

Agendapunten voor een robuuste Hofstad

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

Frans Botma
Gemeente Den Haag
frans.botma@denhaag.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

Samenvatting

Agendapunten voor een robuuste Hofstad

Met de economische crisis, die in 2008 begon, is een nieuw tijdperk aangebroken. Een tijdperk waarin oude zekerheden en patronen niet meer op dezelfde manier geldig zijn. Ook voor de verkeers- en vervoersagenda geldt dat. Er is een einde gekomen aan een periode van voortdurende economische groei en aan een tijdperk waarin ruimschoots middelen beschikbaar waren voor verkeer en vervoer. Maar ook een afname van de bevolkingsgroei, de vergrijzing en de snelle opkomst van internet hebben effect op de toekomst van de stad. Een nieuwe verkeers- en vervoersagenda is daarom nodig.

Op basis van een globale toekomstanalyse probeert deze paper aan te geven welke onderwerpen hoog op zo'n nieuwe verkeers- en vervoersagenda van de gemeente Den Haag zullen prijken.

De globale toekomstanalyse is gebaseerd op de 'STEP-methode'. Een methode waarbij vanuit verschillende invalshoeken vooruitgeblikt wordt. Voorbeeld van zo'n invalshoek is de demografie. Hoe ontwikkelt de omvang en de samenstelling van de bevolking zich en wat betekent dat vervolgens voor de mobiliteit? Een andere invalshoek is het sociaal-culturele aspect. Hoe verandert het gedrag en de voorkeuren van mensen en welk verplaatsingsgedrag levert dat op? Uit de analyse volgens de 'STEP-methode' blijkt dat er nogal wat ontwikkelingen zijn die kunnen leiden tot een verdere groei van de mobiliteit in en om Den Haag. De bevolking groeit nog en door de economische en een aantal sociaal-culturele ontwikkelingen neemt het aantal verplaatsingen van die bevolking verder toe. Maar de reispatronen worden ook diffuser en meer gespreid over de dag omdat steeds meer mensen een 'eigen programma' volgen, daarbij geholpen door allerlei technische hulpmiddelen. In het tweede deel van deze paper worden deze ontwikkelingen vertaald naar meer concrete agendapunten waar de gemeente Den Haag de komende jaren mee aan de slag kan gaan. Kernwoorden die dan opkomen zijn : 'quality of life', minder nadruk op de spits, herontwikkeling van centraal gelegen locaties, beter openbaar vervoer, betere fietsvoorzieningen, meer ruimte voor parkeren, meer kwaliteit in de openbare ruimte en innovatie.

1. Inleiding

Na een periode van onbekommerde voorspoed is de stedelijke ontwikkeling vanaf 2008 , tamelijk plotseling, bijna tot stilstand gekomen. Er wordt nog wel gebouwd in de stad, maar dat zijn vooral kantoor- en woningbouwprojecten die al in gang waren gezet vóór de crisis. Ook aan de infrastructuur in en rond de stad wordt nog driftig gebouwd. Maar ook hier lijkt het eind van een tijdperk in zicht. De Vinex-locaties zijn bijna af, het Centraal Station is in 2014 klaar en het tramnet wordt de komende 5 jaar geschikt gemaakt voor Randstadrail. De bouw van de Rotterdamsebaan start in 2015 en in de regio zijn weerbarstige projecten zoals de spoortunnel Delft of de A4 Delft-Schiedam – na jarenlange voorbereiding en besluitvorming – eindelijk in aanleg.

Bovendien klinkt alom de kreet: het is crisis, het geld is op en het wordt niet meer wat het geweest is. Dat kan waar zijn maar een crisis gaat – per definitie – ook weer een keer voorbij.

De vraag is dan: welke toekomst wacht de stad daarna? En wat betekent die verdere toekomst voor het verkeers- en vervoerssysteem?

In deze paper formuleren we op basis van een toekomstverkenning op hoofdlijnen een aantal agendapunten voor de verkeers- en vervoersagenda van Den Haag in de periode tussen nu en 2040.

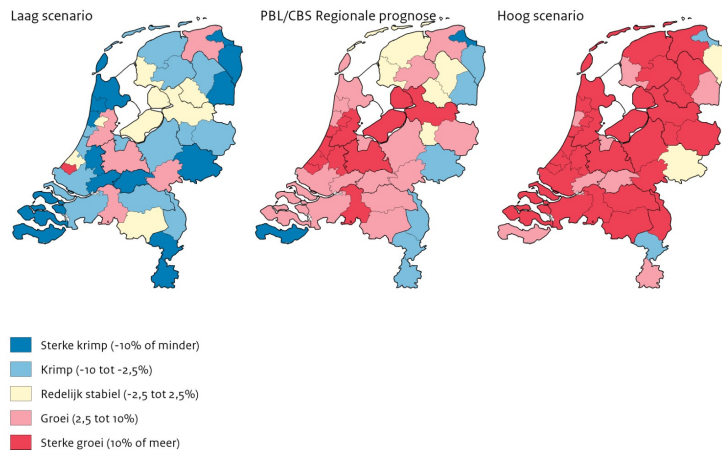
2. Globale Toekomstanalyse : DE STEP

Om wat meer zicht te krijgen op de toekomstige ontwikkeling van Den Haag zijn we gestart met een globale toekomstanalyse, gebruik makend van de methode 'DE STEP'. De 'STEP'-methode is van oorsprong een bedrijfskundig model waarbij vanuit verschillende invalshoeken naar de ontwikkelingen op macro-niveau wordt gekeken. Bij elke ontwikkeling wordt vervolgens de vraag gesteld: en wat betekent dit voor ons bedrijf of onze sector? In dit geval: wat betekenen algemene ontwikkelingen en trends voor het verkeers- en vervoerssysteem in de stad Den Haag? De beschouwde invalshoeken zijn achtereenvolgens: **D**emografische, **E**conomische, **S**ociale, **T**echnologische, **E**cologische, en **P**olitieke factoren. Kortom: "DE STEP".

