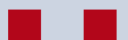


Haaglanders geconsulteerd

Participatie MIRT Verkenning Haaglanden: Fase B

Amsterdam, maart 2010
Projectnummer: 1427

drs. Marcel Valk
ir. Roelof Sijpersma
drs. Hans Roth



Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Achtergrond en doelstelling	1
1.2	Opzet en uitvoering.....	2
2	Resultaten	5
2.1	Scheveningen, Internationale Zone, Binckhorst (incl. 'inprikkers').....	5
2.2	TIC Delft, Schieveen, Rotterdam The Hague Airport	7
2.3	A4-passage bij Den Haag en 'poorten en inprikkers'	8
2.4	Algemeen	10
2.5	Criteria bij het trechteren.....	11
2.6	Conclusies.....	12
	Bijlage: Overzicht deelnemende organisaties	14

1 Inleiding

In opdracht van het Projectteam MIRT-Verkenning Haaglanden heeft bureau Ergo drie focusgroepen georganiseerd met burgers uit Stadsgewest Haaglanden. Hierbij zijn drie categorieën onderscheiden: burgers uit Haaglanden, belangenorganisaties en bedrijven. Zij hebben op deze wijze mee kunnen denken over oplossingen en maatregelen voor de toekomstige bereikbaarheidsproblemen in Haaglanden.

1.1 Achtergrond en doelstelling

De MIRT-verkenning Haaglanden wordt gefaseerd uitgevoerd. Fase A is in 2009 uitgevoerd en had betrekking op het analyseren van de bereikbaarheidsproblematiek in Haaglanden. Het ging hierbij om het identificeren van de (grootste) knelpunten in de weginfrastructuur en de (grootste) knelpunten in het openbaar vervoernetwerk (OV-netwerk). Hiertoe zijn onder meer 4 focusgroepen gehouden met burgers en representanten van bedrijven uit de regio Haaglanden.

In fase B is verder gewerkt aan een programma van oplossingen (Masterplan), dat op basis van zorgvuldig effectenonderzoek wordt afgewogen en op breed maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak kan rekenen.

Figuur 1: De 5 prioritaire vraagstukken



De aandacht is gericht op de volgende vijf vraagstukken (zie figuur 1):

Weg:

- A4-passage Den Haag (inclusief Prins Clausplein)
- Poorten en Inprikkers van Den Haag

OV:

- Verbetering ontsluiting Internationale Zone/WFG, Scheveningen en de Binckhorst
- Ontsluiting TIC, Schieveen en Rotterdam Airport
- Kwaliteit OV op de Goudse lijn

Consultatie van burgers

De oplossingen/maatregelen zijn in een vroegtijdig stadium ter consultatie voorgelegd aan een groep burgers, waarbij wordt aangesloten bij twee doelstellingen die in deze fase van de verkenning aan de orde zijn: eerst de **verrijking** van maatregelen en daarna het **trechteren**. In overleg met het projectteam MIRT Verkenning Haaglanden is besloten om het vijfde vraagstuk (Kwaliteit OV op de Goudse lijn) niet mee te nemen in de consultatie vanwege de naar verwachting geringe impact van maatregelen aan de Goudse lijn op de omgeving.

De belangrijkste **doelstelling** hierbij is:

Het verzamelen van kennis over de houding van burgers ten opzichte van de oplossingsrichtingen (maatregelen of maatregelpakketten) voor elk van de vraagstukken in studie.

Hierbij staan de volgende vragen centraal staan:

- Welke mogelijke oplossingen voor de geselecteerde bereikbaarheidsproblemen (m.b.t. automobilititeit en openbaar vervoer) zien burgers in Haaglanden?
- Hoe oordelen burgers over de oplossingsrichtingen die door het project worden verkend, welke aanvullingen kunnen burgers bedenken?
- Op basis van welke motieven worden oplossingsrichtingen als meer of minder kansrijk beschouwd?
- Welke aspecten van (kansrijke) oplossingsrichtingen vragen nadere bestudering?

1.2 Opzet en uitvoering

Drie categorieën burgers

In overleg met het projectteam zijn drie categorieën burgers onderscheiden die in de consultatie gehoord zijn:

- a) Belangenorganisaties
- b) Burgers uit Haaglanden
- c) Bedrijven

a) Belangenorganisaties

Voor de focusgroepen zijn vertegenwoordigers van kleinere en minder invloedrijke organisaties uitgenodigd (de sleutelfiguren van de meest invloedrijke belangenorganisaties zijn in rechtstreekse overlegvormen geconsulteerd). Te denken valt aan organisaties als (een regionale afdeling van) Rover, de Fietsersbond, Kamer van Koophandel, Milieufederatie, etc.

b) Burgers uit Haaglanden

Er is voor gekozen om alleen burgers uit te nodigen van wie verondersteld mag worden dat zij redelijk tot goed zijn ingevoerd in het mobiliteitsvraagstuk van Haaglanden (dus over behoorlijke materiedeskundigheid beschikken), of in staat geacht kunnen worden zich snel in te lezen. Het gaat daarbij veelal om actieve burgers, politiek geïnteresseerd en veelal vanuit interesse, bewonersbelang, beroep of studie meer dan gemiddeld betrokken bij de vraagstukken rond bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van Haaglanden.

c) Bedrijven

Wat betreft de bedrijven is de meedenkkraft gezocht bij ondernemers en stafleden die meer dan gemiddeld betrokken zijn bij het vraagstuk. Het gaat hier om kaderpersoneel, hoger uitvoerend personeel, en om ondernemers in het MKB die gevestigd zijn in de besproken gebieden.

