

Haaglanders geconsulteerd

Verslag van vier focusgroepen onder burgers ter onderbouwing
van de Probleemanalyse MIRT Verkenning Haaglanden

Amsterdam, september 2009
Projectnummer: 1408

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	Spontaan genoemde knelpunten op de weg	5
2.2	Spontaan genoemde knelpunten in het openbaar vervoer	7
2.3	Reactie op de probleemanalyse van het Projectteam.....	9
2.4	Prioritering.....	12
2.5	Conclusies.....	13

1 Inleiding

In opdracht van het Projectteam MIRT-Verkenning Haaglanden heeft onderzoeksbureau Ergo vier focusgroepen georganiseerd met bewoners en ondernemers uit Stadsgewest Haaglanden. Op deze wijze hebben burgers kunnen participeren in de verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek die op middenlange termijn in Haaglanden wordt verwacht. Hierna volgt een verslag van de bevindingen.

1.1 Achtergrond en doelstelling

De MIRT-verkenning Haaglanden is in september 2008 gestart als samenwerking tussen het Rijk (ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van VROM), de Provincie Zuid-Holland en Stadsgewest Haaglanden. Het doel van de MIRT-verkenning is om te komen tot een ontwikkelings- en investeringsstrategie voor de periode 2020-2040 op basis van gedeelde erkenning van de bereikbaarheidsproblemen en van de kansen om deze op te lossen. Hiertoe werkt het ambtelijke Projectteam MIRT-verkenning Haaglanden aan een onderbouwde visie voor drie tijdvakken: tot 2020, van 2020-2028 en de periode 2028-2040.

De verkenning door het Projectteam heeft twee fasen:

- De eerste (fase A) heeft betrekking op het analyseren van de bereikbaarheidsproblematiek in Haaglanden. Het gaat hierbij om het identificeren van de (grootste) knelpunten in de weginfrastructuur en de (grootste) knelpunten in het openbaar vervoernetwerk (OV-netwerk).
- De tweede fase van de verkenning (fase B) is gericht op het vinden van maatschappelijk aanvaardbare en afdoende oplossingsrichtingen. Deze fase zal resulteren in het vaststellen van voorkeursalternatieven.

Consultatie van burgers

In Fase A is op basis van bestaande studies en na consultatie van experts en vertegenwoordigers van belanghebbenden zoals gemeenten, bedrijfsleven, milieuorganisaties en transportorganisaties, een analyse van de problematiek uitgevoerd. Daarbij zijn diverse (toekomstige) knelpunten in de bereikbaarheid van Haaglanden geïdentificeerd, zowel met betrekking tot het wegensysteem als het openbaar vervoer.

Ook een vertegenwoordiging van de burgers van Haaglanden is in de gelegenheid gesteld om te participeren in het proces en na te denken over de probleemanalyse. Deze consultatie is uitgevoerd in de vorm van focusgroepen, waarvan dit rapport het verslag is.

De belangrijkste **doelstelling** van de consultatie van de burgers is:

Het verzamelen van kennis over de houding van burgers met betrekking tot toekomstige bereikbaarheidsproblemen in Haaglanden.

Sleutelvragen zijn:

- *Welke bereikbaarheidsproblemen (m.b.t. automobilititeit en openbaar vervoer) voorzien burgers in Haaglanden?*
- *Welke problemen moeten volgens burgers met voorrang worden aangepakt en waarom?*

Het ging hierbij vooral om de vraag of burgers uit Haaglanden zich herkennen in de bereikbaarheidsproblemen zoals deze in de analyse van het Projectteam zijn geïdentificeerd, en op welke punten er eventueel aanpassingen of aanvullingen gewenst zijn. Ook is nagegaan welke problemen door burgers als belangrijkste worden aangemerkt, en welke overwegingen hieraan ten grondslag liggen.

1.2 Opzet en uitvoering

In overleg met het Projectteam is besloten om vier discussiegroepen te organiseren met burgers. Tijdens deze 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 10, 14, 15 en 17 september 2009, op het kantoor van Stadsgewest Haaglanden in Den Haag. De gesprekken duurden 2 tot 2,5 uur. De deelnemers ontvingen een kleine vergoeding voor hun deelname.