2.1 Demografische ontwikkeling: Den Haag groeit

De bevolking in Den Haag groeit in gestaag tempo. De laatste jaren met gemiddeld circa 6000 personen per jaar. Dit wordt veroorzaakt door een positief buitenlands migratiesaldo , maar ook – en dat is jarenlang niet voorgekomen – door natuurlijke aanwas.

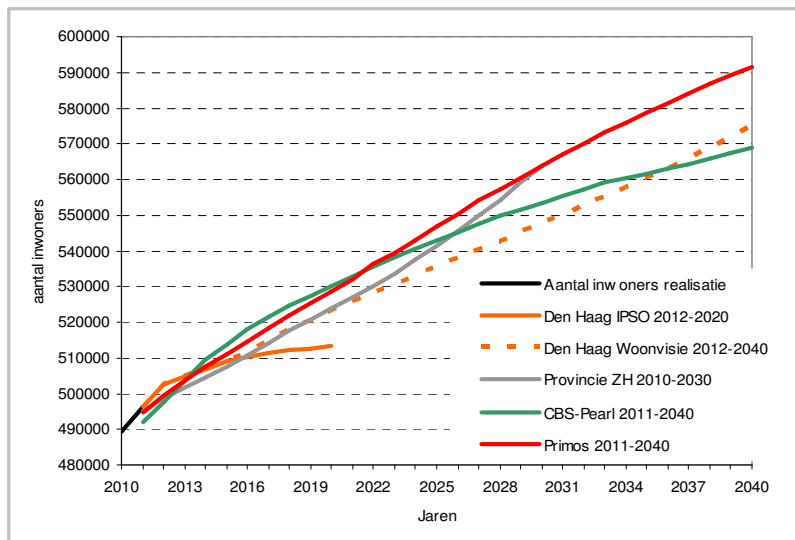
Figuur 1 Regionale bevolkingsprognose 2010-2040



Bron: Planbureau voor de Leefomgeving 2011

En, zoals te zien is in figuur 1: de bevolking in (rand-) stedelijke gebieden, zoals Den Haag, groeit naar verwachting door, ondanks de vergrijzing en ondanks een afnemende bevolkingsgroei. De meer perifere en landelijke gebieden krimpen daarentegen.

Figuur 2 Bevolkingsprognose voor de gemeente Den Haag 2010-2040



Bron: Gemeente Den Haag, DSO afdeling Onderzoek

Uit figuur 2 is af te lezen dat Den Haag rekt op een verdere toename van de bevolking tot bijna 600.000 in 2040. Een toename van 15 - 18%. Daarmee zou de stad bijna weer terugkomen op het maximale aantal inwoners dat in 1960 werd bereikt. Zie ook tabel 1 hieronder.

Tabel 1 : Aantal inwoners gemeente Den Haag

1890	1909	1933	1945	1960	1970	1980	1990	2000	2011
180.000	270.000	470.000	450.000	606.110	550.613	456.886	441.506	441.094	502.055

Bron: Gemeente Den Haag

De trek naar de stad blijft dus doorgaan. Ook de samenstelling van de bevolking wijzigt. Uiteraard neemt de vergrijzing toe, maar niet zo snel als het gemiddelde in Nederland. Met name het aantal ouderen tussen 65 en 80 jaar groeit sterk, het aantal ouderen boven de 80 neemt daarentegen af tot 2020. Een van de verklaringen daarvoor is dat een aantal leeftijdsgroepen – die de komende jaren de leeftijd van 80 passeren - in de jaren '70 en '80 naar groeikernen zoals Zoetermeer zijn vertrokken. De 'grijze druk' loopt al met al op in Den Haag op van 18,8 % in 2010 tot 21,5 % in 2020. In Nederland als geheel neemt de grijze druk veel sneller toe in diezelfde periode en wel van 22,8 % tot 30,7%.

Aan de andere kant treedt ook een verdere 'vergroening' op. De jeugd tot 20 jaar vormt in 2010 25,0 % van de bevolking, in 2020 is dat percentage 25,9. Het aantal scholieren en studenten in de stad neemt daarmee eveneens toe.

De potentiële beroepsbevolking – 20 – 65 jaar – groeit nog enigszins tot 2020 maar wordt daarna kleiner. Van 345.000 in 2011 tot 336.000 in 2027.