Tijdens de bijeenkomsten is de deelnemers gevraagd om, in samenspraak met enkele leden van het Projectteam, van gedachten te wisselen over de toekomstige bereikbaarheidsproblematiek in Haaglanden. De gesprekken hebben plaats gevonden op 2, 4 en 9 maart 2010, op het kantoor van Stadsgewest Haaglanden in Den Haag. De gesprekken duurden ongeveer 3 uur. De deelnemers ontvingen een kleine vergoeding voor hun deelname.

Samenstelling focusgroepen

De focusgroepen zijn samengesteld rondom drie gebieden:

- a) Scheveningen, Internationale Zone, Binckhorst (incl. inprikkers)
- b) TIC Delft, Schieveen, Rotterdam The Hague Airport
- c) A4-passage bij Den Haag en poorten de Stad in

Er is in overleg met het projectteam voor gekozen om voor elk gebied een selectie van actieve, goed geïnformeerde burgers en ondernemers en vertegenwoordigers van lokale belangenorganisaties *met elkaar* te confronteren in de focusgroep. Door de verschillende belangen in de focusgroepen met elkaar te confronteren, is zicht ontstaan op de meningen en belangen van burgers die tegen elkaar afgewogen moeten worden. Inzicht in controverses over bepaalde oplossingsrichtingen biedt het projectteam tevens aanknopingspunten voor de aspecten die bij de nadere verkenning van de oplossingsrichtingen aandacht vragen (inclusief effectbepaling).

Omschrijving gebied	Aantal deelnemers
Scheveningen, Internationale Zone, Binckhorst (incl. inprikkers)	12
TIC Delft, Schieveen, The Hague Rotterdam Airport	11
A4-passage bij Den Haag en poorten de Stad in	14

Uitvoering focusgroepen

'Huiswerk' vooraf

De deelnemers hebben van tevoren een notitie ontvangen waarin het doel van de bijeenkomst uiteen is gezet. Tevens zijn in de notitie de prioritaire vraagstukken besproken en is de stand van zaken van de MIRT Verkenning beschreven. In de notitie is een aantal spelregels opgesteld, zodat de deelnemers aan de focusgroepen wisten wat wel en niet van ze verwacht werd. Tot slot is voor het betreffende gebied beschreven wat de belangrijkste

knelpunten zijn. Hierdoor konden de deelnemers zich alvast een beeld vormen waar de discussie zich op zou richten en konden ze alvast nadenken over mogelijke oplossingen.

Tijdens de bijeenkomsten

De groeps gesprekken zijn volgens een vaste opbouw verlopen. Eerst is aan de deelnemers gevraagd om oplossingen te noemen voor de knelpunten in het betreffende gebied. Hierbij kregen de deelnemers gelegenheid varianten, aanvullingen of alternatieven aan te dragen. Bij elk van de oplossingsrichtingen is gezamenlijk nagedacht over het oplossend vermogen, de voor- en nadelen, de baten en de lasten, et cetera. Vervolgens is aan bod gekomen welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn, waarom deze kansrijk zijn (draagvlak, betaalbaarheid, groot oplossend vermogen) en welke oplossingsrichtingen minder kansrijk lijken.

De betekenis van de resultaten

Het raadplegen van burgers in de vorm van focusgroepen sluit aan bij de traditie van kwalitatief onderzoek. Het gaat daarbij om het (diepgravend) onderzoeken van de kennis, houding en opinies van burgers ten aanzien van (in dit geval) toekomstige bereikbaarheidsproblemen. Door middel van focusgroepen kunnen ook aanwijzingen (indicaties) gevonden worden voor de mate waarin burgers begrip hebben voor bepaalde opvattingen van de overheid (in dit geval de analyseresultaten van een verkenning) en welke motieven daaraan ten grondslag liggen. Daarin ligt de waarde van kwalitatief onderzoek. De resultaten zijn echter *niet* kwantitatief; er kunnen op grond van focusgroepen geen cijfermatige, statistisch verantwoorde uitspraken gedaan worden over de publieke opinie.