Samenstelling focusgroepen

Bij de samenstelling van de focusgroepen is een onderscheid gemaakt tussen burgers uit Den Haag versus burgers uit andere delen van Haaglanden (zoals Delft, Westland en Zoetermeer, hierna genoemd 'de periferie') en tussen enerzijds automobilisten en anderzijds gebruikers van het openbaar vervoer (hierna vaak aangeduid als OV-gebruikers). Ook is een onderscheid gemaakt tussen de burgerij en het bedrijfsleven. Rekening houdend met de verschillende segmenten zijn de vier focusgroepen als volgt samengesteld:

Omschrijving deelnemers	Aantal deelnemers
Burgers uit Den Haag (automobilisten + OV-gebruikers)	10
Burgers uit de periferie (overig Haaglanden) met de auto als belangrijkste vervoermiddel	9
OV-gebruikers uit (voornamelijk) de periferie en (aangevuld met enkele inwoners uit) Den Haag	14
Bedrijfsleven Haaglanden; ondernemers en stafleden van bedrijven en organisaties	7

In totaal hebben 40 mensen deelgenomen aan de gesprekken.

Het onderscheid tussen burgerij en bedrijfsleven (ondernemers/stafleden) is uiteraard diffuus; ondernemers en stafleden zijn immers ook burgers. In de focusgroepen met burgers zaten daarom ook enkele (kleine) ondernemers en stafleden uit het bedrijfsleven. Het onderscheid tussen OV-gebruikers en automobilisten is trouwens evenmin keihard; heel wat burgers gebruiken afwisselend hun auto of het openbaar vervoer.

Mix van actieve en minder actieve burgers

Bij de samenstelling van de groepen is steeds gezocht naar een mix van 'actieve burgers' en 'minder actieve burgers'. Actieve burgers zijn meer dan gemiddeld geïnteresseerd in politiek, in verkeersvraagstukken of leefbaarheidsvraagstukken. Veelal zijn ze actief in (lokale) politieke partijen of bewonersorganisaties, of zijn ze actief lid van de plaatselijke ondernemersvereniging. Tot de categorie actieve burgers rekenen we ook mensen die door hun werk, vrijetijdsbesteding of studie meer dan gemiddeld betrokken zijn bij de bereikbaarheidsproblemen.

In de focusgroepen zijn verschillende mensen uitgenodigd die als actieve burgers kunnen worden aangemerkt, onder wie enkele studenten verkeerskunde (zowel van de TU Delft als de Haagse Hogeschool), een rijinstructeur, leden van bewonersorganisaties (wijkplatforms), leden van reizigersvereniging Rover, een stafid van een lokale Haagse natuurorganisatie, een voormalig raadslid (gemeente Westland) en een medewerker van de verkeerspolitie.

De actieve burgers tonen zich in de discussies doorgaans wat beter geïnformeerd over de mobiliteitsproblematiek (ze zijn bekend met nota's en ambtelijke planvorming) en hanteren zelf beleidsjargon. Dankzij de kennisvoorsprong kunnen ze de discussie met andere burgers 'voeden' met relevante inzichten en functioneren ze zodoende als katalysator van de discussie. De minder actieve burgers dragen bij aan de discussie door meer uit eigen beleving te redeneren, en brengen hun nuchtere ervaringsdeskundigheid in. Juist deze confrontatie van goed ingevoerde met minder ingevoerde burgers vormt een voorwaarde voor een levendige discussie, waarin uiteenlopende belevingen worden uitgewisseld.

Bedrijfsleven

De deelnemers uit het bedrijfsleven zijn geselecteerd op grond van een meer dan gemiddeld belang van de organisaties bij de bereikbaarheid van de regio. Dat betreft organisaties die zelf mobiel moeten zijn (zoals de dierenambulance, een taxibedrijf, een verkeersschool en een internationaal transportbedrijf) of zelf goed bereikbaar moeten zijn voor klanten en personeel. Om die laatste reden zijn onder andere een functionaris van het World Forum uitgenodigd en de manager van een groot accountantskantoor in Den Haag. De deelnemende bedrijven en organisaties zijn actief in uiteenlopende branches, in meerderheid behorend tot het MKB, en afkomstig uit verschillende gemeenten in Haaglanden.