Tenslotte neemt ook de etnische diversiteit nog toe. Het aandeel Nederlandse Hagenaars gaat van 51,3% in 2010 naar 45,9% in 2020. Een meerderheid van de bevolking is dan

afkomstig van buiten Nederland. De grootste groepen zijn in 2020 Surinaamse Hagenaars (9,6%) Turkse Hagenaards (8,5%) en Marokkaanse Hagenaars (6,3%) Veel demografische getallen, maar wat betekent dat voor de mobiliteit? Een aantal mogelijke gevolgen zijn:

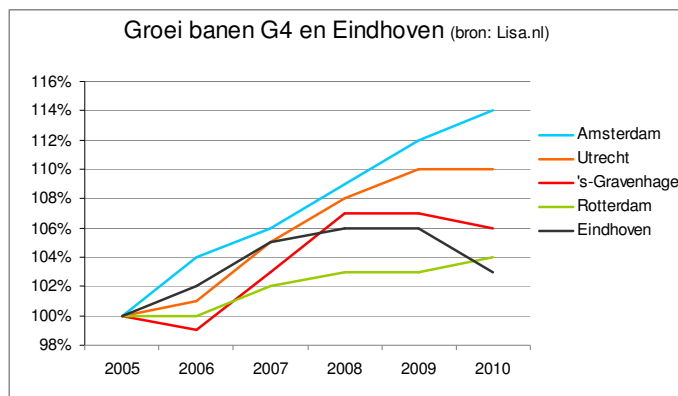
- 15-18% meer mensen is navenant meer mobiliteit en ook meer auto- en fietsbezit.
- Bepaalde onderdelen groeien sneller :
 - Meer actieve ouderen betekent meer vrijetijdsverkeer
 - Meer ouderen met beperkingen is meer vraag naar een veilig en toegankelijk verkeerssysteem
 - Meer jongeren impliceert meer fiets- en ov-gebruik
 - Meer éénpersoonshuishouden is ook extra mobiliteit
 - Minder Nederlandse Hagenaars is meer ov-gebruik
- Bepaalde onderdelen groeien minder snel:
 - Minder Nederlandse Hagenaars is minder fietsgebruik
 - Beperkte groei en later zelfs afname van de potentiële beroepsbevolking betekent – op den duur - minder spitsverkeer.

2.2 Economische ontwikkeling: internationale stad van recht en vrede

De economische ontwikkeling is ongewis, maar een aantal hoofdlijnen zijn wel te schetsen:

Den Haag is en blijft regeringsstad met alle bijbehorende ministeries, ambassades, adviseurs en juristen. De stad heeft echter ook andere ijzers in het vuur zoals de energiesector (Olie & Gas), zakelijke diensten (IT & Telecom, pensioenen en verzekeringen) en (zakelijk) toerisme. In opkomst zijn verder internationale organisaties op het gebied van recht en vrede zoals het Internationale Strafhof, Eurojust, oorlogstribunalen, Europol of het Europees Octrooibureau. De groei van de werkgelegenheid verloopt de laatste jaren minder snel, dan in een aantal andere stedelijke gebieden, zie ook figuur 2; de inkrimping van het ambtenarenapparaat – er werken nu nog 35.000 rijksambtenaren in de stad – is daarbij een belangrijke factor.

Figuur 2 Banengroei 2005 - 2010



Tabel 2 Werkgelegenheid en pendel gemeente Den Haag

	Totaal aantal banen	Banen bezet door inkomende pendel	Uitgaande pendel
2010	2010 : 266.000	110.000	55.000
2020	2020 : 281.000	n.b.	n.b.

Bron : Economische Visie 2012, gemeente Den Haag

De in- en uitgaande pendel is al jaren vrij constant en hier worden ook geen grote verschuivingen verwacht, zie ook tabel 2. De inkomende pendel komt voor bijna de helft uit de regio Haaglanden en verder vooral uit Rotterdam en Leiden.

Wat betreft de toekomst, zet Den Haag in elk geval in op een verdere groei en versterking van het cluster van internationale organisaties op het gebied van recht en vrede. Qua arbeidsplaatsen gaat dat niet om grote aantallen, maar in het kielzog van dit soort activiteiten wordt ook groei van afgeleide werkgelegenheid verwacht. Het aantrekken van dit soort functies vergt een goede 'quality of life'. Het verkeers- en vervoerssysteem is daar een onderdeel van.

Daarnaast wordt rekening gehouden met groei van de zorgsector en de vrijetijdseconomie. Vanwege de vergrijzing zal de behoefte aan zorg toenemen. De vrijetijdseconomie zal ook worden aangejaagd omdat de gespaarde pensioengelden geconsumeerd gaan worden door de groeiende groep 67-plussers.

Door invoering van het nieuwe werken zullen mensen meer thuis of op verschillende plaatsen werken. Alleen voor afspraken is het nodig om naar kantoor of een andere ontmoetingsplek toe te gaan. Het wordt gemakkelijker om buiten de spits te reizen en ook om op grotere afstand te gaan wonen. Voor meer mensen wordt het haalbaar om ver weg of zelfs in het buitenland te gaan of blijven wonen. Het wordt belangrijker dat het leuk en inspirerend is om naar het werk te komen. Aantrekkelijke centrumlocaties met een gemengd woon-werkmilieu winnen het daarom van kantoorparken aan de snelweg.

Door de groei van het internetwinkelen verandert ook het winkelgedrag. Sommige traditionele winkels komen daar nu al door in de problemen, bijvoorbeeld de boekhandels van Selexyz. Onzeker is echter of op den duur een groter deel van het winkelbestand verdwijnt of dat winkels juist blijven bestaan omdat mensen toch willen zien, passen en voelen wat ze kopen.

De beroepsbevolking groeit nog maar beperkt en neemt na 2020 zelfs af. Van belang is in dit verband om te constateren dat in de afgelopen 20-25 jaar de beroepsbevolking heel snel gegroeid is, met name door de toename van de arbeidsparticipatie van vrouwen. Dat proces is inmiddels vrijwel voltooid.

