaal te laten bijdragen aan het realiseren van een bereikbare en leefbare stad.

Actie: Onderzoek inzetten mobiliteitsinnovaties.

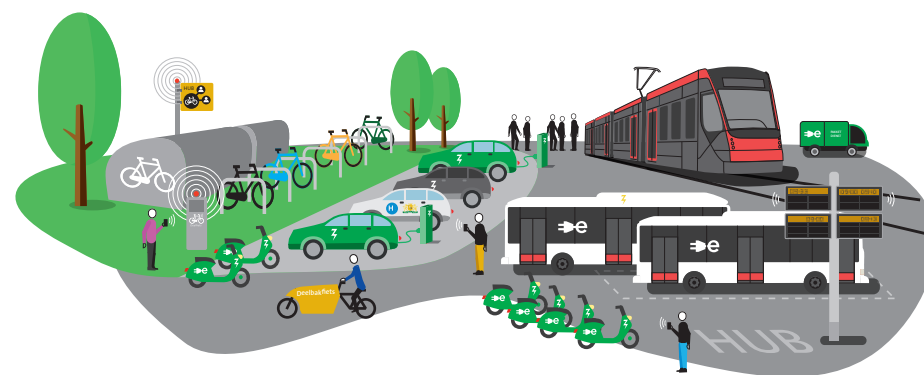


7

Aan de slag met het Verkeersnetwerk 2040

7.1 Op weg naar het Verkeersnetwerk 2040

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe we stap voor stap de hoofdwegen, woonstraten, fietspaden, voetpaden en ov-routes verbeteren. Deze Netwerkstrategie agendeert de belangrijkste onderwerpen om te zorgen voor een veilige, leefbare en bereikbare stad, zowel op korte als op lange termijn. Op de volgende pagina staat de agenda met wat we NU (t/m 2028), STRAKS (2028 t/m 2035) en LATER (na 2035) doen, voortbouwend op wat er al is bereikt.



Nr.	Maatregel	Toelichting	Termijn	Status
<i>Agenda algemeen</i>				
1	Uitwerking afweging netwerken	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen afwegingskader om te kunnen prioriteren tussen de verschillende netwerken • Uitwerking richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen 30 km/u in het Handboek Openbare Ruimte. 	NU	Nieuw project
2	Verbeteren effectiviteit van verkeersmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Om beter te kunnen sturen in het mobiliteitssysteem als geheel is er inzicht en dus meer/betere/completere data nodig van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, en geparkeerde fietsen en auto's. 	NU	Doorlopend
3	Gedrag en innovaties	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen Strategie Gedragsverandering, transities en Mobiliteit • Onderzoek inzetten mobiliteitsinnovaties 	NU	Doorlopend
<i>Agenda voetgangersnetwerk</i>				
4	Verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelen aanpak en uitvoering 	NU	Lopend proces
5	Instellen van voetgangersgebieden	Voetgangersgebieden in: <ul style="list-style-type: none"> • Binnenstad • Central Innovation District • Scheveningen Boulevard 	Vorbereiding NU Uitvoering STRAKS	Nieuw project
6	Comfortabele looproutes naar ov-haltes	<ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar comfortabele looproutes 	NU	Nieuw onderzoek
7	Nieuwe looproutes op stedelijke niveau	<ul style="list-style-type: none"> • Looproute over Prins Bernhardviaduct • Looproute over Schenkviaduct • Looproute langs Trekfietsroute 	NU en STRAKS	Bestaande en nieuwe projecten
<i>Agenda fietsnetwerk</i>				
8	Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de Fiets	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering van alle projecten t.b.v. de fiets • Melis Stokelaan integraal inrichten als groene fiets-as tussen Zuidwest en station Den Haag Holland Spoor 	NU	Lopend programma
9	Fietsring om de binnenstad	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbereiding voor een snelle, aantrekkelijke en comfortabele fietsverbinding rondom de binnenstad • Prinsessegracht in 2028 in rioleringsvervanging als onderdeel van de fietsring • Jan Hendrikstraat als onderdeel van uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid ook onderdeel fietsring 	Vorbereiding NU Uitvoering STRAKS	Nieuwe verkenning Nieuw project
10	Verbreden van de drukste fietsroutes	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbereiding om de drukste fietsroutes te verbreden 	NU	Nieuw
11	Fietsenstallingen rondom en in de binnenstad	<ul style="list-style-type: none"> • Verkenning naar nieuwe fietsstallingen 	NU	Nieuwe verkenning
12	Fietsenstallingen bij de belangrijkste ov-knopen	<ul style="list-style-type: none"> • Verkenning naar nieuwe stallingen bij stations en belangrijke ov-haltes 	NU	Nieuwe verkenning

