

Den Haag 1973 : voortbouwen op de keuzes van toen

Kees de Leeuw
Gemeente Den Haag
kees.deleeuw@denhaag.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Den Haag 1973: voortbouwen op de keuzes van toen

Wie kijkt naar de euro- en kredietcrisis 2013 en de oliecrisis van 1973 kan een aantal opvallende overeenkomsten zien. Zo valt op dat zowel toen als nu het geld voor infrastructuur en vervoer – in elk geval de eerste jaren – nog rijkelijk blijft stromen. Sinds 2008 is er in de Haagse regio besloten en deels al gestart met aanleg van zowel de A4 Delft-Schiedam, de Rijnlandroute (bij Leiden) als de spoortunnel Delft. Ook viel onlangs het definitieve besluit om de Rotterdamsebaan aan te leggen. Het betreft een nieuwe toegangsweg tot de stad onder meer bedoeld als ontlasting van de Utrechtsebaan. Bij elkaar kosten die projecten meer dan 3 miljard euro. Na de crisis zal de portemonnee echter leeg zijn, net zoals dat begin jaren tachtig ook het geval was. Een mogelijke verklaring voor het doorlopen van zulke infraprojecten in crisistijd is dat veel grote projecten pas na lange voorbereiding tot uitvoering komen. Zij ijlen na en passen eigenlijk bij een tijd die alweer voorbij is. Zo werden in de jaren zeventig nog grote verkeersdoorbraken en betonkolossen neergezet die vooral in de jaren zestig bedacht zijn.

Een andere overeenkomst tussen toen en nu is het rotsvaste vertrouwen en geloof in de juistheid van prognoses en de onvermijdelijkheid van trends. Toen was het de groei van Nederland naar 20 miljoen inwoners en de alles overheersende voorkeur voor suburbaan wonen. Nu is de aantrekkelijkheid van de stad een gegeven en lijkt alom de overtuiging te heersen dat groei niet meer terug zal komen en massale vergrijzing de dominante trend is.

Er zijn uiteraard ook verschillen. In 1973 was er nog een perspectief van verder doorgaande groei en een tamelijk goed voorspelbaar reisgedrag van de bevolking. In 2013 wordt er minder gerekend op terugkeer van de groei. Bovendien is het reisgedrag van de bevolking minder eenduidig geworden. Vanwege internet, maar ook vanwege een grotere diversiteit in leefstijlen en consumentenvoorkeuren. De huidige tijd vraagt daarom om een andere planning dan 1973.

Sinds 1973 zijn de planningsmethoden veranderd of in elk geval geëvolueerd. In de jaren zestig leek verkeerskunde vooral gericht op het berekenen en verwerken van stromen. Er wordt ergens gebouwd, dat levert verkeer op en dat moet verwerkt worden. Vergelijkbaar met afvalwater en rioleringen. De oplossingen die dat opleverde waren vaak nogal statische blauwdrukken voor de toekomst. Tegenwoordig bestaat die technische en kwantitatieve benadering van verkeer nog steeds maar daarnaast is er ook veel meer sprake van slimmer benutten van het verkeerssysteem door kwaliteitsverbetering, integraal beleid, communicatie, betrokkenheid van burgers en bedrijven of gedragsbeïnvloeding. Daarmee is een meer flexibele aanpak van verkeersproblemen mogelijk, maar is de verkeersplanning daarmee voldoende toegerust voor de toekomst?

1. Inleiding

In deze paper wordt beschreven hoe het verkeerssysteem in Nederland in het algemeen - en in Den Haag in het bijzonder - zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. Ook komt globaal aan de orde hoe het beleid, de economie en de maatschappij in die periode veranderd zijn. Op basis van deze globale analyse wordt geprobeerd om enkele conclusies en vragen te formuleren over het beleid, de opgaven en de planningsmethoden voor de komende jaren.