Voor de mobiliteit betekent dit :

- Meer behoefte aan goede internationale verbindingen
- Meer behoefte aan kwaliteit en service (mobiliteit als onderdeel van 'quality of life')
- Beperkte toename van pendel, minder spitsverkeer
- Behoeft aan goed ontsloten stedelijke locaties en afname van het belang van snelweglocaties
- Beperkte groei van werkende bevolking, meer mensen hebben inkomen zonder te werken.
- Meer vrijetijdsverkeer

2.3 Sociaal-cultureel

In 2008 heeft het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) het rapport 'Overwegend Onderweg' gepubliceerd. Een uitgebreide studie over "de leefsituatie en mobiliteit van Nederlanders". Daarin wordt gesteld dat sociaal-culturele veranderingen ook – naast economische, ruimtelijke en demografische ontwikkelingen -invloed hebben op de mobiliteit. Zij het vaak meer indirect. Het betreft dan volgens het SCP met name veranderende voorkeuren ten aanzien van gezinsvorming, het huwelijk, huishoudelijke taakverdeling, opleidings- en beroepsperspectieven en de invulling van vrije tijd.

Daarbij worden door het SCP de onderstaande '4 i's' genoemd als sociaal-culturele trends die invloed hebben op de mobiliteit:

- *Individualisering*. Het individu is belangrijker geworden en er wordt meer waarde gehecht aan de vrijheid en gelijkheid van mensen om een 'eigen leven' te leiden. Daarbij hoort ook bewegingsvrijheid. De groei van het aantal één- en tweepersoonshuishoudens wordt daar mede door verklaard, maar ook het gegeven dat binnen gezinnen ieder lid zijn of haar eigen 'programma' wil kunnen volgen. Dat levert meer mobiliteit op omdat alle gezinsleden naar hun eigen werkplek, school, sportveld of muziekschool gaan. Daarnaast is het zo dat kleinere huishoudens over het algemeen meer mobiliteit genereren dan grotere huishoudens. Bijvoorbeeld omdat 4 éénpersoonshuishoudens elk afzonderlijk naar de supermarkt gaan, terwijl een gezin van 4 maar één ritje maakt. Verwacht wordt dat de individualisering nog verder doorzet. Enerzijds door de voortgaande groei van het aantal kleine huishoudens anderzijds door de informatiemaatschappij die steeds meer mogelijke bestemmingen binnen bereik en onder de aandacht brengt.
- *Intensivering*. De laatste jaren is een druk leven steeds meer een teken geworden van een goed en gezond leven. Volle agenda's, zowel privé als op het werk zijn steeds vaker de norm geworden. Veelvuldig onderweg met de lease-auto, meerdere korte en langere vakanties per jaar, bezoeken aan vrienden en familie door het hele land etc. Ook de combinatie van zorg- werk en huishoudelijke taken betekent een intensivering. De auto is voor een intensieve levensstijl een populair vervoermiddel omdat daarmee ingewikkelde verplaatsingspatronen snel en flexibel kunnen worden afgelegd. Een toename van het autobezit wordt mede daarom ook nog verwacht.

Tabel 3 ontwikkeling van het autobezit in Den Haag

	Aantal auto's
1998	145.000
2007	170.000
2020	187.000

Bron: Gemeente Den Haag

- *Informatisering*. De opkomst van computer, internet, smartphone en navigatie heeft uiteraard ook invloed op de mobiliteit. Of informatietechnieken leiden tot meer, minder of andere mobiliteit wordt verschillend ingeschat. Mogelijk ook omdat meerdere effecten optreden. Bijvoorbeeld wie thuiswerkt hoeft niet naar het werk te reizen maar mogelijk leidt dat ook tot verder weg gaan wonen of andere verplaatsingen maken in de gewonnen tijd.
- *Internationalisering*. De grensoverschrijdende mobiliteit voor vakantie en recreatie is snel gegroeid. Maar ook door migratie zijn er meer relaties met het buitenland. Bedrijven en organisaties werken steeds meer internationaal en onderhouden daarvoor grensoverschrijdende contacten. De stijgende welvaart, lage vliegtarieven en betere weg- en spoorverbindingen wakkeren de internationale mobiliteit verder aan. Ook deze ontwikkeling lijkt – mede afhankelijk van de economische ontwikkeling – nog verder door te zetten de komende jaren. Dat geldt zeker voor een stad als Den Haag, die van oudsher al sterk internationaal georiënteerd is, en zich verder in die richting wil profileren door internationale organisaties en bedrijven aan te trekken.

Vrijwel al deze sociaal-culturele ontwikkelingen wijzen in de richting van een verdere groei van de mobiliteit en het autobezit.

Tegenover ontwikkelingen die de mobiliteit aanwakkeren zijn er ook mogelijke sociaal-culturele trends die juist de andere kant opwerken. Bijvoorbeeld:

- Een toenemende voorkeur voor meer duurzame leefstijlen waarin voortdurende groei en het gebruik van niet-hernieuwbare grondstoffen worden vervangen door meer duurzame alternatieven.
- Een tendens die hier ook genoemd kan worden is de ontwikkeling dat bezit van een eigen auto voor delen van de bevolking minder belangrijk of minder modieus kan worden. Bijvoorbeeld omdat parkeerruimte schaars wordt of omdat huurdeelauto's (nog) gemakkelijker beschikbaar en toegankelijk zijn met behulp van internet/smartphone.