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 enkele knelpunten benoemd uit de probleemanalyse van het Projectteam (zoals deze eerder op grond van studie en consultatie is uitgevoerd). De deelnemers konden zich op die manier een beeld vormen van het *soort* knelpunten waarover het in de focusgroepen zou gaan. De vraag waarover de respondenten zich vervolgens konden buigen, is of zij zelf (in heel Haaglanden en in het bijzonder in hun eigen woon -of werkgebied) *nog meer* van dat soort knelpunten kennen, ervaren of in de toekomst voorzien. Door de deelnemers zo *voorafgaande aan de bijeenkomst* te informeren, is bij aanvang van de discussie minder tijd nodig om het doel en de scope van de bijeenkomst uit te leggen.

Tijdens de bijeenkomsten

De groepsgesprekken zijn volgens een vaste opbouw verlopen. Eerst is aan de deelnemers gevraagd om spontaan hun visie te geven en toekomstige knelpunten op de wegen en/of in de OV-verbindingen te benoemen en toe te lichten. Vervolgens zijn de bevindingen uit de probleemanalyse van het Projectteam aan de burgers voorgelegd. Daartoe gaf een medewerker van het Projectteam een uiteenzetting over alle geïdentificeerde knelpunten, waarna de respondenten de gelegenheid kregen om vragen te stellen, kanttekeningen te plaatsen of aanvullingen te geven.

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 met betrekking tot de onderzoekspopulatie.

2 Resultaten

2.1 Spontaan genoemde knelpunten op de weg

Burgers redeneren vanuit het ‘nu’

Bij het spontaan benoemen van toekomstige knelpunten in de bereikbaarheid baseren veel burgers zich op eigen ervaringen met de *huidige* knelpunten. Men redeneert kenmerkend: de huidige knelpunten op de wegen en OV-verbindingen zijn over 10 of 20 jaar nog steeds knelpunten. Desgevraagd blijken veel gespreksdeelnemers inderdaad ervan uit te gaan dat de bereikbaarheidsproblemen niet gemakkelijk zijn op te lossen. Er komen in de Haagse regio steeds meer inwoners en bedrijven, zo wordt verondersteld. En ook verwachten zij dat er in de regio nieuwe wijken en bedrijventerreinen zullen komen. Met andere woorden, het wordt steeds drukker en de (spoor-)wegen zullen steeds meer reizigers te verwerken krijgen. Een probleem is echter wel dat zeer weinig burgers een duidelijk beeld hebben van alle toekomstige plannen en uitbreidingen. Ze hebben op dit punt geen uitgebreid referentiekader (laat staan dat ze bekend zijn met de referentiekaarten van het Projectteam¹) op grond waarvan ze zich een voorstelling kunnen maken van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden. En dus is ook een gefundeerde visie op de bereikbaarheidsproblematiek over 10 of 20 jaar de meeste burgers niet gegeven. Zonder aanvullende informatie blijven de burgers steken in de huidige problematiek die over 10 jaar, zo neemt men aan, wel weer verergerd zal zijn.

Alleen een aantal ondernemers is in deze wat bedachtzamer. Zij stellen dat de mate waarin de huidige bereikbaarheidsproblematiek zich ook in de toekomst zal voordoen, mede afhangt van beleidskeuzes. Als bijvoorbeeld het mobiliteitsgedrag van veel burgers beïnvloed kan worden (door mobiliteitsheffingen of door ruimtelijk beleid), zal dit effect hebben op de omvang van de problemen. In die zin ziet deze ondernemers een *samenhang* tussen beleidskeuzes en bereikbaarheidsknelpunten, waar doorsnee burgers bepaalde (toekomstige) problemen veeleer als onvermijdelijk beschouwen.

Bereikbaarheid van Haaglanden is nu al problematisch

Dat de bereikbaarheid van Haaglanden momenteel al een groot probleem is, wordt door nagenoeg alle weggebruikers onderkend. Een Haagse taxichauffeur: *“Het is een drama”*. Ook vertegenwoordigers van het bedrijfsleven beamen het probleem van Haaglanden. Zo zegt een werkgever uit Den Haag met veel personeel uit Zoetermeer en Pijnacker dat de A12 tegenwoordig al rond 15.00 uur ‘vol loopt’. Een aantal ondernemers uit Den Haag meent dat de concurrentiepositie van de regio (en van het eigen bedrijf) merkbaar te lijden heeft onder de slechte bereikbaarheid.

¹ Dit zijn topografische kaarten van het Projectteam MIRT Verkenningen Haaglanden waarop staat aangegeven hoe Haaglanden er in 2020 uit zal zien, rekening houdend met bestaande plannen (bestuurlijk al vastgesteld of heel kansrijk) voor nieuwe wegen, woningen, kantoren en groengebieden.