2. Ontwikkelingen

2.1 Economie en maatschappij

Tussen 1960 en 1970 groeide de Nederlandse economie razendsnel. In die jaren werd de groei van het nationaal inkomen regelmatig met dubbele cijfers geschreven. Het autobezit en het autogebruik groeiden, zoals bekend, mee. Tussen 1960 en 1967 groeide het aantal personenauto's in Den Haag van 37.616 naar 89.061. Tegelijkertijd daalde het fietsgebruik fors. Toch gingen in 1968 nog 60% van de mensen met de fiets naar het werk en nog maar 15% met de auto. (bron: Stadskrant gemeente Den Haag april 1968) Tegelijkertijd veranderde ook de maatschappij in hoog tempo. De baarden en haren werden lang en de rokken kort. De popcultuur bloeide op, zeker in Den Haag. Er werd gedemonstreerd en de jeugd zette zich af tegen de gevestigde orde en de eerste scheurtjes traden op in de strak georganiseerde maatschappelijke en religieuze zuilen. Het hoger onderwijs werd gedemocratiseerd en toegankelijk voor velen. Het krijgen van kinderen werd meer een vrije keuze, na de introductie van de pil. De vrouwenemancipatie kwam op stoom. In 1972 werd bijvoorbeeld het feministisch tijdschrift 'Opzij' opgericht. Begin jaren zeventig groeide ook het besef dat de voortdurende groei niet alleen welvaart bracht, maar ook nieuwe problemen. Zoals milieuvervuiling, de energieverstopping en verkeersonveiligheid. De club van Rome, een groep Europese wetenschappers, publiceerde in 1972 haar gerucht makende rapport: 'grenzen aan de groei'. De titel zegt al genoeg. En in 1973 kwam de eerste oliecrisis waarbij Joop den Uyl in een legendarische televisietoespraak verklaarde "dat het nooit meer zou worden zoals het geweest was". Toch was er in deze periode ook nog ruimte voor idealen. Hetzelfde kabinet Den Uyl (1973-1977) droeg niet voor niets het etiket "de verbeelding aan de macht" met zich mee. De economische gevolgen van de eerste oliecrisis waren in feite niet zo groot. Pas bij de tweede oliecrisis - in 1979 ingezet met de komst van de ayatollahs in Perzië/Iran - begon een periode waarin de huizenprijzen instorten, industrieën massaal de poorten moesten sluiten en het kabinet fors ingreep. Het kabinet van Agt kwam met het plan Bestek '81 waarmee een tijd van grote bezuinigingen werd ingezet. Vanaf de tweede helft van de jaren tachtig begon de Nederlandse economie weer aan een periode van gestage economische groei. Zij het niet zo snel als in de jaren zestig en af en toe even terugvallend, zoals in 2001 na het leeglopen van de 'internet-bubble'. Aan de economische voorspoed kwam in 2008 een abrupt einde met de kredietcrisis gevolgd door de eurocrisis. Nederland moest de broekriem aanhalen en was in 2013 - zoals journalist Martin Sommer schreef - 'niet zozeer economisch, maar dan toch wel geestelijk en mentaal, de instorting nabij'.

Kortom de jaren zestig en zeventig waren een periode met ups en downs maar ook een met tegenstellingen. Enerzijds een tomeloze en snelle groei, anderzijds ook zorgen, tegenslagen en *kritiese* geluiden over de effecten van die groei. In de ontwikkeling van de infrastructuur zijn die tegenstellingen ook goed zichtbaar. Enerzijds de snelle uitbreiding van het hoofdwegennet en de opening van een nieuw Schiphol (1967), anderzijds protesten tegen rijksweg 19 door Midden-Delfland en oprichting van kritische belangenverenigingen zoals 'Milieudefensie'(1971), 'Stop de kindermoord' (1973) en de 'Fietsersbond' (1975). Belangrijke verkeersveiligheidsmaatregelen zoals het verplicht

dragen van de bromfietshelm (1975) en de autogordel (1976) en de maximumsnelheid op autosnelwegen (1973) en het woonerf (vanaf ca. 1970) stammen ook uit deze periode. Er kwam in die tijd ook meer behoefte aan verkeersspecialisten. In 1972 werd de Verkeersacademie in Tilburg gestart.

2.2. *Beleid*

In de jaren zestig buitelden de groeicijfers en –verwachtingen over elkaar heen. Nederland zou doorgroeien naar 20 miljoen inwoners in 2000. De eerste woningnood na de oorlog was aangepakt door de bouw van vele goedkope woningen, vaak in etagebouw. Maar de snel welvarender wordende bevolking verlangde naar grotere en ruimere woningen. Het ruimtelijk beleid zag in die tijd twee grote vraagstukken. Aan de ene kant een gebrek aan ruimte in het westen van het land en een toenemende druk op het Groene Hart en aan de andere kant het achterblijven van de ontwikkeling in perifere landsdelen zoals het noorden en Limburg. In de Tweede Nota Ruimtelijke ordening (1966) werd dan ook ingezet op decentralisatie van bevolking en werkgelegenheid en in de derde Nota Ruimtelijke Ordening (1977) werd dit beleid verder doorgezet met de ontwikkeling van groeisteden en groeikernen. De basis voor dit beleid werd gevormd door het idee dat Nederlanders massaal verlangden naar een suburbaan woonmilieu. Een eigen eengezinswoning met een tuin. Om ongecontroleerde suburbanisatie tegen te gaan werd een beleid van 'gebundelde deconcentratie' ingezet waarbij een beperkt aantal dorpen en steden grote hoeveelheden woningen mochten bouwen.