2 Resultaten

2.1 Scheveningen, Internationale Zone, Binckhorst (incl. 'inprikkers')

De eerste focusgroep behandelde het gebied Scheveningen, Internationale Zone, Binckhorst (zie figuur 1). De discussie was gericht op de bereikbaarheidsproblemen in het hele gebied, waarbij de focus in eerste instantie op de OV-oplossingen lag. Daarnaast is ook de bereikbaarheid via de weg besproken. Het ging hierbij om de toegangswegen het gebied in, de zogenaamde 'inprikkers' (bijvoorbeeld de Rijksweg 14 en de Lozerlaan).

Openbaar Vervoer

Draagvlak voor nieuwe OV-verbinding haaks op de kust

Vrijwel alle deelnemers aan de focusgroep erkennen dat een goede openbaar vervoer verbinding haaks op de kust nodig is om het hoofd te bieden aan de toekomstige knelpunten op het gebied van de bereikbaarheid van het gebied.

- Al vroeg tijdens de discussieavond stelt één van de aanwezigen voor een nieuwe verbinding te maken die loopt vanaf Ypenburg, via het trekvlietgebied, de Rijnstraat, het Centraal Station, Koninginnegracht, Madurodam, Teldersweg, Scheveningseweg tot aan de kust bij Scheveningen. Alle aanwezigen vinden een dergelijke verbinding een goede zaak. Tevens komt ter sprake dat de tramlijn ten zuiden van Ypenburg doorgetrokken zou kunnen worden naar Delft en verder richting Rotterdam.
- Omdat zowel de bereikbaarheid van Scheveningen-Bad als Scheveningen-Haven van belang is stelt een aantal deelnemers voor de tramlijn het laatste stuk af te laten takken: een tak die richting Scheveningen-Haven gaat en een tak die richting Scheveningen-Bad gaat. Tevens wordt door een aanwezige voorgesteld om een tramlijn aan te leggen van Haven naar Bad; dit zou de lus compleet maken.
- Ook aan de zuidkant wensen de deelnemers een aftakking. Zo kan een deel van de lijn na Ypenburg richting Rotterdam The Hague Airport gaan en een andere tak in de richting van Schipluiden (ten zuidwesten van Delft).
- De meeste respondenten zijn het erover eens dat de OV-verbinding een opgewaardeerde tram moet zijn die de kenmerken heeft van de Randstadrail. Dit betekent een snelle tram die niet op al te veel haltes stopt. Zo wil één van de deelnemers binnen een kwartier van Ypenburg bij het World Forum gebied zijn. Anderen willen echter wel op cruciale plekken haltes hebben (Den Haag CS, Koningskade, etc.). Het voorstel van een aantal respondenten is om de tram buiten de stad als een metro (met hoge snelheid) te laten fungeren en in de stad zelf als een tram (lagere snelheid in verband met veiligheid).
- Een aantal deelnemers aan de discussie stelt voor om bij Ypenburg een transferium aan te leggen. Het idee is dat reizigers van buiten Den Haag daar tegen een geringe vergoeding hun auto parkeren en met het OV snel richting de stad en het strand kunnen komen. Het strand is in de huidige situatie namelijk bij mooi weer moeilijk met de auto bereikbaar. Andere respondenten brengen hier tegenin dat de badgasten waarschijnlijk niet snel geneigd zijn met de auto over te stappen op de tram, zeker niet als ze strandstoelen en koelboxen mee moeten slepen.

Een van de deelnemers oppert om ook bij Duindicht een transferium aan te leggen. Er is hier voldoende parkeergelegenheid en de oude spoorlijn naar het strand zou her-

steld kunnen worden. Tevens ligt er een vrije busbaan naar het strand die vooralsnog niet intensief wordt gebruikt.

- Omwille van de veiligheid en snelheid (reistijd) moeten er volgens de aanwezigen aan de focusgroep zo weinig mogelijk kruisingen zijn met andere modaliteiten. Dit betekent ondertunneling waar mogelijk (in ieder geval bij de Trekvlies waar de weg in de toekomst ook in een tunnel komt). Een representant van een natuur- en milieuvereniging brengt daar tegenin dat er minder verontreiniging is als het autoverkeer wordt ondertunnelt in plaats van de tram. De deelnemers stellen voor de verschillende alternatieven te laten doorrekenen, zowel op kosten als op verontreiniging.

Capaciteit huidige OV-verbindingen uitbreiden

Hoewel de respondenten de meeste prioriteit willen liggen bij een goede Noord Zuid verbinding, vinden ze dat ook de capaciteit van de huidige OV-verbindingen uitgebreid moeten worden. Ze doelen hierbij met name op de beperkte capaciteit op sommige tramlijnen. Enkele aanwezigen stellen voor om langere trams in te zetten, anderen pleiten juist voor een hogere frequentie van de trams.

OV evenwijdig aan de kust

Ook het gebrek aan goede OV-verbindingen evenwijdig aan de kust, ervaart een aantal aanwezigen als een probleem. Zo zijn (tram)lijnen vanuit Den Haag Zuidwest via de internationale zone naar Scheveningen gewenst die de tramlijnen 1, 9 en 11 met elkaar verbindt.