Nr.	Maatregel	Toelichting	Termijn	Status
13	Verminderen van de snelheidsverschillen op het fietspad	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek naar het verminderen van snelheidsverschillen op het fietspad 	NU	Nieuw onderzoek
14	Verbeteren van de sociale veiligheid in tunnels	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek en uitvoering 	NU	Nieuw onderzoek
<i>Agenda openbaar vervoer</i>				
15	Nieuwe ov-verbindingen	<ul style="list-style-type: none"> De Koningscorridor De Zuidwestlandcorridor De Oude Lijn 	Voorbereiding NU Uitvoering STRAKS en LATER	Lopende projecten
16	Een nieuwe ov-corridor door Zuidwest	<ul style="list-style-type: none"> Verkenning naar de mogelijkheden de capaciteit van lijn 9 te vergroten 	Voorbereiding NU Uitvoering STRAKS en LATER	Nieuwe verkenning
17	Nieuwe busverbindingen buiten het centrum	<ul style="list-style-type: none"> Verkenning naar de haalbaarheid van twee nieuwe busverbindingen buiten het centrum, richting de Oude Lijn 	Voorbereiding NU Uitvoering STRAKS	Nieuwe verkenningen
18	Tramverbinding over het Prins Bernhardviaduct	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek naar een nieuwe tramverbinding over het Prins Bernhardviaduct (in relatie met verminderen capaciteitsknelpunt tramtunnel) 	Voorbereiding NU Uitvoering STRAKS	Nieuwe verkenning
19	Doorontwikkelen P+R	<ul style="list-style-type: none"> Verkennen wat de mogelijkheden zijn om het P+R-aanbod te verbeteren 	NU	Lopend proces
<i>Agenda deelvervoer en mobiliteitshubs</i>				
20	Uitvoeren programma deelmobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoering 	NU	Lopend programma
21	Realiseren van mobiliteitshubs	<ul style="list-style-type: none"> Verkenningen 	NU	Lopend proces
<i>Agenda autonetwerk</i>				
22	Op peil houden van de doorstroming op de hoofdroutes	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek naar het verbeteren van de doorstroming van de route S106 (Moerweg/Beatrixlaan) Onderzoek naar het verleggen van de Centrumring naar het Telderstracé en een ongelijkvloerse kruising met de Scheveningsweg Onderzoeken naar ongelijkvloerse kruising Lozerlaan-Erasmusweg en Hildebrandplein worden voortgezet en gerealiseerd. 	Voorbereiding NU Uitvoering STRAKS	Nieuw onderzoek Nieuw onderzoek Lopende onderzoeken
23	Autonetwerk CID-Binckhorst aanpassen	<ul style="list-style-type: none"> Uitwerken en vaststellen verkeersnetwerk CID-Binckhorst 2040 Uitwerken en uitvoeren benodigde maatregelen in het CID Binckhorstgebied tot 2030 	Uitvoering NU	Lopend proces
24	Op peil houden van de doorstroming voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> Verkenning naar de mogelijkheden om de doorstroming op peil te houden Jaarlijkse update van de hoofdroudekaart 	NU	Lopend proces