In Den Haag werd de ruimtenood extra hoog ingeschat. De stad heeft immers - minder dan de andere grote steden - geen natuurlijk achterland waar de gebundelde deconcentratie kon plaatsvinden. In 1962 werd Zoetermeer daarom al aangewezen als opvang voor Den Haag. Die ontwikkeling werd echter beschouwd als een inbreuk op het Groene Hart en was daarom niet voor herhaling vatbaar. Midden jaren zeventig was er een tekort aan bouwplaats voor circa 15.000 woningen in de Haagse agglomeratie. Verwacht werd een aanvullende behoefte van 75.000-80.000 woningen in de periode 1980-1990. Suburbanisatie leek onvermijdelijk. In kamerstukken uit die periode (zitting 1974-1975 nr. 12831 blz. 8) staat bijvoorbeeld: "Om te beginnen staat de verstedelijking in de gehele westerse cultuurkring (van San Francisco oostwaarts tot de Oeral) helaas in het teken van de verzwakking van de positie van de stad en in het teken van de suburbanisatie. Kennelijk liggen aan die beweging fundamentele psychologische en maatschappelijke krachten ten grondslag. Men kan ze betreuren; men kan ze evenwel niet ontkennen". De ontwikkelingen in de Verenigde Staten, waar massaal autobezit en suburbanisatie al veel verder gevorderd waren, vormden voor velen het toekomstbeeld. Vanwege het gebrek aan ruimte werd vanaf medio jaren zestig ook krachtig ingezet op spreiding van de rijksdiensten vanuit den Haag. Door ruim 15.000 arbeidsplaatsen te verhuizen naar plaatsen als Heerlen, Emmen, Groningen en Zwolle werd verwacht dat het aantal inwoners en de ruimtevraag rond Den Haag met circa 50.000 inwoners zou afnemen. Perifere regio's zoals Limburg, Groningen en Twente zouden profiteren. Dat was ook nodig vanwege economische tegenslag in die regio's, zoals de mijnsluiting, de verdwijnende textielindustrie en de voortgaande mechanisering van de landbouw. Begin jaren tachtig werd dit spreidingsbeleid alweer beëindigd. Er was veel weerstand tegen - vooral van de betrokken werknemers - maar ook werd duidelijk dat de veerkracht van Den Haag - en de andere grote steden - ook grenzen kent. Tussen 1960 en 1980 liep het inwoneraantal van Den Haag terug van 600.000 tot circa 440.000. Het voorzieningenniveau ging achteruit, er lag veel terrein braak - onder andere wachtend op grote verkeersprojecten - en er werd weinig meer geïnvesteerd in de bestaande woningvoorraad. Het winkelapparaat in de binnenstad verloor terrein aan nieuwe winkelcentra zoals Leidschenhage (Leidschendam, gebouwd in de jaren zeventig) en in de Bogaard (Rijswijk, geopend in 1963). Na 1980 neemt het inwoneraantal van Den Haag weer toe. De stadsvernieuwing komt op gang en, vanaf midden jaren negentig, de ontwikkeling van de Vinex-wijken. In 2002

werd het grootste deel van de Vinex-locaties door een grenswijziging bij den Haag gevoegd.

Op 1 september 2011 was het inwoneraantal van de gemeente zo alweer gegroeid tot 500.000. Inmiddels staat de teller alweer op 509.000. Verwacht wordt nu dat de bevolking van Den Haag de komende 30 jaar nog eens met 60.000 – 80.000 inwoners zal groeien. Opvallend genoeg is die toename vergelijkbaar met de periode 1980-2010. Het einde van de bevolkingsgroei lijkt hier dus nog niet aan de orde.