Weginfrastructuur

Goede wegverbindingen nodig met poorten de stad in

Vooraf vanuit de representanten van het bedrijfsleven komt de wens om niet alleen te zorgen voor goed openbaar vervoer, maar ook te zorgen voor bereikbaarheid via de weg. Zij doelen bijvoorbeeld op een goede verbinding met de Lozerlaan voor de bedrijven bij Scheveningen Haven. Nu bereikt veel verkeer via de drukke Koningskade de kust.

Verbetering wegverbinding Binckhorst - Scheveningen

Enkele deelnemers vanuit het bedrijfsleven wijzen erop dat er geen goede directe wegverbinding is tussen Binckhorst en Scheveningen. Automobilisten die deze route rijden, komen veel stoplichten tegen en zijn hierdoor lang onderweg. Verschillende respondenten herkennen dit probleem. Een goede directe verbinding is gewenst, bijvoorbeeld door tunnels aan te leggen. Wel pleit men dan voor een andere ondertunneling dan bij Sijtwende waar verstoppingen optreden door de vele kruispunten met verkeerslichten en de korte in- en uitvoegstroken.

Noordwestelijke Hoofdroute / Internationale Ring

De Noordwestelijke Hoofdroute is op dit moment zwaar belast en dat zal in de toekomst alleen maar erger worden. Volgens een aantal aanwezigen aan de focusgroep zou hier een goed functionerende Internationale Ring moeten komen. Ondertunneling van bepaalde gedeelten van de ring is gewenst in verband met veiligheid en luchtverontreiniging. Vanuit de gemeente bestaat de ambitie om dit in de toekomst aan te pakken.

Dynamisch verkeersmanagement

Een respondent noemt als oplossing voor de bereikbaarheid van het gebied (naast de al eerder genoemde oplossingen) dynamisch verkeersmanagement. Dit houdt in dat als er in een bepaald deel van de stad te veel overlast is door CO₂-uitstoot er bijvoorbeeld een rijstrook wordt afgesloten.

Fietsinfrastructuur

Tijdens de groepsdiscussie komt ook de infrastructuur voor de fiets even ter sprake. Aangegeven wordt dat fietspaden in Den Haag aangepakt moeten worden. Als er een goed netwerk van fietspaden is kan dit een alternatief vormen voor de auto. De Fietsersbond heeft een voorstel gedaan om een sternet te ontwikkelen: vanuit de buitenwijken komen fietspaden naar het centrum, de scholen, belangrijke werklocaties en ziekenhuizen. Dit plan is opgenomen in de Nota Mobiliteit.

2.2 TIC Delft, Schieveen, Rotterdam The Hague Airport

Openbaar Vervoer

Oude Lijn opwaarderen

De hoogste prioriteit heeft volgens de gespreksdeelnemers de verdere ontwikkeling van de Oude Lijn tussen Rijswijk-Zuid en Schiedam. Deze zou zo snel mogelijk over de gehele lengte viersporig moeten worden, ten einde er hoogfrequente stoptreinen te laten rijden. Enkele gespreksdeelnemers wijzen erop dat een robuuste spoorlijn een noodzakelijke voorwaarde is voor alles wat er aan langetermijnmaatregelen wordt doorgevoerd. Dit is in de ogen van de deelnemers aan de focusgroep dan ook het eerste wat men moet doen om de bereikbaarheid te verbeteren. De verdere ontwikkeling van de Oude Lijn is echter onderdeel van een andere verkenning en valt daarom buiten de MIRT Verkenning Haaglanden.

Verder vindt men dat ook Randstadrail zo frequent mogelijk moet rijden.

Ontsluiting TIC aan bestaande infrastructuur

De bereikbaarheid van de stations is onvoldoende. Er zou gestreefd moeten worden naar een soepel lopende vervoersketen, waarbij de ketenmobiliteit naar de stations Delft en Delft Zuid verbeterd wordt. Dit betreft tram 19 en betere fietsvoorzieningen van en naar de stations. Hierbij kan volgens enkele gespreksdeelnemers flink wat winst geboekt worden door de bouw van fietsenstallingen, de uitbreiding van OV-fiets en de aanleg van P+R-terreinen.

Verder moet het Technopolisterrein volgens de deelnemers een frequente aansluiting krijgen op de bestaande OV-lijnen (inclusief de trein).