Nr.	Maatregel	Toelichting	Termijn	Status
25	Verkennen tunnels	<ul style="list-style-type: none"> • Verkenning van de haalbaarheid van tunnels bij de Johan de Witlaan (World Forum gebied) en bij de kruising Moerweg/Beatrixlaan (samen met gemeente Rijswijk) 	NU	Nieuwe verkenning
26	Optimaliseren logistieke stromen	<ul style="list-style-type: none"> • Borgen van de bevoorrading van de stad • Verminderen negatieve effecten van de logistiek 	NU	Lopend proces
27	Verlagen van de parkeerdruk	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren van de strategie Parkeren • Beter toezicht op vergunningverlening aan de hand van het nieuwe parkeersysteem • Aanscherping van het parkeerbeleid • Onderzoek naar het beter benutten van parkeergarages 	NU NU STRAKS	Lopend proces In 2026 operationeel Nieuw
28	Verlagen van de maximumsnelheid	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeringsplan voor het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u in overleg met ov-partijen en nood- en hulpdiensten 	NU (in 2025 wordt gestart met stadsbrede aanpak)	Nieuw project
29	Verkeersonderzoeken	<ul style="list-style-type: none"> • Opstellen van Verkeersonderzoeken om de leefbaarheid in buurten te verbeteren 	Voorbereiding NU Uitvoering STRAKS	Nieuw project/in lijn met lopend beleid, zoals Binnenstadsplan
<i>Agenda samenhang met andere opgaven</i>				
30	Samenhang met Energietransitie	Integrale planvorming, o.a. ten behoeve van aanleg 150kv-leidingen	Continu	
31	Samenhang met Klimaatadaptatie	Integrale planvorming, o.a. ten behoeve van groen-blauw netwerk	Continu	



De agenda wordt verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma dat later zal worden vastgesteld door het college van B&W. Hierbij wordt de planning aangescherpt en wordt inzichtelijk gemaakt wat de kosten zijn van de verschillende maatregelen. De kosten voor het opstellen van een uitvoeringsprogramma zijn gedekt binnen de begroting van de afdeling mobiliteit.

7.2 Samenwerking en participatie

Uitvoering van de Netwerkstrategie vraagt zowel iets van de gemeente als van inwoners, ondernemers, betrokken bedrijven en organisaties. De ervaringen en de kennis van veel inwoners willen we nadrukkelijker betrekken door intensievere samenwerking. Ons uitgangspunt is om de samenwerking (waar nodig) te verbeteren en betrokkenheid te vergroten bij het vormgeven van de toekomst van de stad. De gemeente investeert daarom in bestaande en nieuwe samenwerkingen.

Hoe inwoners en bezoekers van Den Haag zich in de toekomst verplaatsen is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de gehele regio. In de Zuidelijke Randstad zijn de komende decennia ongeveer 240.000 nieuwe woningen nodig. Waar deze woningen komen, waar extra arbeidsplaatsen ontstaan en hoe de bereikbaarheid van deze woningen en arbeidsplaatsen wordt geregeld is van grote invloed op de stad. Keuzes die in Den Haag worden gemaakt, hebben weer invloed op het verkeer in de buurgemeenten. Deze visie is daarom in overleg met de buurgemeenten en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) opgesteld. Bij de uitwerking blijven we in overleg om zo te werken aan een leefbare en bereikbare regio. Concreet zal Den Haag de inzichten uit dit onderzoek inbrengen in het opstellen van een nieuwe mobiliteitsvisie voor de MRDH.