2.3 Problemen en oplossingen

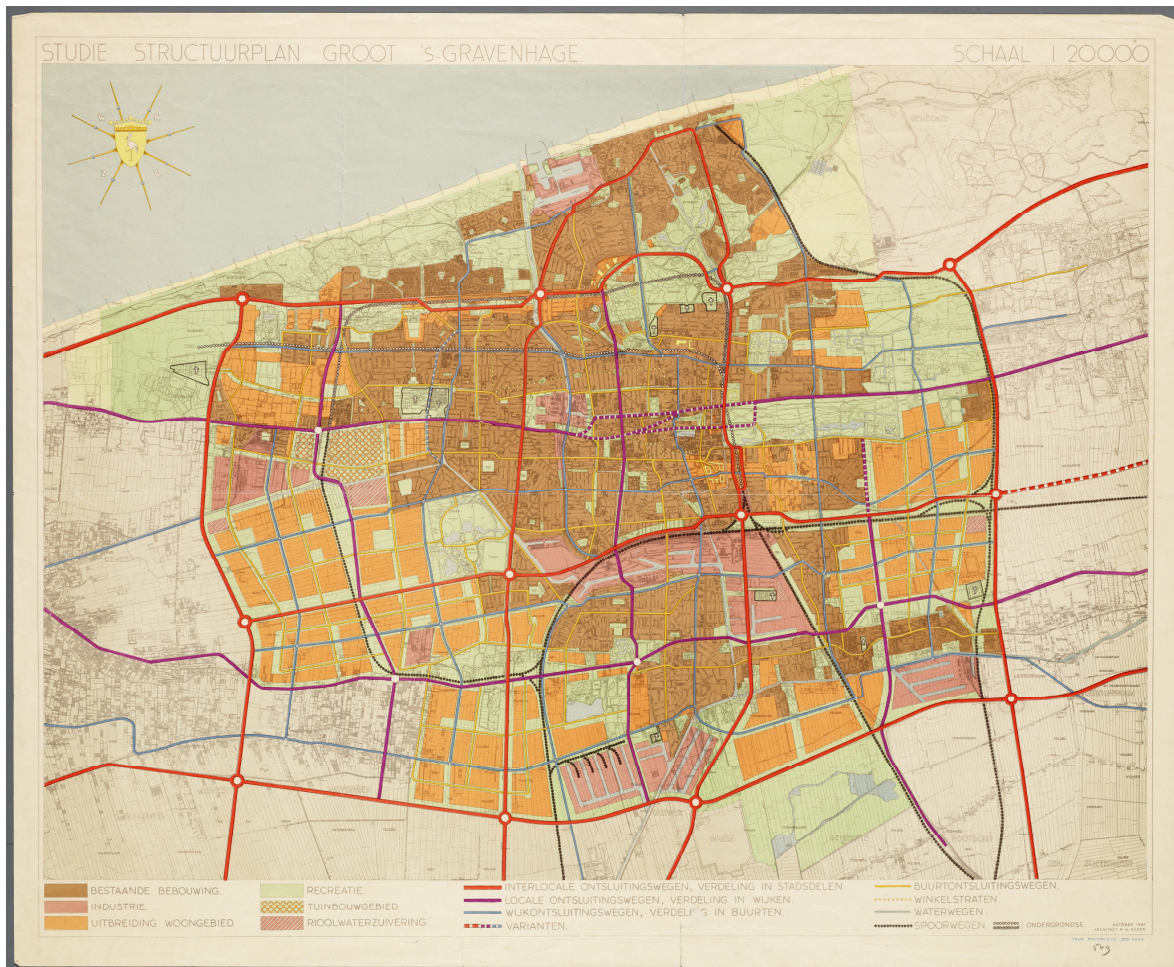
De verkeersproblematiek aan het begin van de jaren zeventig werd vooral bepaald door de snelle groei van het autoverkeer en de toename van het forensisme. Er was veel behoefte aan extra wegen en tegelijkertijd kalfde het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets af. Door de toename van woningbouw buiten de stad groeide ook het aantal forenzen. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers steeg in Nederland tussen 1960 en 1970 van circa 1500 naar meer dan 3000. Na 1972 daalde het aantal dodelijke slachtoffers geleidelijk tot 650 in 2012.

Om de groei van het verkeer te kunnen opvangen werden er tal van grote projecten gestart. Omdat bovendien verwacht werd dat die groei nog lang niet ten einde was, werd groot uitgedapt. De grote infrastructuurprojecten vergden ook toen al een lange voorbereidingstijd en veel geld en daarom duurde het vaak tot in de jaren zeventig voordat het bouwen ook echt kon beginnen.

Vanaf het begin van de jaren tachtig namen de verkeersproblemen toe. Beginnend met de studie 'afrekenen met files' van bureau Mc Kinsey (1986) werd een nieuwe periode van grote investeringen in vooral het hoofdwegennet ingezet. In diezelfde tijd werd ook gestart met verbetering van het spoorwegennet (o.a. het plan Rail 21 uit 1988) en de introductie van meer marktwerking in het openbaar vervoer. NS werd in 1993 verzelfstandigd en vanaf 1995 begonnen de aanbestedingen in het streekvervoer.