Ontsluiting Rotterdam The Hague Airport

Over de bereikbaarheid van Rotterdam – The Hague Airport per openbaar vervoer werd het volgende opgemerkt:

- Allereerst moet worden ingezet op een OV-verbinding tussen Randstad-Rail en de luchthaven (zoals inmiddels door de stadsregio bij de RET gecontracteerd). Door RandstadRail te gebruiken voor de ontsluiting van de luchthaven ontstaat een snelle verbinding met de centra van Den Haag en Rotterdam. Een tramverbinding vanuit het TIC voorziet hier niet in omdat deze te traag zal zijn.
- Vervolgens is een aantal opties denkbaar:
 - De luchthaventerminal blijft op de huidige locatie en wordt ontsloten door een OV-verbinding naar RandstadRailhalte Meijersplein of een OV-verbinding van het toekomstige Stedenbaanstation Schiedam Kethel via de luchthaven naar Meijersplein aan de Erasmuslijn.
 - De luchthaventerminal wordt verplaatst naar RandstadRail.

Betere bereikbaarheid door tangentiële verbinding met RandstadRail

De deelnemers vinden dat de bereikbaarheid op de lijn Delft-Pijnacker-Zoetermeer verbetering behoeft:

- Een OV-verbinding tussen de lijnen 1 en 19 via station Delft Zuid is een optie om de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren. Daarnaast kan tram 19 de kwaliteit van Randstadrail krijgen.
- Er moet een degelijke en frequente OV-verbinding komen tussen Delft, Pijnacker en Zoetermeer met een aansluiting op Randstadrail in Pijnacker. Deze tangentiële verbinding heeft twee doelen. Allereerst wonen veel medewerkers van instellingen in het TIC in Pijnacker en Lansingerland die baat hebben bij deze verbinding. Ten tweede verbindt deze verbinding Delft met Rotterdam – The Hague Airport.

Midden-Delfland: houden zo!

De bereikbaarheid van het groengebied Midden-Delfland behoeft geen verdere verbetering. De bestaande bereikbaarheid kan iets worden verhoogd door middel van het doortrekken van tram 1 tot pal aan de rand van het groengebied. Men heeft liever niet dat de tram doortrokken wordt door het groengebied van Midden-Delfland omdat dit op termijn verstedelijking zal aantrekken.

Weginfrastructuur

Verbeteren doorstroming op A13

- Wat de bereikbaarheid voor auto's betreft, is het de belangrijkste opgave om het verkeer op de A13 in beweging te houden. Zodra het verkeer op de A13 vast komt te staan, slijt het onderliggende wegennet eveneens dicht.
- Ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer kan helpen dit probleem op te lossen. Hierbij moet ook de mogelijkheid in beschouwing worden genomen om een functiescheiding te maken tussen de A4 (doorgaand verkeer) en de A13 (regionaal verkeer).
- Voor de aansluiting van het TIC op de A13 moet vooral het Kruithuisplein worden verbeterd. Een nieuwe aansluiting Technopolis krijgt geen steun omdat men vreest dat deze de doorstroming op de A13 nog meer zal belemmeren.

2.3 A4-passage bij Den Haag en 'poorten en inprikkers'

Ontvlechting gewenst

De gespreksdeelnemers wijzen erop dat op de A4-passage bij Den Haag een bundeling plaatsvindt van verschillende regionale, landelijke en internationale verkeersstromen. Zij onderkennen dan ook het belang van de ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer tussen de knooppunten Prins Clausplein en Ypenburg. Door het uiteenrafelen van het verkeer zijn dan ook de vertragende weefproblemen op het Prins Clausplein opgelost, zo stelt een aantal deelnemers aan de focusgroep.

Verschillende ideeën over aanpak ontvlechting

Over de gewenste vorm van de ontvlechting lopen de meningen uiteen:

- **Herinrichting bestaande weg.** De deelnemers die deze aanpak voorstaan, wijzen erop dat de herinrichting van de bestaande weg (en vooral de knooppunten) al een positieve uitwerking zal hebben op de doorstroming.
- **Toevoegen nieuwe stroken en geheel dan herinrichten.** De gespreksdeelnemers die asfalt willen toevoegen, wijzen erop dat ontvlechting zonder de toevoeging van nieuwe stroken gedoemd is om te mislukken, omdat de capaciteit van dit stuk A4 vooral bij de knooppunten beperkt is, hoe je de weg ook inricht. Het is een flessenhals.
- **Nieuwe, regionale stroken toevoegen als onderdeel van een robuuster, fijnmaziger onderliggend wegennet.** Volgens enkele gespreksdeelnemers is de povere kwaliteit van het onderliggende wegennet mede bepalend voor de slechte doorstroming op de A4. Zij bepleiten dan ook de uitbreiding van het bestaande asfalt onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de nieuwe regionale stroken deel gaan uitmaken van een robuuster en fijnmaziger onderliggend wegennet. Met andere woorden: parallel aan de herinrichting van de A4 moet ook het onderliggend wegennet worden aangepast. Enkele deelnemers wijzen er in dit verband nog eens op dat de binnenstedelijke doorstroming in Den Haag een randvoorwaarde is voor een betere doorstroming op de inpridders en de A4.