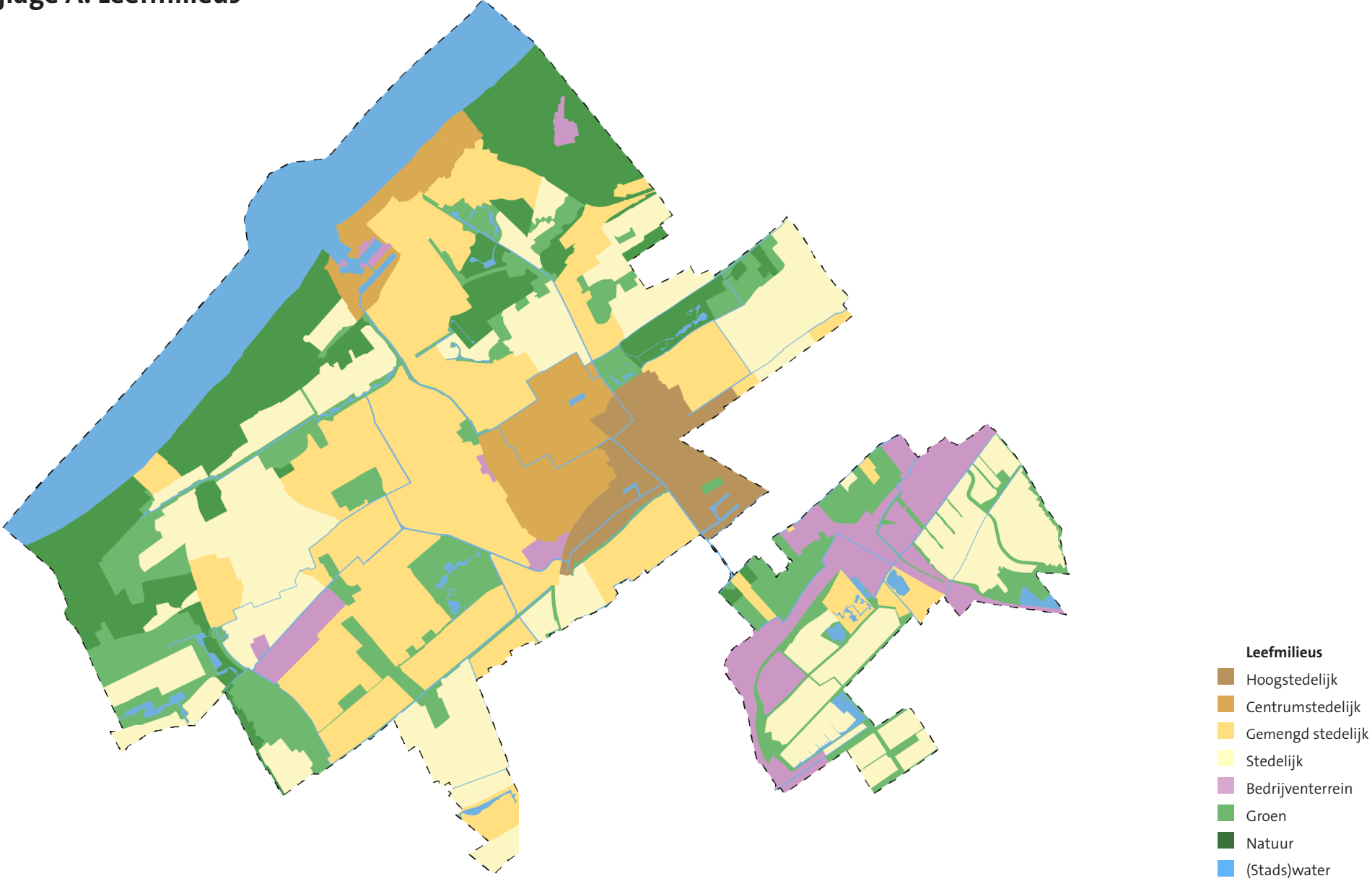
7.3 Monitoring en evaluatie

Deze visie moet voor een periode van tien jaar houvast bieden. Met structurele monitoring en een periodiek evaluatiemoment houden we de visie actueel. Op deze manier kunnen we op tijd bijsturen en houden we zicht op het behalen van onze beleidsdoelen. We gaan de visie en het uitvoeringsprogramma elke vier jaar minimaal op de voortgang van de ambities evalueren en, indien nodig, actualiseren.



Bijlagen

Bijlage A. Leefmilieus



Figuur 27. Indeling Den Haag in acht leefmilieus

Hoogstedelijk

Dit zijn gebieden die recent zijn ontwikkeld, zoals inbreidingslocaties rond het centrum. Er wonen veel mensen op één vierkante kilometer, er zijn veel verschillende functies (vooral kantoren) en er is een hoog voorzieningenniveau. Er is relatief veel openbare ruimte. De afstand tot het centrum en de stations is kort. De meeste mensen lopen en fietsen hier. De gebieden zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Er zijn veel mogelijke gebruikers van deelvervoer, zowel bewoners als bezoekers. Parkeren gebeurt in gebouwen, zoals parkeergarages, voornamelijk bedoeld voor bewoners.