Richtinggevend voor veel projecten in Den Haag, zeker waar het verkeer betreft, was het uitbreidingsplan van Dudok uit 1949. (zie fig. 1)

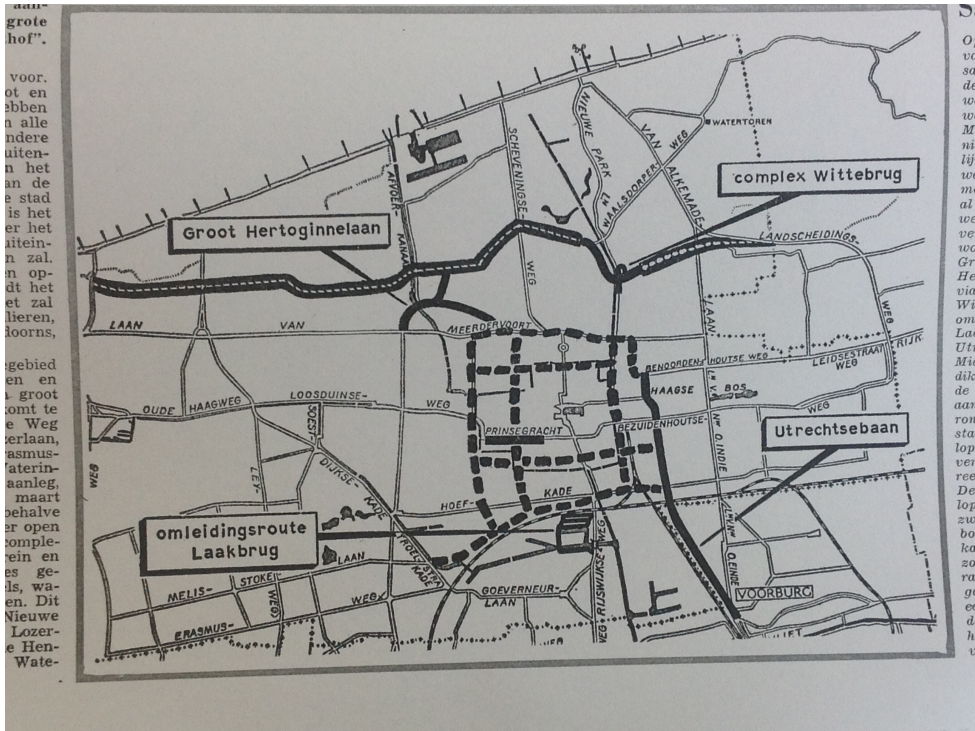
In dat plan werden nieuwe stadswijken op de kaart gezet maar vooral ook veel infrastructuur. Drager vormde een grid van grote doorgaande wegen waarbij de wegen evenwijdig aan de kust verhoogd zouden worden aangelegd en de wegen haaks op de kust verdiept. Naast een Utrechtsebaan zou de stad ook worden voorzien van een Rotterdamse- een Leidse- en een Zoetermeersebaan. Opvallend is verder de aanleg van een groot aantal binnenhavens en de komst van een ringspoorlijn vanaf station Hollands spoor via Den Haag Zuidwest naar Scheveningen en dan weer terug naar station Hollands Spoor via het huidige Centraal Station. In Den Haag Zuidwest zou een groot nieuw station worden toegevoegd.



Figuur 1 : Structuurplan voor groot 's Gravenhage, Dudok 1949

In de jaren zestig en zeventig kwamen er veel nieuwe plannen op tafel om de groeiende stad vorm te geven :

- In een eerste 'verkeerscirculatieplan' werden twee nieuwe ringwegen rond de binnenstad ingetekend en werd een aantal grootschalige werken in uitvoering genomen. Eind jaren zestig kwam een groot aantal projecten gereed. Onder andere de fly-over door de Scheveningsebosjes bij Madurodam (de prof. B.M. Teldersweg) , de verbreding van de Zuid-Hollandlaan en Benoordenhoutseweg (bij het provinciehuis) en de verbreding van de Groot Hertoginnelaan (die in 2014/2015 overigens weer versmald zal worden)