Een aantal respondenten verklaart de matige bereikbaarheid van Haaglanden niet alleen uit een tekort aan infrastructuur, maar ook uit de geografische situering van de agglomeratie. Den Haag ligt tegen de zee aan; een echte ringweg (*om de stad heen*) is dus niet mogelijk. En ook: Den Haag ligt als het ware ‘verscholen’ achter de andere grote steden, Utrecht, Amsterdam en vooral Rotterdam, en is daardoor vanuit andere delen van het land minder goed bereikbaar.

“Als mensen uit andere delen van Nederland naar Den Haag gaan, moeten ze altijd via Rotterdam, Amsterdam of Utrecht om in Den Haag te komen.”

Alle snelwegen zijn en blijven een probleem

Weggebruikers in Haaglanden, zowel burgers als ondernemers, vinden dat de autosnelwegen onvoldoende capaciteit hebben. Veelvuldig wordt verwezen naar de congestie tijdens de spits op de A12, A13, de A4 en de A44. Vooral forenzen uit plaatsen als Zoetermeer en Pijnacker en omgeving die ‘s ochtends richting Den Haag reizen hebben hiermee te maken. ‘De andere kant op’, dus vanuit Den Haag de stad uit, lijkt iets minder problematisch, althans *nadat* je vanuit de stad de snelweg hebt bereikt.

Een aantal deelnemers gaat spontaan in op de oorzaak van de congestie op de wegen, zoals een teveel aan in- en uitvoegbewegingen. Ook noemen enkele weggebruikers dat bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer op de wegen rond Den Haag van dezelfde infrastructuur gebruik moeten maken. Niet iedereen kijkt zo analyserend naar de problemen; een aantal gespreksdeelnemers houdt het er eenvoudig op dat het op de wegen te druk is, omdat het verkeersaanbod te groot is. Daarbij wordt wel door iedereen ervaren dat het wegennet als geheel snel overbelast is; als er op een van de autosnelwegen ‘iets gebeurt’, staat al gauw de boel overal vast.

Volgens enkele gespreksdeelnemers zal de aangekondigde aanleg van de A4 door Midden Delfland een belangrijke verlichting van de congestie betekenen. Anderen voorzien echter dat de problemen op verbinding naar Rotterdam zullen blijven bestaan. Voor fundamentele oplossingen komt kennelijk meer kijken.

Met de auto Den Haag *in* is een groot probleem

Spontaan wordt aangegeven dat het een probleem is om vanaf de A4 en de N44 Den Haag in te komen. Het verkeer dat bijvoorbeeld via de Utrechtsebaan binnenkomt, loopt helemaal vast (*“een file van het Prins Clausplein tot aan het Essogebouw”*) en kan aan het einde van de Utrechtsebaan ‘geen kant op’. Ook andere wegen de stad in bieden geen soelaas. Als men bijvoorbeeld vanaf de A13 de agglomeratie inrijdt (via Rijswijk) dan is het ‘kruip-door-sluip-door’ de stad in. Vanuit de periferie Den Haag inrijden ervaart men als het inrijden van een ‘trechter’.

In dit verband wijzen bewoners van Den Haag erop dat ‘de stad in’ misschien problematisch is (daar hebben zij iets minder mee te maken), maar dat ‘de stad uit’ evenmin gemakkelijk is.

Met de auto *door* Den Haag is ook een probleem

Veel deelnemers aan de discussie klagen over de congestie *in* de stad. De straten en doorgaande wegen zijn overvol en het verkeer kan onvoldoende doorrijden. Vooral mensen die het van de doorstroming in de stad moeten hebben (taxichauffeurs, rijinstructeurs) worstelen met dit probleem, waarvoor vooralsnog geen oplossing lijkt gevonden. In dit verband blijkt er weinig vertrouwen te bestaan in de plannen van de gemeente, in het bijzonder de cityring. Men vreest dat deze ring de circulatie door de stad alleen maar verder bemoeilijkt.