Nieuwe Infrastructuur: wegverbinding Rotterdam richting Leiden. Een enkele respondent vindt dat er nagedacht moet worden over een geheel nieuwe snelweg van Rotterdam langs Zoetermeer in de richting van Leiden die vervolgens aantakt aan de A4 (doortrekken A16 Rotterdam - Leiden). Op deze manier vindt er een scheiding plaats tussen het regionale en het interregionale verkeer tussen de zuidvleugel en de noordvleugel. Dit zou de meest radicale ontvlechtigingsvariant zijn. In de groep respondenten wordt deze oplossing als wel heel radicaal gezien; een aantal respondenten voorziet inpassingsproblemen van zo'n nieuw tracé, dat door open weidegebied loopt. Vooral een tracé dat ten oosten van Zoetermeer zou lopen, en dus door het Groene Hart, is om die reden niet wenselijk.

Combinatie van maatregelen

Er wordt benadrukt dat ontvlechting als maatregel niet op zichzelf kan staan, maar in combinatie moet plaatsvinden met beprijzing, ontwikkeling van het openbaar vervoer, de aanleg van transferia, binnenstedelijke oplossingen, de opschaling van het onderliggende wegennet. De deelnemers constateren dat het Openbaar Vervoer in den Haag onvoldoende ontwikkeld is en daarmee geen alternatief is voor de auto. Het netwerk is niet fijnmazig genoeg en de snelheid en frequentie van de bestaande lijnen zijn niet hoog genoeg. Ook het fietsnetwerk kan verbeterd worden door de aanleg van hoogwaardige verbindingen op lokaal/regionaal niveau.

Ook zijn er deelnemers die erop wijzen dat er zich in de ruimtelijke ordening een trend aftekent om nieuwe woningen en bedrijvigheid te concentreren op plaatsen die goed ontsloten zijn, zowel voor het openbaar vervoer als over de weg. Over twintig tot dertig jaar zal dit merkbaar zijn als factor die de vraag naar mobiliteit doet afnemen.

Transferia

De opschaling van de weg gaat hand in hand met de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer en met de aanleg van transferia bij inpridders als onderdeel van een stelsel van transferia op 'strategische' plaatsen.

Communicatie over transferia

Enkele respondenten wijzen erop dat er momenteel onvoldoende wordt gecommuniceerd over P+R-oplossingen, transferia en de aansluiting van transferia op het openbaar vervoer. Zij signaleren dat er wel transferia zijn, maar dat deze vooralsnog weinig gebruikt worden, omdat de potentiële gebruikers niet op de hoogte zijn van alle ins en outs van het transferiumgebruik.

Capaciteit inprikker Lozerlaan verbeteren. Er moet vanuit het Westland een betere, meer gestroomlijnde toegang komen tot de A4 via de Lozerlaan. Wie vanaf de A4 naar Kijkduin rijdt, komt circa twintig stoplichten tegen, zo stelt een deelnemer aan de focusgroep. Vrachtverkeer van en naar het Westland is tussen het Westland en de A4 aangegeven op krappe wegen die nauwelijks zijn ingesteld op vrachtverkeer.

Tevens kan de doorstroming op een aantal inprikkers worden bevorderd door de wachttijd bij stoplichten te verkorten voor de doorgaande stroom. Dit kan onder meer door de aanleg van ongelijkvoerse kruisingen (N14 en Lozerlaan).

Andere opmerkingen

- **Mobiliteit bewoners centraal.** Enkele gespreksdeelnemers bepleiten dat de mobiliteit van de bewoners van het stadsgewest Haaglanden het zwaarst weegt. De volgende vraag moet hierbij centraal staan: hoe help ik de bevolking van Haaglanden in hun eigen gebied bewegingen te maken?
- **Luchtkwaliteit.** De luchtkwaliteit zal in de toekomst een steeds belangrijkere randvoorwaarde zijn voor de ontwikkeling van wegen. De Europese regels ten aanzien van de luchtkwaliteit (vooral fijnstof) zullen steeds bindender zijn, zo stellen enkele deelnemers. Zij zien het als ongewenst dat het welzijn van de bewoners van aangrenzende wijken minder zwaar weegt dan betere doorstroming. Met andere woorden: oplossingen mogen niet leiden tot meer overlast voor de omwonenden.

2.4 Algemeen

Uitgangspunten MIRT Verkenning ter discussie

Er is in de ogen van de deelnemers geen fundamentele kritiek te geven op de voorgestelde oplossingsrichtingen. Wel staan de uitgangspunten en abstracties van de MIRT-verkenning ter discussie. Alles hangt met alles samen, zo signaleren de deelnemers. Wat is op een termijn van 20 tot 30 jaar het effect van OV-ontwikkeling, beprijzing, krimp van de bevolking, regelgeving vanuit Brussel, de opkomst van andere aandrijvingstechnieken, en ga zo maar door. En hoe zit het met de uitgangspunten van de ruimtelijke ordening in de regio? Zijn de geplande uitbreidingen op de best bereikbare lokaties gesitueerd? Want dat moet zoveel mogelijk worden nagestreefd, om de behoefte aan steeds weer nieuwe infrastructuur zo veel mogelijk te beperken.