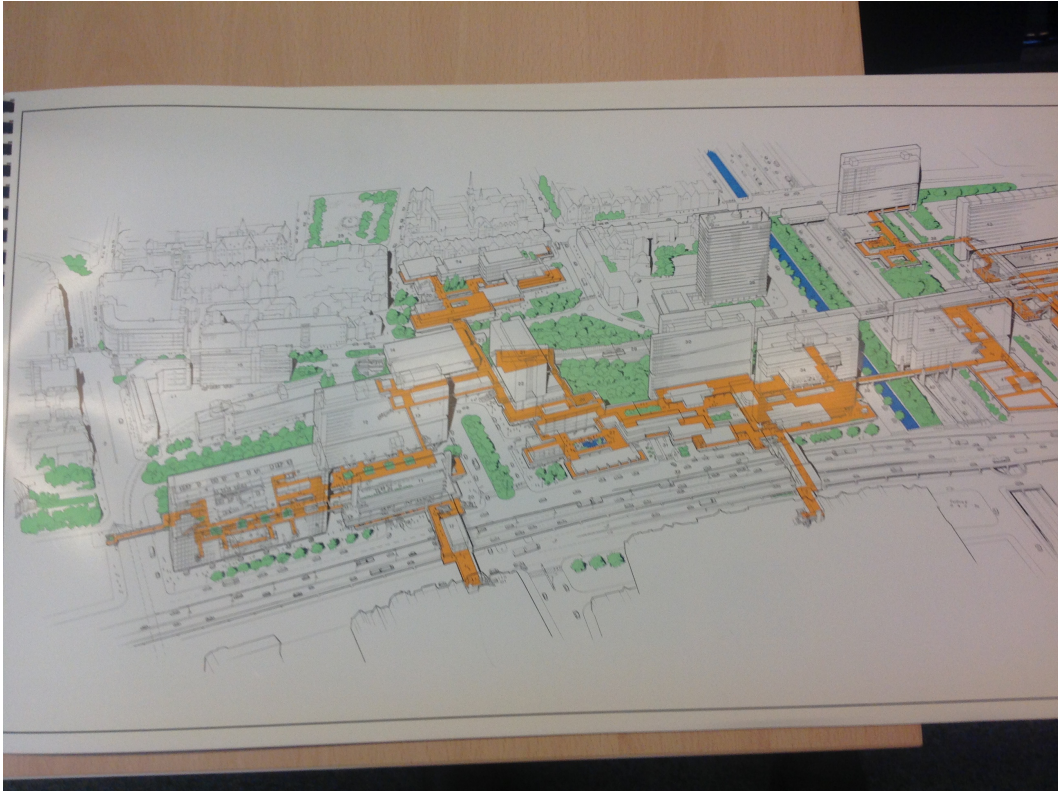


Figuur 2 verkeersplan met ringwegen rond het centrum van Den Haag (ca. 1962)

- In de binnenstad werden in 1966 de eerste voetgangersgebieden aangelegd op de Plaats, het Noordeinde en in de Hoogstraat.
- Voor het gebied bij het Centraal Station en de Nieuwe Kerk werden in de jaren zestig en zeventig voortdurend nieuwe plannen gemaakt. Deels gerealiseerd werd het 'plan 2000'. Met de komst van een nieuw Centraal Station moest een hoogstedelijk gebied tot ontwikkeling komen. Kern van het plan vormde forse hoogbouw en scheiding van verkeerssoorten. De voetgangers werden op + 1 niveau ingetekend en daaronder zou dan ruimte zijn voor autowegen en parkeerruimte. Delen van dit plan werden ook uitgevoerd. Onder andere het Prins Bernhardviaduct, en de Ministeries van Justitie en Binnenlandse zaken die veertig jaar later, in 2010, door de departementen alweer werden verlaten. Zij verhuisden naar nieuwbouw direct naast de oude gebouwen.

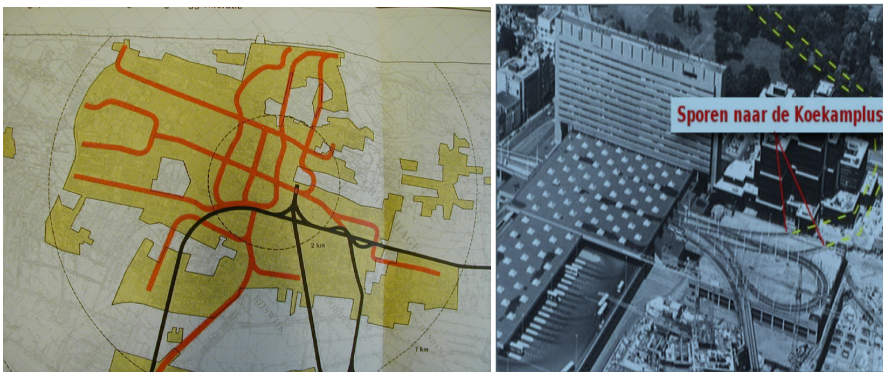


Figuur 3 2010: nieuwe ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken in aanbouw naast het Centraal Station



Figuur 4 het 'plan 2000': naast het nieuwe centraal station: kantoren, voetgangers op +1 en verdiepte snelwegen voor de auto

- Het semi-metroplan. Door de groei van het autoverkeer liep het gebruik van het openbaar vervoer voortdurend terug.