2.4 Technologisch

Uiteenlopende technologische ontwikkelingen hebben invloed op de mobiliteit:

- Voertuigen zoals auto's en fietsen worden technisch beter en de levensduur neemt toe. Ook worden auto's en fietsen relatief niet veel duurder, deels zelfs goedkoper. Wanneer tegelijkertijd de inkomens stijgen wordt de aanschaf van veel vervoermiddelen voor meer mensen bereikbaar en aantrekkelijk.
- Nieuwe technieken zorgen voor schonere en zuiniger auto's. De lokale luchtkwaliteitsproblemen verdwijnen daardoor. Geluidhinder en ruimtebeslag veroorzaakt door auto's worden echter nog niet voldoende opgelost.
- Elektrische aandrijving voor fietsen breekt nu snel door omdat de techniek voldoende ver is. Voor de auto is elektrische aandrijving snel in opkomst, maar onzeker is nog of een echte doorbraak hier mogelijk is. Veel zal afhangen van de technische ontwikkeling, maar wet- en regelgeving en de olieprijs kan hier voor een tempoverhoging zorgen.
- In car-technologie zal op termijn de rol van de bewegwijzering overnemen.
- Auto's rijden zelf, waardoor wegen efficiënter benut kunnen worden.
- Door makkelijke online diensten kan de reiziger optimaal gebruik maken van verschillende reismogelijkheden.
- Elektronische tolheffing wordt technisch gemakkelijker en daardoor kansrijker.

2.5 Ecologisch

De voortdurende groei van de mobiliteit betekent een toenemend gebruik van niet-hernieuwbare brandstoffen, extra ruimtebeslag, luchtverontreiniging en geluidhinder. Mogelijke ontwikkelingen vanuit dit perspectief zijn:

- Het mobiliteitssysteem wordt nog steeds in hoofdzaak aangedreven door fossiele brandstoffen. De reële brandstofprijs is de laatste decennia nauwelijks gestegen. Mogelijk komt er door het stijgende gebruik van fossiele brandstoffen in de wereld op enig moment toch een sterke en plotselinge prijsstijging. Met name de olieprijs is daar gevoelig voor. Mogelijk komt er daardoor een energiecrisis. Dat kan leiden tot radicale veranderingen en een plotselinge doorbraak van andere technieken.
- Het verkeer zet op verschillende manieren het woon- en leefmilieu in de stad onder druk. Het is de vraag hoeveel daarvan acceptabel is of wordt geacht. Wanneer grenzen worden overschreden dan komen oplossingen zoals het autovrij maken van de binnenstad – Den Haag heeft sinds 2009 het 'verkeerscirculatieplan binnenstad' – vaker en ook elders in de stad aan de orde.
- Vanwege de opwarming van het klimaat moet de uitstoot van CO₂ door het verkeer snel omlaag. Momenteel veroorzaakt het verkeer circa 20% van de lokale CO₂ uitstoot in Den Haag. Dit vergt forse maatregelen om het verkeer te beperken of om de overstap naar klimaatneutrale energiebronnen te versnellen
- Gezondheid. De kennis over de gezondheidseffecten die optreden als gevolg van het verkeer neemt toe. Tegelijkertijd worden ook de eisen die gesteld worden aan de woon- en leefomgeving hoger. Schonere en mogelijk ook minder verkeer is nodig om de stad ook op termijn gezond te houden.

2.6 Politiek

Verkeer en vervoer blijft bij uitstek een publieke zaak. Opvallend is dat de bezuinigingen in deze sector – ondanks de crisis en de krappe overheidsfinanciën – tot nu toe relatief beperkt zijn gebleven. Overigens is er natuurlijk wel stevig gesneden in het openbaar vervoer en in de budgetten op wat langere termijn. Het is de vraag waar verkeer en vervoer op de politieke agenda zal staan in de komende jaren. Er zijn verschillende redenen te bedenken waardoor verkeer en vervoer minder hoog op de agenda zal staan. Bijvoorbeeld: er is de afgelopen jaren zoveel geïnvesteerd het kan nu wel wat minder, door de crisis en de vergrijzing groeit het verkeer niet meer zo snel. Ook zijn er argumenten om juist wel te blijven investeren: er is nog steeds mobiliteitsgroei, zeker in en rond de grote steden, en het investeren in hoogwaardige infrastructuur is een effectief middel om de stad economisch en sociaal vitaal te houden. In de verkiezingsprogramma's 2012 van de grote politieke partijen is mobiliteit wel steeds een duidelijk thema, maar geen thema met de hoogste prioriteit. Het accent ligt bij de meeste partijen op verbetering van het openbaar vervoer, ruimte voor de fiets en P&R, betere benutten van bestaande infrastructuur en de inzet van meer verkeersmanagement.

3. Agendapunten voor de toekomst van de stad en de stedelijke mobiliteit

De meer algemene trends en ontwikkelingen zoals hierboven beschreven zijn vertaald in een aantal meer concrete 'agendapunten' waar de stad Den Haag de komende periode mee aan de slag zal gaan:

3.1 Rekening houden met voortgaande groei van de mobiliteit en behoefte aan centraal gelegen locaties voor stedelijke ontwikkeling

Er komt in de periode tot 2040 nog een groei van 70.000 inwoners op de stad Den Haag af. Deze groei is vooral afkomstig van binnen- en buitenlandse migratie. Het aantal inwoners per woning neemt verder af. Er is sprake van een blijvende aantrekkingskracht van de stad als woon-, werk-, en recreatielocatie.

De stad moet daarom zorgvuldig omgaan met het beperkte aantal mogelijk ontwikkellocaties die, vanuit mobiliteitsoogpunt, gunstig liggen. Bijvoorbeeld (binnen-)stedelijke bedrijfsterreinen zoals de Binckhorst en Laakhaven. De geplande herstructurering stagneert daar momenteel door de crisis. Renteverliezen lopen op, omdat gronden en gebouwen vaak al zijn aangekocht. Er is daarom een neiging om verdere verliezen te beperken door in dit soort gebieden te kiezen voor een meer extensieve invulling met bijvoorbeeld bouwmarkten of andere grootschalige detailhandel. Beter is echter om herontwikkeling van deze herstructureringsgebieden waar mogelijk te bevriezen omdat zij op termijn weer zeer aantrekkelijk zullen zijn voor ontwikkeling van hoogstedelijke functies.