Maar ook op een concreter niveau: als de A4 wordt doorgetrokken en veel nieuw doorgaand verkeer aantrekt, waar blijf je dan met je oplossingsrichtingen?

Ambitieniveau te hoog

Een aantal respondenten vindt het ambitieniveau van de geschetste ontwikkelingen te hoog. Een concreet voorbeeld is de verwachte ontwikkeling van de woonfunctie in Schieveen. Een ander voorbeeld is de voorziene ontwikkeling van Technopolis. Enkele gespreksdeelnemers vragen zich af in hoeverre bedrijven over 20 jaar nog steeds bij elkaar willen kruipen. Vooral voor ICT-bedrijven zouden er wel eens andere vestigingsplaatsfactoren de doorslag kunnen geven. Wellicht kunnen ICT-bedrijven in de nabijheid van de TU volstaan met een wervingskantoor. Dat zou veel minder claims leggen op de bereik-

baarheid per OV dan een integraal ICT-bedrijf met pakweg 200 werknemers. Zou je niet beter heel Delft als technostad kunnen zien, zo vragen enkele deelnemers zich af.

2.5 Criteria bij het trechteren

Bij het trechteren naar kansrijke oplossingen noemen de deelnemers de volgende criteria waarmee het projectteam rekening moet houden:

- Effectiviteit van de oplossingen

De maatregelen moeten uiteraard doeltreffend zijn. Dat wil zeggen dat het beoogde doel, betere bereikbaarheid van de gebieden in studie, optimaal tot stand wordt gebracht. Die bereikbaarheid heeft hierbij betrekking op zowel betere doorstroming van het autoverkeer, als betere ontsluiting door het OV. Van belang is dat de oplossingen de burgers niet zozeer dwingen tot gewenst gedrag, maar hen daartoe 'verleiden'.

- Bereikbaarheidsverbetering in de ruimste zin van het woord

De oplossingen dienen bij te dragen aan betere bereikbaarheid. Daarbij heeft bereikbaarheid meervoudige betekenissen. Het gaat daarbij op de weg niet alleen om de reistijd, maar ook om betrouwbaarheid van reistijd. In het OV gaat het naast frequentie, reistijd en betrouwbaarheid ook om het geboden comfort, het aantal overstappunten en reisgemak.

- Zowel lokale, regionale als interregionale bereikbaarheidsverbetering

De oplossingen moeten zowel de bereikbaarheidsbelangen op lokaal, regionaal als interregionaal niveau dienen. Dus naast het belang van goede doorstroming van het interregionale verkeer op de autosnelwegen, dient zeker ook het bereikbaarheidsbelang van Den Haag, Delft en andere locaties in Haaglanden goed voor ogen te blijven staan. In dit verband is bijvoorbeeld de verbetering van de bereikbaarheid van het TIC-gebied vanuit naburige woongebieden (in Haaglanden) minstens even belangrijk als de bereikbaarheid van het gebied voor bezoekers uit andere regio's.

- Mate waarin oplossingen een integraal pakket van maatregelen vormen

De optimale oplossingen zullen een combinatie zijn van infrastructurele maatregelen en maatregelen die het mobiliteitsgedrag beïnvloeden, zoals beprijzen, het aanbieden van alternatieve vervoersmogelijkheden (naast auto en OV, nadrukkelijk ook de fiets) en ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke ordening denkt men aan situering van nieuwe woon- en werkgebieden aan bestaande verbindingen, opdat de behoefte aan nieuwe infrastructuur beperkt blijft. In dit kader is door sommige respondenten gezegd dat het streven moet zijn om de groei van het autoverkeer te verminderen.

- Mate waarin oplossingen ongewenste effecten hebben op het woon- en leefmilieu

Het is voor de deelnemers van de focusgroepen vanzelfsprekend dat bij het afwegen van maatregelen er nadrukkelijk gekeken wordt naar de effecten op het milieu (waaronder de luchtkwaliteit en de CO₂-uitstoot), de bestaande landschappelijke waarden en de leefbaarheid. Dit verwijst naar het belang van de ruimtelijke inpassing van de maatregelen. Om die reden wordt er door burgers vaak gedacht aan allerlei ondertunnelingsvarianten, zowel met betrekking tot wegen als OV-verbindingen.

- Betaalbaarheid

Een aantal deelnemers vindt dat ook de betaalbaarheid van de oplossingen een reëel criterium is. Men kan wel van alles bedenken, maar de kosten voor een oplossing moeten een reële verhouding hebben tot de positieve effecten die een oplossing sorteert.