Het thema bereikbare stad appelleert aan een probleem dat veel Hagenaars ervaren. Niet alleen is de circulatie in het stadscentrum problematisch, ook het reizen van het ene deel van de stad naar het andere (met de auto) is een probleem. Zo beklagen Haagse gespreksdeelnemers zich over de gebrekkige doorstroming over de wegen die gezamenlijk de *Internationale Ring* vormen (een term trouwens die geen van de deelnemers zelf spontaan gebruikt; een aantal is echter wel bekend met de term). In dit verband is opgemerkt dat de Hubertustunnel op zich een verbetering is, maar dat er op de Noordwestelijke hoofdroute toch geen goede doorstroming is, evenmin als op andere delen van de ring. Het algemene probleem is dat de ring te veel gelijkvloerse kruisingen en (dus) te veel verkeerslichten heeft (*“Vanaf de tunnel tot aan Kijkduin passeer je 33 stoplichten..!”*). Daarbij komt dat volgens automobilisten het kruisende OV wordt ‘voorgetrokken’.

Een gevolg hiervan is dat de bereikbaarheid van delen van de stad met de auto te wensen overlaat. Dit geldt in het bijzonder voor de bereikbaarheid van Scheveningen, maar ook als men bijvoorbeeld vanuit het Westland Den Haag wil doorkruisen, is het ondoenlijk een geschikte doorgaande route te vinden.

Interessant is dat een aantal gespreksdeelnemers een verband legt tussen de moeizame toegankelijkheid van Den Haag en de gebrekkige verkeerscirculatie in de stad zelf. Het lijken twee kanten van dezelfde medaille. Doordat het verkeer in de stad verstopt is, staat ook het verkeer op de toegangswegen vast. En andersom, als men de stad uit wil moet men zich eerst ontworstelen aan de congestie in de stad zelf.

Het Westland is onvoldoende ontsloten

Bewoners van het Westland geven aan dat het in hun gemeente niet goed gesteld is met de bereikbaarheid: *“Het Westland is één groot verkeersinfarct”*. Te veel verkeer, waaronder veel vrachtverkeer, moet zich over relatief smalle wegen persen. Bovendien ontbreekt het aan voldoende goede wegverbindingen naar Den Haag en in de richting van Delft en Rotterdam.

“Als ik met de auto van 's-Gravensande naar Delft ga, doe ik er net zo lang over als met de fiets...”

Een aantal Westlanders, onder wie een grote transportondernemer, is bekend met de ideeën over een nieuwe verbinding langs de kust tussen Den Haag en de Rijnmond. Zo'n nieuwe route zou inderdaad gunstig zijn voor de economische ontwikkeling van het Westland, zo redeneert een aantal gespreksdeelnemers. De afzet van goederen via de haven is van belang, en welbeschouwd ontbeert het Westland daartoe een directe verbinding naar Rotterdam. Voor de meeste gesprekspartners is dit overigens niet een bereikbaarheidsprobleem waar men wakker van kan liggen. Veel Haaglanders uit andere delen van de stadsregio zijn eigenlijk niet zo bekend met het wel en wee van het Westland.

2.2 Spontaan genoemde knelpunten in het openbaar vervoer

Capaciteit op het spoor laat nu al te wensen over

De inbreng van burgers die vooral met het OV reizen, wordt voor een deel bepaald door leden van reizigersvereniging Rover. Deze goed ingevoerde mensen oordelen dat het spoorwegennet in Haaglanden niet voldoende robuust is. Gelet op de huidige en toekomstige capaciteitsbehoefte zouden alle lijnen minimaal vier sporen moeten hebben. Nu al merken treinreizigers dat er sprake is van capaciteitsgebrek op het spoor.

“Ik zat in een trein van Den Haag naar Utrecht; bij Zoetermeer moest-ie alweer in de remmen omdat er een stoptrein tussenzat”.

Zeker nu er nagedacht wordt over hoogfrequent rijdende treinen (rijden zonder spoorboekje) zijn meer sporen noodzakelijk, zo oordelen meerdere gespreksdeelnemers.

Overigens zijn het niet alleen leden van Rover die zich zorgen maken over de capaciteit van de treinverbindingen; ook andere gespreksdeelnemers ervaren de gevoeligheid van het netwerk.

“Als je van Den Haag naar Amsterdam gaat, kan er bij Leiden altijd iets gebeuren en heb je weer vertraging...”

Twee stations zijn verwarrend

Er wordt door meerdere OV-reizigers uit Den Haag meewarig gesproken over het fenomeen van de twee hoofdstations in Den Haag. Een en ander heeft tot gevolg dat er per station minder treinen vertrekken en dat men wel eens in verwarring is over treinenloop (*“een zootje...”*).