De ontwikkelingen op locaties met unieke kwaliteiten, zoals in de binnenstad en Scheveningen Haven, gaan door. In Scheveningen Haven hebben marktpartijen een overeenkomst met de gemeente ondertekend voor ontwikkeling van 700 woningen. Er zijn daar ook nieuwe voorzieningen zoals hotels gepland. Mogelijk kan daardoor een nieuwe extra tramlijn naar het strand worden aangelegd. In het centrum gaat de ontwikkeling van winkelvastgoed door; Primarkt, de nieuw Haagse Passage en La Ciguena zijn recent in ontwikkeling genomen. Ondanks de toenemende verkopen via internet, weten de binnenstad en Scheveningen zich verder te ontwikkelen. Deze locaties ontwikkelen zich verder als winkel- en vrije tijdscentra.

Ook de woningbouw gaat door, zij het kleinschaliger. Er is bijvoorbeeld veel belangstelling voor de vrije kavels die de gemeente uitgeeft aan particulieren. In de

Binckhorst is meer ruimte voor kleinschalige ontwikkelingen vanuit de markt. Er zijn voldoende locaties beschikbaar voor ontwikkeling in het centraal stedelijke gebied. Ook de herontwikkeling van kantoorlocaties naar woningen is kansrijk. Bijvoorbeeld in de Plaspoelpolder in Rijswijk. Voor kantoorontwikkeling zijn de snelweglocaties passé, de markt heeft zich van deze plekken afgekeerd. De gemeente heeft de ontwikkeling van nieuwe snelweglocaties grotendeels bevroren en concentreert zich op het bestaande stedelijk gebied.

Wat betekent dit voor de stedelijke mobiliteit?

- De stedelijke mobiliteit zal blijven groeien, met name ook in het bestaande stedelijk gebied. Toenemende druk op de stedelijke infrastructuur. Dat geldt zowel voor de auto, het openbaar vervoer als de fiets.
- De bereikbaarheid over de weg als de belangrijkste vestigingsplaatsfactor voor kantoren heeft afgedaan. Het gaat nu om binnenstedelijke, multimodaal bereikbare locaties.

3.2 *Investeren in goed stedelijk en regionaal openbaar vervoer blijft belangrijk*

Met de groeiende mobiliteit in de stad, groeit ook de vraag naar meer capaciteit en kwaliteit in het regionale openbaarvervoernetwerk. Dankzij het Programma Hoogfrequent Spoor worden er meer reizigers op de hoofdstations verwacht. Er is een groeiende vraag naar snel openbaar vervoer op het schaalniveau van de metropoolregio; zie het succes van RandstadRail E, de nieuwe metroverbinding tussen Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en Rotterdam Zuid.

Bedrijven en kantoren hechten toenemend belang aan een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer bij de keuze van een vestigingsplaats.

Grote investeringen zijn nu voornamelijk op de weginfrastructuur gericht: verdere ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer op de A4, gecombineerd met verbetering van de 'inprikkers': de invalswegen naar de stad; Aanleg van de Rotterdamsebaan als tweede invalsweg naast de Utrechtsebaan. Het Rijk laat het regionaal openbaar vervoer grotendeels over aan de regio en bezuinigt tegelijkertijd op de middelen die de regio hiervoor ontvangt. De reistijden over de weg worden per saldo korter en betrouwbaarder, het regionale openbaar vervoer verbetert op een aantal verbindingen wel, maar per saldo verslechtert de concurrentiepositie van het openbaar vervoer. Wil het openbaar vervoer een aantrekkelijke keuze blijven, dan is een inhaalslag noodzakelijk om de steden leefbaar en economisch vitaal te houden. Ook het Rijk heeft daar belang bij en zal dus gevraagd worden om bij te dragen.

Zwakke ontsluitende 'sociale' OV-lijnen verdwijnen momenteel, onder druk van bezuinigingen. Het gaat dan om de minst gebruikte lijnen in het netwerk. De frequenties in het tramnetwerk en de goedgebruikte buslijnen worden in stand gehouden. Ook als er op termijn weer meer geld beschikbaar zou komen, komen deze lijnen niet meer terug omdat er gewoonweg onvoldoende vraag naar is. De sterke lijnen worden sterker.

Wat betekent dit voor de stedelijke mobiliteit/waar liggen de opgaven:

- In de periode tot 2015 investeren Den Haag/Haaglanden in een pakket van circa € 300 miljoen waarin de bestaande tramlijnen worden opgewaardeerd naar RandstadRail-kwaliteit. Meer capaciteit en meer comfort voor de reiziger. Maar nieuwe ontwikkelingslocaties worden daarmee nog niet ontsloten.
- In de periode 2015 – 2025 is een volgende slag noodzakelijk waarbij de grote ontwikkelingslocaties Binckhorst en Scheveningen Haven aangesloten worden op het stedelijke tramnetwerk. Het openbaar vervoer functioneert daarbij als aanjager voor ruimtelijke ontwikkeling; Concreet gaat het om het verlengen van lijn 11 naar het Norfolk-terrein bij Scheveningen-Haven en om een nieuwe tramverbinding Centraal Station - Binckhorst – Voorburg.