- **Toekomstgerichtheid**

Een aantal respondenten wijst erop dat in de afweging van de oplossingen zoveel mogelijk te verwachte toekomstige ontwikkelingen moeten worden ingecalculleerd. Daarbij denkt men aan demografische veranderingen (in hoeverre groeit de bevolking nog over 20-40 jaar) en technologische veranderingen. De laatste hebben bijvoorbeeld betrekking op nieuwe aandrijftechnieken en vooral op de sterke invloed van de ICT. Met name de snelle ontwikkelingen in de ICT werpen bijvoorbeeld de vraag op in hoeverre mensen in de toekomst ervoor kiezen om gewoon vanuit huis te werken, en dus veel minder behoefte zullen hebben om zich fysiek naar het werk te verplaatsen. De antwoorden op dit soort vragen zullen verdisconteerd moeten worden in het afwegingskader van de MIRT-verkenning.

2.6 Conclusies

Op grond van drie focusgroepen met Haaglanders (zowel burgers uit Haaglanden, representanten van belangenorganisaties als vertegenwoordigers van bedrijven) kan het volgende op hoofdlijnen worden geconcludeerd.

Draagvlak voor oplossingsrichtingen

In alle groepen komen de spontaan genoemde oplossingsrichtingen overeen met de oplossingen die het Projectteam MIRT Verkenning Haaglanden zelf heeft bedacht. De deelnemers hebben weinig aan te merken op de voorgestelde oplossingsrichtingen. Wel worden hier en daar voorstellen voor kleine aanvullingen gedaan.

Scheveningen, Internationale Zone, Binckhorst (incl. 'inprikkers')

Ten aanzien van het gebied Scheveningen, Internationale Zone, Binckhorst wensen de gespreksdeelnemers een tramverbinding haaks op de kust. Aan de noordzijde willen zij een vertakking richting Scheveningen-Bad en Scheveningen-Haven. De tramverbinding moet de kenmerken van RandstadRail hebben: snel rijden waar dat kan en langzamer rijden in de stad.

Naast deze OV-verbinding wenst een aantal deelnemers ook goede OV evenwijdig aan de kust. Ook vindt een aantal representanten van het bedrijfsleven een goede bereikbaarheid via de weg essentieel voor het goederenvervoer.

TIC Delft, Schieveen, Rotterdam The Hague Airport

De hoogste prioriteit heeft volgens de gesprekspartners de verdere ontwikkeling van de Oude lijn tussen Rijswijk-Zuid en Schiedam. Deze moet over de hele lengte viersporig worden. Verder moet ook de bereikbaarheid van de stations verbeterd worden.

Ook moet de bereikbaarheid van de luchthaven verbeterd worden door een OV-verbinding te realiseren tussen RandstadRail en de luchthaven.

Daarnaast wensen de respondenten dat de A13 blijft doorstromen, mede omdat anders ook het onderliggende wegennet dichtslibt. Ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer kan helpen dit probleem op te lossen.

A4-passage bij Den Haag en 'poorten en inprikkers'

De gespreksdeelnemers onderkennen het belang van de ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer tussen de knooppunten Prins Clausplein en Ypenburg. De deelnemers noemen verschillende mogelijkheden voor deze ontvlechting: herinrichting van de bestaande weg, nieuwe wegstroken toevoegen en nieuwe regionale wegstroken toevoegen op het onderliggende wegennet. Er wordt benadrukt dat ontvlechting als maatregel niet op zichzelf kan staan, maar in combinatie moet plaatsvinden met beprijzing, ontwikkeling van

het openbaar vervoer, de aanleg van transferia, binnenstedelijke oplossingen en de opschaling van het onderliggende wegennet.

Daarnaast wordt een aantal andere alternatieve oplossingen genoemd voor de bereikbaarheidsproblemen bij de A4-passage: een nieuwe snelweg van Rotterdam in de richting van Leiden (linksom Zoetermeer) en vanuit het Westland een betere, meer gestroomlijnde toegang tot de A4 via de Lozerlaan.

Bijlage: Overzicht deelnemende organisaties

Tabel 1: Overzicht organisaties betrokken bij de participatie

Organisatie
Fietsersbond Haagse Regio en Delft
MKB Den Haag
Bedrijfsvereniging Rijswijk
Ondernemersvereniging Binckhorst
Burgerinitiatief Rondweg Leidschendam
Milieudefensie Zoetermeer
Flora Holland, Rijswijk
KvK Den Haag
VVE Park Hoornwijk
Belangenvereniging Omwonenden Trekvllet
Vereniging Houdt Vlietrand Groen
Haags milieucentrum
Stichting Meyvllet
Milieufederatie Zuid Holland
Belangenvereniging TU-Noord
Bewonersvereniging Oude Leede
Initiatiefgroep Natuurbehoud Delft
Midden Delfland Vereniging
TNO Delft
Exact Software
Rover Delft
World Forum Convention Center
Platform Beter Stedelijk en Regionaal OV Haaglanden en omgeving
Bewonersorganisatie Scheveningen
Bewonersplatform Zorgvllet
AVN
Bedrijfsvereniging Binckhorst
Bouwfonds