Gebrek aan samenhangend OV-systeem in de zuidelijke Randstad

Spontaan wordt door OV-reizigers erop gewezen dat het OV in de regio Den Haag – Rotterdam niet als één systeem werkt. Zo moet je vanuit Zoetermeer via Den Haag om naar Rotterdam te reizen. Het gegeven dat het OV niet als een systeem wordt benaderd, en organisatorisch niet is geïntegreerd, levert ook praktische problemen op. Reizigers storen zich er bijvoorbeeld aan dat bepaalde OV-kaarten (bijvoorbeeld de chipkaart van de NS) alleen op specifieke plaatsen kunnen worden opgeladen, en niet overal waar men reist.

Tevens wordt het openbaarvervoersnet van Haaglanden als ‘onevenwichtig’ aangemerkt omdat het te sterk is gericht op Den Haag als centrum, en onvoldoende op Rotterdam. Terwijl bewoners uit Zoetermeer, Westland en Delft niet per se meer behoefte hebben om naar Den Haag te reizen dan naar Rotterdam.

OV-aansluiting van Zoetermeer laat te wensen over

Reizigers uit Zoetermeer erkennen dat hun woonplaats weliswaar is aangetakt op het spoor, maar vinden dat je vanuit de noordelijke wijken van Zoetermeer niet gemakkelijk op het station van Zoetermeer (op de lijn Den Haag - Utrecht) kunt komen. Dat maakt dat mensen in die wijken toch gauw voor de auto kiezen.

Bovendien wordt opgemerkt dat Zoetermeer weliswaar langs een oost-westverbinding ligt, maar dat een goede *noord-zuidverbinding* (richting Amsterdam en richting Delft-Rotterdam) ontbreekt, afgezien van een enkele busverbinding.

OV-verbindingen in Den Haag laten te wensen over

Haagse OV-gebruikers en ondernemers, alsmede enkele bezoekers van Den Haag ervaren dat de OV-verbindingen in de stad sterk op het centrum zijn gericht, en in mindere mate op andere bestemmingen, zoals Scheveningen en de Uithof. De trams naar bijvoorbeeld Scheveningen puilen regelmatig uit. Ook lijn 2 is typisch zo'n verbinding met altijd volle trams. Dat zal alleen maar toenemen, zo verwachten sommigen.

Verder stelt een bewoner dat een reis per openbaar vervoer van Loosduinen naar het CS net zolang duurt als van Leiden naar Den Haag CS. Ook ontbreekt een goede rechtstreekse verbinding van Den Haag Zuidwest naar de kust. Anderen vinden dat een goede

verbinding door Den Haag evenwijdig met de kust ontbreekt of dat zo'n verbinding te ver weg (niet op loopafstand) van de kust af ligt (zoals de Randstadrail).

Door OV-gebruikers (en door automobilisten) wordt gewezen op de vele kruisingen tussen trams met het verkeer over de Internationale Ring; een duidelijk voorbeeld van hoe het OV en de auto elkaar *"in de wielen rijden"*.

Weinig OV-verbindingen in het Westland

Er zijn relatief weinig verbindingen tussen de dorpen in het Westland en tussen het Westland en de regio. De tram uit Den Haag is niet doorgetrokken (het Westland in) en stopt op de grens van Wateringen. Verbindingen naar Den Haag zijn verder redelijk maar (vooral) in de richting van Rotterdam laten de verbindingen te wensen over. Uit wat hierover gezegd wordt door bewoners uit het Westland kan worden opgemaakt dat de gebrekkige OV-ontsluiting effecten heeft op de aantrekkelijkheid van het gebied als werkplek. Niet alleen ontbreken verbindingen, ook de dienstregeling van bestaande (bus)verbindingen zou te wensen over laten. Vooral 's avonds zijn er te weinig mogelijkheden om van en naar het Westland te reizen met het openbaar vervoer.

Evenals het Westland is volgens sommigen het landelijke gebied van Midden Delfland niet goed ontsloten. Vooral in de avond rijden er weinig bussen.

TU-gebied in Delft niet goed ontsloten

Een aantal studenten van de TU Delft wijst erop dat de TU geen goede verbindingen heeft naar het station. Ze weten wel dat er een tram komt en dat dit tot een verbetering van de ontsluiting zal leiden.

Bussen staan vast op de A44

Spontaan wordt gewezen op de bussen die in de spits 'vast staan' op de A44.