- Op termijn, na 2020, is er behoefte aan een schaa sprong in het regionale openbaar vervoer. Nieuwe verbindingen op het schaalniveau van metropoolregio Den Haag – Rotterdam zijn nodig. Na het succes van Randstadrail naar Zoetermeer en Rotterdam wordt dan gedacht aan een nieuwe Randstadraillijn op het traject Scheveningen-bad – binnenstad Den Haag – Binckhorst – TU Delft – Rotterdam The Hague Airport – binnenstad Rotterdam en mogelijk een tweede verbinding richting Zoetermeer.
- Hoogwaardig openbaar vervoer blijft een belangrijke aanjager voor de ruimtelijke ontwikkeling; Een fraaie inpassing – zoals de Haagse trambaan in het groen en een hoge kwaliteit van de openbare ruimte versterken dat effect.

3.3 Parkeren

Wat betreft parkeren is het beeld gedifferentieerd. In delen van de stad zal het autobezit de komende jaren doorgroeien als gevolg van onder andere de bevolkingstoename, de individualisering en de sociaal-culturele ontwikkelingen. Bijvoorbeeld in wijken met veel allochtone inwoners, zoals de Schilderswijk en Transvaal of in VINEX-wijken waar de leefstijl sterk auto-georiënteerd is. Een andere tendens lijkt de afname van de waarde van autobezit als statussymbool. De auto wordt steeds meer gezien als een praktisch gebruiksvoorwerp, vooral in wijken waar veel mensen met een stedelijke levensstijl wonen zoals de Binnenstad, Duinoord, Statenkwartier, Zeeheldenkwartier, Bezuidenhout, en de Archipelbuurt. Betere online informatie over reismogelijkheden, beschikbaarheid van deelauto's en de nabijheid van goed openbaar vervoer zorgen ervoor dat de behoefte aan een eigen auto kan afnemen, zeker als deze alleen incidenteel gebruikt wordt. De leefstijl in deze wijken is meer georiënteerd op een praktische mix van vervoermiddelen.

Het huidige beleid van de gemeente Den Haag is sterk vraagvolgend. In het kader van het programma 'P2500' worden in de periode 2010-2014 extra parkeerplaatsen in woonwijken met een hoge parkeerdruk toegevoegd. In combinatie met de invoering van betaald parkeren moet de parkeersituatie hiermee verbeteren. Het toevoegen van parkeerplaatsen gebeurt voornamelijk door de herinrichting van woonstraten op maaiveld. Ondergrondse of gebouwde oplossingen komen slechts incidenteel in beeld. Het ruimtebeslag van geparkeerde auto's op maaiveld neemt niet af. In praktijk zijn er onvoldoende financiële middelen beschikbaar om parkeergarages te bouwen. Het faciliteren van het autobezit wordt door vrijwel alle politieke partijen in de Haagse raad onderschreven. Maatregelen gericht op ontmoediging van het autobezit zijn daarom vooralsnog politiek maar zeer beperkt haalbaar. Een parkeervergunning voor een eerste auto kost in € 3 per maand. Vergunning voor een tweede auto vergt € 35 per maand.

Wat betekent dit voor de stedelijke mobiliteit

Het autobezit in de stad zal in de periode tot 2020 nog met circa 10% toenemen. Het conflict tussen het ruimtebeslag van de auto en de wenselijke kwaliteit van openbare ruimte groeit daardoor.

Het toevoegen van parkeerplaatsen op maaiveld loopt in steeds meer wijken en buurten tegen grenzen aan. Het toevoegen van meer parkeerplaatsen botst op veel plekken met een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en roept weerstand op onder bewoners. Bij een verdergaande groei van de parkeerbehoefte doet zich de vraag voor in hoeverre de gemeente dit kan faciliteren. Oplossingsrichtingen op termijn:

- Korte termijn: Doorgaan met P2500 in combinatie met de uitbreiding van betaald parkeren in wijken met een parkeerdruk boven de 90%.
- Middellange termijn: Oprichting van een gemeentelijk parkeerbedrijf – dat is er in Den Haag nog niet - om meer te kunnen sturen in gebruik en inkomsten uit

bezoekersparkeren, waarbij een deel van de inkomsten kan worden aangewend voor realisatie van bewonersgarages.

- Lange termijn: Kiezen voor een meer restrictief parkeerbeleid in bepaalde stedelijke wijken, door verhoging van de tarieven of door het aantal parkeervergunningen te beperken. Indien er door restrictief parkeerbeleid een schaarste aan parkeerplaatsen ontstaat zal de markt eerder geneigd zijn hierop in te spelen door extra parkeerplaatsen aan te bieden in gebouwde voorzieningen of door het aanbieden van alternatieven zoals huur- en deelauto's.

3.4 Infrastructuur & vestigingsklimaat; bundelen van autoverkeer op hoofdroutes, inrichting van stadslanen en stertroutes voor de fiets als aanjagers voor de kwaliteit van de buitenruimte.