Centrumstedelijk

Dit zijn de oudste delen van de stad. Er wonen veel mensen op een vierkante kilometer, er zijn veel verschillende functies (zoals winkels en cultuur) en een hoog voorzieningenniveau. Er is een mix van ruimere en krappere straten en pleinen. De afstand tot het centrum en stations is zeer kort. Net als bij hoogstedelijke gebieden lopen en fietsen de meeste mensen hier. De gebieden zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Er zijn veel mogelijke gebruikers van deelvervoer, zowel bewoners als bezoekers. Parkeren gebeurt in gebouwen, zoals parkeergarages, voornamelijk bedoeld voor bewoners.

Gemengd stedelijk

Dit is de negentiende-eeuwse ring om het centrum en Scheveningen. Er wonen betrekkelijk veel mensen op één vierkante kilometer, er zijn enkele verschillende functies (winkels en werklocaties) en de voorzieningen zijn lokaal gericht. Er is relatief weinig openbare ruimte. Deze gebieden grenzen aan het centrum en zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. In deze stadswijken staat de wens voor meer ruimte en groen centraal. Door lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer en deelvervoer aan te moedigen komt er meer ruimte in deze wijken en wordt het verkeer veiliger. In deze gebieden zijn alle vervoerswijzen belangrijk. Daarom krijgt de auto een minder belangrijke rol, want niet alles past tegelijk.

Stedelijk

Dit zijn naoorlogse gebieden, vaak buitenwijken. Er wonen minder mensen, er zijn weinig verschillende functies en de voorzieningen zijn lokaal gericht. Er is veel openbare ruimte met landschappelijke elementen, zoals parken, groenstroken en waterwegen. De afstand tot het centrum en de stations is groter. Ze liggen dichtbij recreatiegebieden en snelwegen. In deze buitenwijken hebben bewoners een goede aansluiting nodig op het openbaar vervoer. Vanwege de grotere afstanden naar werk, zorg en voorzieningen maken veel mensen gebruik van de auto. Deze woonwijken zijn ruim van opzet. Dat biedt kansen om alle vervoerswijzen naast elkaar te laten bestaan. We willen betaalbaar vervoer mogelijk maken in deze wijken, zodat bewoners kunnen lopen of fietsen en minder afhankelijk zijn van een privéauto.

Bedrijventerreinen

Deze terreinen dateren uit verschillende periodes. Ze liggen voornamelijk aan de rand van de stad. Er wonen weinig mensen. De functiemenging is laag, er zitten vooral bedrijven. Op deze terreinen bevinden zich een aantal voorzieningen (winkels) die de hele stad bedienen. Er is relatief gezien weinig openbare ruimte, met nauwelijks landschappelijke elementen. De afstand tot het centrum en openbaar vervoer is groot. De afstand tot de snelwegen is klein (met uitzondering van Scheveningen Haven). De auto en de vrachtauto zijn de belangrijkste vervoerswijzen. De openbare ruimte is voornamelijk ingericht voor de auto.



Bijlage B. Totstandkoming

Aan deze visie is gewerkt door verschillende experts van de gemeente Den Haag en adviesbureaus Goudappel en APPM. Daarnaast zijn twee groepen experts (denktanks) geraadpleegd: een interne groep adviseurs van verschillende gemeentelijke afdelingen en een externe groep, waar onder andere onze buurgemeenten, nood- en hulpdiensten, vervoerbedrijven en andere regiopartners aan deelnemen. Ook belangenorganisaties en ondernemers hebben meegewerkt in deze externe expertgroep (zie lijst deelnemers op de volgende pagina).