"En dat is dus een slechte zaak als je mensen wilt overhalen om meer met het openbaar vervoer te reizen".

2.3 Reactie op de probleemanalyse van het Projectteam

In elk van de vier focusgroepen is aan de deelnemers de lijst met knelpunten voorgelegd, zoals het Projectteam deze heeft geïdentificeerd. De knelpunten werden elk door een medewerker van het Projectteam toegelicht.

De OV-gebruikers hebben zich hierbij alleen gebogen over de OV-knelpunten; de automobilisten en de meeste ondernemers hebben zich voornamelijk over de knelpunten in het wegstelsel uitgesproken.

Hierna volgen per knelpunt de reacties van de deelnemers aan de focusgroepen.

WEGEN

- **Doorstroming op de A4 bij Den Haag**

Deze kwestie spreekt de meeste burgers en ondernemers aan. De analyse van het Projectteam, waarbij wordt gewezen op de flessenhals tussen knooppunt Ypenburg en het Prins Clausplein, is voor meerdere burgers een *eye opener*. Men ervaart zelf natuurlijk regelmatig dat de weg hier vol staat, maar dat dit stukje eigenlijk de enige snelwegverbinding is, en dus gezien kan worden als een zwakke schakel in het netwerk van snelwegen, had men zich niet zo gerealiseerd.

- **Toegang tot Den Haag**

De analyse van het Projectteam sluit naadloos aan op wat de burgers spontaan hierover hebben gezegd. De aanvulling van de Hagenaars is dat niet alleen de toegang tot Den Haag een probleem is, maar ook de circulatie van het verkeer als men eenmaal in de stad zelf is. Bovendien ervaren Hagenaars dat niet alleen de entree tot de stad een knelpunt is, maar dat *de stad uitkomen* eveneens een probleem is. Het is maar vanuit welk perspectief je naar de bereikbaarheid van de stad kijkt.

- **Doorstroming tussen Den Haag en Leiden**

Ook deze problematiek, toegespitst op de A44, wordt door de burgers onderkend. De toelichting van het Projectteam, namelijk dat er meer gebruik gemaakt zal moeten worden van de verbinding als gevolg van nieuwe woonlocaties op de as Leiden-Katwijk, bevestigt de indruk bij veel burgers dat hier inderdaad een probleem zit.

- **Doorstroming tussen Den Haag en Gouda**

De huidige ervaringen op de A12 geven aanleiding niet te twifelen over de toekomstige problemen op deze verbinding. Sommige burgers wijzen er zelf op dat er in de omgeving veel gebouwd zal worden en dat ook nieuwe gebruikers zich over de A12 moeten verplaatsen.

- **Bereikbaarheid van het gebied tussen Den Haag- Zoetermeer- Rotterdam**

Het probleem in de driehoek Zoetermeer, Rotterdam en Den Haag lijkt iets minder tot de verbeelding te spreken. Niet iedereen kent de situatie uit eigen ervaring.

Een aantal burgers uit Zoetermeer geeft aan dat hun woonplaats enigszins geïsoleerd ligt. De enige uitvalsmogelijkheden liggen in de as van de A12. Het is tijdrovend om in de ochtendspits Zoetermeer uit te rijden. Woonwerkverkeer stroopt op. Ook zijn er congestieproblemen op de N206 als men vanuit Zoetermeer richting Leiden rijdt. Een enkeling merkt op dat een weg van voldoende capaciteit tussen Zoetermeer en Rotterdam niet het enige is dat ontbreekt, maar dat een behoorlijke wegverbinding naar het noorden (aantakend op de A4) eveneens lijkt te ontbreken.

- **Doorstroming tussen Den Haag en Rotterdam**

Over het effect van de aanleg van de A4 door Midden Delfland wordt wisselend geoordeeld door burgers. Een aantal meent dat hiermee een belangrijk deel van de problemen zal zijn opgelost; anderen zijn hierover somberder. De analyse van het Projectteam, waarbij gesteld wordt dat de A13 ook in de toekomst een knelpunt zal zijn, wordt door de meeste gespreksdeelnemers aannemelijk gevonden. Toch lijkt men zich hierover wat minder zorgen te maken dan over andere knelpunten.