Den Haag hecht veel waarde aan een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, als onderdeel van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven. Den Haag heeft een traditie in het vormgeven van infrastructuur die zorgt voor een goede bereikbaarheid en een bijdrage levert aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Met infrastructurele ingrepen wordt ook de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd. Denk bijvoorbeeld aan de Koningstunnel naast het Centraal Station, waar de vrijgekomen ruimte groen werd ingericht aansluitend op het Malieveld en het Haagse Bos. Of de herinrichting van de prinses Beatrixlaan. Randstadrail werd daar aangelegd in een 'netkous' en het maaiveld kreeg een luxueuze natuurstenen bestrating. Nieuwe plannen zijn er onder andere voor de Groot Hertoginnelaan, de Rijswijkseweg, de Laan van Meerdervoort en de entree van de stad via de Utrechtsebaan. Ook is de stad gestart met de aanleg van 14 'stertroutes' voor de fiets. In 2020 moet dit programma gereed zijn. De 'stertroutes' verbinden de wijken met de binnenstad en met de groene gebieden rond de stad. De aanleg van stertroutes voor de fiets wordt aangewend om de kwaliteit van de buitenruimte te verbeteren. De routes volgen zoveel mogelijk trajecten buiten drukke wegen en kruispunten om en moeten het fietsen ook over wat langere afstanden bevorderen. Goede fietsvoorzieningen dragen naar verwachting ook bij aan de 'quality of life' in de stad.

Met de meer beperkte hoeveelheid beschikbare middelen is het nog belangrijker geworden om werk met werk te maken en de beschikbare investeringsgelden voor verkeer ook aan te wenden voor een hoogwaardiger inrichting van de buitenruimte.

3.5 Minder nadruk op de spits

Mensen worden flexibeler in de keuze van het moment waarop ze zich verplaatsen. Online informatie geeft iedereen inzicht in de actuele situatie op de weg en in het OV. Het 'nieuwe werken' – flexibel qua plaats en tijd - zorgt ervoor dat werknemers hun werkzaamheden kunnen verdelen tussen thuis, kantoor en andere plekken. Werkgevers worden zich meer bewust van de kosten van het woon-werkverkeer en de mogelijkheden om hierop te besparen. Een nieuw productaanbod van vervoerdiensten, inclusief openbaar vervoer en deelauto, speelt hierop in. Dit alles zorgt ervoor dat mensen minder gebonden zijn aan reizen in de spits.

Door de demografische veranderingen is er een groeiende groep ouderen, die zich vooral sociaal-recreatief verplaatst. Ook hier is er minder aanleiding om zich in de spits te verplaatsen. De beroepsbevolking - in de leeftijd van 25 – 60 jaar - neemt af, mobiliteit met het motief woon-werk verkeer groeit minder snel dan in het verleden. Een vorm van congestieheffing/prijsbeleid zal mensen verder stimuleren om buiten de spits te reizen.

Kortom: er is steeds minder aanleiding om infrastructuur te dimensioneren op het drukste moment van de spits.

3.6 *Innovatieve ontwikkelingen van marktpartijen faciliteren.*

Nieuwe technieken bieden nieuwe kansen voor het verkeerssysteem in de stad. Den Haag probeert hier op in te spelen door initiatieven vanuit de markt soepel te faciliteren. Bijvoorbeeld laadinfrastructuur voor elektrische auto's, deelauto's (Car-2-Go) etc. Ook uitbreiding van dynamisch verkeersmanagement en on-line reisinformatie horen hierbij.

4. Conclusies

Deze paper bevat een globale verkenning van een aantal macro-trends en vertaalt die trends naar een aantal punten voor de verkeer- en vervoeragenda van de gemeente Den Haag.

Wat betreft de macro-trends worden de volgende conclusies getrokken : In Nederland neemt de vergrijzing de komende decennia toe en vlakkt de bevolkingsgroei af. De Randstad en in het bijzonder grote steden zoals Den Haag vormen een uitzondering op deze algemene ontwikkeling. Den Haag krijgt volgens de prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving de komende 30 jaar nog 70.000 extra inwoners. Een groei van 15-18%. De mobiliteit en ook het autobezit zullen meegroeien met het aantal inwoners. Mogelijk groeit die mobiliteit zelfs nog sneller dan de bevolking. Ontwikkelingen zoals een verdere individualisering, intensivering van activiteitenpatronen en ook internationalisering en meer vrije tijd wijzen in die richting. Er zijn echter ook trends die de mobiliteit mogelijk enigszins afremmen. Zo groeit de beroepsbevolking niet veel meer, waardoor de ochtend- en avondspits minder maatgevend zullen worden. Van sommige trends is minder duidelijk welk effect zij zullen hebben op de mobiliteit in de stad. Bijvoorbeeld de informatisering, mogelijk dankzij internet of de opkomst van het 'nieuwe werken'. Ook de toekomst van de energievoorziening en de overgang naar andere technieken zoals elektriciteit en waterstof is nog tamelijk ongewis.

Wanneer genoemde macro-trends worden vertaald naar de verkeers- en vervoersagenda van de gemeente Den Haag dan komt het volgende naar voren:

- Zuinig zijn op potentiële ontwikkellocaties die centraal in de stad liggen en multimodaal ontsloten kunnen worden. Ook al zijn de ontwikkelingskansen in de crisistijd niet goed, op termijn zullen die locaties opnieuw gewild zijn.
- 'Quality of life' wordt steeds belangrijker om de stad aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats voor bewoners, bedrijven en voorzieningen. Dit vergt investeringen in openbaar vervoer, parkeeroplossingen, fietsvoorzieningen en stadslanen gecombineerd met bundeling van het verkeer op geschikte hoofdroutes. Verbetering van de openbare ruimte moet daarmee gecombineerd worden.
- De mobiliteit blijft groeien, maar de vraag zal meer gedifferentieerd zijn. Ontwerpen op de spits als maatgevend moment wordt minder belangrijk.
- Ruimte maken voor en faciliteren van innovaties op het gebied van verkeers- en vervoersmanagement en op het gebied van alternatieve brandstoffen zoals waterstof en elektriciteit.