Figuur 5 Het semi-metroplan uit 1969 en de nooit gebruikte 'koekamplius' richting Scheveningen

Na de sluiting van het spoor naar Scheveningen in 1953, werden begin jaren zestig de regionale tramlijnen naar Wassenaar (de 'gele' tram) en Voorschoten (de 'blauwe' tram) opgeheven. Het stadstram systeem raakte verouderd en voortdurend werd gezocht naar mogelijkheden voor een nieuw openbaar vervoerssysteem. Rotterdam had al sinds 1968 metro en Amsterdam zou in 1977 volgen. Den Haag zette in op een 'semi-metro'. In de plannen werd een groot aantal semi-metrolijnen ontworpen. Uiteindelijk zouden slechts delen uit dat plan werkelijkheid worden. Met name de tramtunnel in de Grote Marktstraat het tramviaduct over het Centraal Station naar Bezuidenhout stammen uit dit plan. Evenals het idee om regionale raillijnen rechtstreeks door te laten lopen op het tramnet: het latere Randstadrail. Herstel of vervanging van de verdwenen treinverbinding naar Scheveningen werd op basis van het semi-metroplan voorbereid door aanleg van de 'Koekamplius' op het dak van het Centraal Station.

Aanleg volgde echter niet, vanwege de schade die een betonnen viaduct zou aanrichten in het groengebied van Koekamp en Malieveld. Onder het station werd later ook ruimte gereserveerd om Randstadrail via een tunnel door te trekken naar Scheveningen. Ook die reservering werd niet benut.

- Vanwege de vele verkeersslachtoffers in het begin van de jaren zeventig werd gezocht naar veiliger verkeersoplossingen. Een voorbeeld daarvan is de Modelfietsroute die vanaf het centrum richting Kijkduin liep. Deze route bestond uit een geheel vrijliggend doorgaand fietspad van de binnenstad tot aan Kijkduin.

Enkele grote projecten uit de jaren zeventig op een rij:

- 1973: Nieuw Centraal Station vervangt Station Staatsspoor
- 1976: Opening Utrechtsebaan
- 1977: Opening Zoetermeerlijn
- 1979: Opening Modelfietsroute

Met de start van de bouw van de Vinex-wijken begint de stad aan een nieuwe bloeiperiode. Nieuwe woningen worden tegen de bestaande stad aan gebouwd. Leidschenveen, Ypenburg en Wateringseveld vormen een nieuwe gordel van verstedelijking rond de stad met in totaal meer dan 20.000 woningen. De nieuwe wijken worden veelal aangesloten op bestaande wegen en (verlengde) tramlijnen. Met de fiets is de Haagse binnenstad meestal niet verder weg dan 5-10 kilometer. De binnenstad zelf ontwikkelt zich in die jaren tot een populair vrijetijdscentrum en een gewilde werkplek. Ministeries keren in terug naar de binnenstad vanuit bijvoorbeeld Rijswijk en Zoetermeer. Met de komst van internet en flexwerken lijkt de intensivering van de binnenstad nog verder door te zetten. Zo worden veel ministeries die tot nu een eigen pand hadden de komende jaren met tweetallen in één gebouw samengevoegd. De concentratie in werkgebieden kan daardoor binnen een paar jaar heel snel toenemen. Gevolg is wel dat kantoorruimte verder naar de rand van de stad structureel leeg komt te staan. Wat betreft verkeer en vervoer zijn de afgelopen jaren nog een aantal grote projecten uitgevoerd. Bijvoorbeeld de Noordelijke Randweg/Hubertustunnel (2008), Randstadrail naar Zoetermeer en Rotterdam (2007) de Zuidelijke Randweg (1998) en de Tramtunnel in de Grote Marktstraat (2004). Daarbij kreeg een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte steeds meer aandacht. Bijvoorbeeld in de Prinses Beatrixlaan, voor het Centraal Station (nadat het verkeer onder de grond via de Koningstunnel kon worden geleid) en op de nieuwe Boulevard in Scheveningen. De laatste jaren groeit de bevolking van Den Haag stevig door omdat er meer natuurlijke aanwas is dan voorheen en door de komst van onder andere meer Oost-Europese migranten. Veel woningen worden er momenteel niet gebouwd, dus de bevolkingsgroei leidt tot enige toename van de gemiddelde woningbezetting.

2.3. Planningsmethoden

In de jaren zestig en zeventig was de verkeerskunde sterk gericht op kwantificering van de verkeersstromen. Verkeer werd behandeld als een zuiver technisch vraagstuk vergelijkbaar met andere netwerken zoals het rioolstelsel of het elektriciteitsnet. De bouw van een x-aantal woningen levert een bepaalde verkeersstroom op en die moet worden gefaciliteerd. Het nog steeds gangbare gebruik van verkeersmodellen en -tellingen is een logisch gevolg van deze kwantitatieve aanpak. Rapporten en nota's uit die jaren bevatten vaak weinig conclusies of beschouwingen over de beleidsmatige effecten van verkeer. Zo werd in een Haagse beleidsnota over verkeersveiligheid uit die tijd gedetailleerd beschreven hoeveel mensen precies een ongeluk in het verkeer hadden gehad en wat daarvan de oorzaak was. De conclusie van de nota: "het is nu nog niet te zeggen welke maatregelen nu getroffen zouden moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren". De verkeersafdeling van de gemeente bestond in die jaren dan ook voor het merendeel uit mensen die verkeersgegevens verzamelden en ordenden.