Een aparte klankbordgroep, die bestond uit interne en externe adviseurs, toetste de uitkomsten op de inhoud. Verkeersnetwerk 2040 is vervolgens goedgekeurd door een stuurgroep. Deze bestond uit de ambtelijk opdrachtgever en de afdelingsmanagers van afdelingen Mobiliteit en Stedenbouw en Planologie van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling, afdelingen Beleidsafdeling Stadsbeheer en Bereikbaarheid en Verkeersmanagement van de dienst Stadsbeheer en de afdeling Stadsdelen en wijken van de Dienst Publiekszaken. De stuurgroep vormde de schakel tussen de projectorganisatie en het stadsbestuur.

Aan de externe denktank namen 45 organisaties deel. De meerderheid bestond uit actief participerende deelnemers, een aantal was agendalid of ontving ter informatie alleen de stukken. In juli 2024 zijn aan de uitnodigingenlijst voor de externe denktank uit het participatieproces van de Strategie Mobiliteitstransitie drie 'Haagse Schakels' toegevoegd. De projectleider en de relatiebeheerder hebben in de periode december 2023 en september 2024 met alle vertegenwoordigers/beoogde leden van de externe denktank afzonderlijk kennisgemaakt. In deze gesprekken lichtte de projectleider de doelen, het proces en de stand van zaken van de studie naar Verkeersnetwerk 2040 toe. Ook werden de belangen van de desbetreffende organisaties bij Verkeersnetwerk 2040 besproken en werden afspraken gemaakt over de wijze waarop de organisatie bij het proces betrokken zou worden. Organisaties werden allen uitgenodigd gevraagd en ongevraagd advies te geven op de toegezonden stukken van de externe denktank. Door de omvang en diversiteit in samenstelling van de externe denktank in combinatie met de fysieke bijeenkomsten werd het mogelijk onderlinge verbanden en belangen te bespreken en kennis uit te wisselen. Een aantal organisaties/deelnemers maakt ook deel uit van de klankbordgroep: MRDH, Provincie Zuid-Holland, GGD Haaglanden, Veiligheidsregio Haaglanden en de buurgemeenten.

De externe denktank is vier keer georganiseerd (dagdelen van ca. drie uur). Deze fysieke bijeenkomsten werden afgesloten met een netwerkluunch op locatie.



Deelnemende organisaties en/of agendaleden

- MRDH
- HTM
- RET
- QBuzz
- EBS
- Politie
- Veiligheidsregio Haaglanden (Brandweer)
- GGD Haaglanden
- RWS - WNZ
- Provincie Zuid-Holland
- Gemeente Leidschendam-Voorburg
- Gemeente Rijswijk
- Gemeente Wassenaar
- Gemeente Westland
- Gemeente Zoetermeer
- Gemeente Leiden
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Delft
- Gemeente Pijnacker-Nootdorp
- Gemeente Midden-Delfland
- NS
- ProRail
- VVN Veilig Verkeer Nederland
- Voorall
- ANWB
- ROVER
- Fietsersbond afd. Haagse Regio
- Wandelnet
- Rotterdam The Hague Airport
- Zuid-Holland Bereikbaar
- Bureau Binnenstad
- Binnenstad in Bedrijf
- MKB Den Haag, namens Bestuurlijk Overleg Economische Zaken (BOEZ)
- Economic Board The Hague
- Touringcarsector, namens Partners in Toerisme (PIT)
- Adviesraad voor Sport Den Haag
- Stichting Directie Podia Den Haag
- DB Evenementen, namens Sectoroverleg Haagse Evenementen (SHE)
- Stichting Gezamenlijke Projecten Haagse Musea
- Stichting Speciaal voor Sporters
- Transport en Logistiek Nederland (TLN)
- Evofenedex
- Universiteit Leiden
- ROC Mondriaan
- Haagse Hogeschool
- Haagse Schakels Mobiliteitstransitie
- Wijkplatform Morgenstond en Bouwlust / Vrederust
- HCO Haags Cultuur Overleg
- Hubbel



Colofon

Dit is een uitgave van
Gemeente Den Haag

Den Haag, februari 2025

Aan de inhoud van deze publicatie
kunnen geen rechten worden
ontleend.