In de jaren daarna trad een verschuiving op naar meer 'integrale' en 'interactieve' planvormen. Mogelijke verklaringen voor die verschuiving zijn:

- door het steeds maar groeiende autoverkeer ontstond steeds meer gebrek aan ruimte voor uitbreiding van infrastructuur. Door het verkeer meer 'integraal' – meer in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling - te bekijken zou het verkeer al bij de bron kunnen worden aangepakt en ingeperkt. Bijvoorbeeld door woonwijken bij een station te plannen. De verkeerskundigen en –planologen hoopten zo ook wat minder aan het eind van het planningsproces te worden ingeschakeld.
- Door de groeiende mondigheid van de burger lukte het steeds minder om grootschalige infrastructuur op een technische manier aan te leggen. Inspraak en betrokkenheid van burgers en bedrijven in een 'interactief' proces, werden steeds vaker ingezet om toch tot besluitvorming te kunnen komen.
- Kritische burgers en bedrijven vroegen en eisten steeds vaker om planvorming met een goed gefundeerde en uitgebreide onderbouwing en verantwoording en een transparante communicatie.
- Hogere eisen aan verkeersveiligheid en milieu.

Een mooi voorbeeld van de huidige planvorming is het Verkeerscirculatieplan Binnenstad dat in 2009 in Den Haag werd ingevoerd. Het betreft het afsluiten van een aantal doorgaande routes voor autoverkeer in het centrum van de stad gecombineerd met een nieuwe inrichting van het verblijfsgebied. De technische planningsmethoden werden hier enerzijds volop ingezet, maar daarnaast werd ook zeer veel aandacht geschonken aan de communicatie met betrokken burgers en bedrijven. Zo min mogelijk werd aan het toeval overgelaten. Op elke vraag werd een antwoord bedacht. Op die manier bleek het mogelijk om een dergelijk omstreden plan toch tamelijk soepel in te voeren.

Voor de komende periode zullen interactieve en meer integrale plannen ongetwijfeld een belangrijke rol blijven spelen. Maar mogelijk zijn ook nieuwe planningsmethoden en – technieken nodig omdat de opgaven veranderen. De voortdurende groei van met name het autoverkeer lijkt steeds verder af te vlakken en de opgaven in de stad zullen daarom minder vaak over het faciliteren van verkeersstromen gaan en vaker over 'kwaliteit', 'uitstraling', 'beleving', 'slim organiseren' en 'beter benutten', 'acupunctuur' en 'openbare ruimte'.

4. Conclusies

Den Haag heeft de afgelopen veertig jaar qua verkeersplanning verschillende fases doorgemaakt. Het resultaat is nog steeds terug te vinden in het stadsbeeld. In de jaren zestig overheerste de onstuimige groei van de economie en het autoverkeer. Grootschalige ingrepen werden gedaan om daarvoor ruimte te maken. Veel projecten, bijvoorbeeld de Utrechtsebaan, werden pas in de jaren zeventig uitgevoerd. Tegelijkertijd verlieten veel inwoners en werkgelegenheid de stad onder invloed van het ruimtelijk beleid dat zich richtte op spreiding en 'gebundelde deconcentratie'. De verkeersplanning was in die jaren vooral gebaseerd op de kwantitatieve opgaven. Vanaf het begin van de jaren tachtig werd de stad weer populair en werden de planningsmethoden meer 'integraal' en 'interactief'. Dat was nodig omdat inmiddels duidelijk was geworden dat het verkeersbeleid in samenhang met het ruimtelijk beleid en in overleg met burgers en bedrijven meer successen kan boeken. Voor de komende jaren zullen nieuwe planningsmethoden gezocht moeten worden omdat de 'opgave' verandert. Groei en kwantiteiten zullen minder belangrijk worden, kwaliteit en beleving zullen aan betekenis winnen. Geconcludeerd kan worden dat:

- De bevolkingsgroei van 1980-2010 voor de stad Den Haag vergelijkbaar is met de groei die tot 2040 verwacht wordt.
- Die groei vindt echter nu anders plaats dan voorheen. Niet meer in grootschalige nieuwbouwlocaties maar door verdichting of toename van de gemiddelde woning- en kantoorbezetting.
- Flexibiliteit blijft gewenst, want ontwikkelingen staan minder vast dan prognoses soms doen geloven.
- Kwaliteit wordt belangrijker dan kwantiteit en de planning moet daar op inspelen.