- **Doorstroming tussen Den Haag-Westland-Haven**

Niemand van de deelnemers ontkent dat hier een bereikbaarheidsprobleem zit, maar het lijkt voor velen een minder aansprekend probleem. Alleen sommige burgers uit het Westland karakteriseren het ontbreken van deze verbinding als een probleem van de eerste orde.

OPENBAAR VERVOERVERBINDINGEN

- **Bereikbaarheid Scheveningen en Word Forum Gebied**

Deze kwestie is spontaan door de OV-reizigers en een aantal Haagse ondernemers naar voren gebracht. De analyse van het Projectteam sluit aan bij die van de geraadpleegde burgers. Daarbij wordt nog eens door burgers aangestipt dat de trams onvoldoende snelheid kunnen bereiken als gevolg van alle gelijkvloerse kruisingen.

- **Tussen Leiden en Den Haag: ontsluiting in de Duin- en Bollenstreek**

Ook deze problematiek wordt onderkend, zeker als men te horen krijgt dat er flinke uitbreidingen zijn gepland in dit gebied.

- **Tussen Den Haag en Gouda; kwaliteit op de Goudse Lijn**

Volgens respondenten een juiste analyse; het betreft een van de lijnen die capaciteitsuitbreiding behoeft (zoals alle lijnen).

- **Tussen Den Haag en Rotterdam: kwaliteit op de Oude Lijn**

Met name uit kringen van Rover wordt deze lijn beschouwd als de ruggengraat van het OV-netwerk in de regio; een ruggengraat die inderdaad versterking behoeft.

- **Tussen Den Haag en Rotterdam: ontsluiting van het TIC, Science Port en Rotterdam Airport**

Ook dit gedeelte van de analyse wordt ondersteund door de OV-reizigers. In dit verband wordt er door sommigen fijntjes op gewezen dat de luchthaven vroeger door veel meer buslijnen werd aangedaan, maar dat deze bij gebrek aan belangstelling zijn opgeheven. Zolang vooral zakenlui van het vliegveld gebruik maken en er volop parkeergelegenheid is, valt te bezien of het OV hier een aantrekkelijk alternatief kan bieden.

- **Koppeling tussen stadsregio's Haaglanden en Rotterdam**

Dit gedeelte van de analyse door het Projectteam slaat zeer aan. De OV-reizigers hebben spontaan al aangegeven dat het ontbreken van samenhang tussen de OV-netwerken in beide regio's hun een doorn in het oog is.

- **Tussen Den Haag en Westland: bereikbaarheid van het Westland**

De burgers uit het Westland kunnen zich hier geheel in vinden. Al eerder is aangegeven dat het Westland voldoende OV-verbindingen ontbeert en dat dit voor de ontwikkeling van de regio ongewenst is. Daarbij gaat het zeker ook om de dienstregeling buiten de spitsijden.

- **Verbinding tussen Den Haag Zuid-West-Delft-Pijnacker-Zoetermeer**

Ook deze analyse sluit aan bij de beleving van veel OV-reizigers. Spontaan werd al genoemd dat het OV-netwerk van Haaglanden te sterk wordt gekenmerkt door de verbindingen van de periferie naar het centrum van Den Haag, en dat dwarsverbindingen in de regio (en in de stad) voor een deel juist ontbreken.

2.4 Prioritering

Desgevraagd hebben de gespreksdeelnemers aangegeven welke van de knelpunten (al dan niet afkomstig uit de analyse van het Projectteam) met prioriteit moeten worden aangepakt. Tevens is gevraagd naar het 'waarom' van de prioritering (het motief).

Globaal hebben de deelnemers gekozen op basis van hun eigen ervaring, de manier waarop zij de oorzaak van het probleem inschatten, de ingeschatte kosten en benodigde maatregelen (zowel quick wins als de aanpak van het lastigste probleem).

Volgens deelnemers zijn de onderstaande knelpunten het meest prioritair:

- **Toegang tot Den Haag voor automobilisten (Weg)**

Niet alleen voor mensen uit de periferie, maar ook voor veel inwoners van Den Haag vormt dit een van de grote problemen voor de komende jaren. De inwoners van Den Haag hebben alleen een ander belang; zij willen de stad juist eenvoudig uit en door kunnen via goede verbindingen.

Motief: Een belangrijk motief om deze problematiek als prioritair te beschouwen heeft betrekking op de redenering dat de toegang / uitgang van Den Haag fundamenteel is. Het is als het ware de oorzaak van andere bereikbaarheidsproblemen (zoals het opstropen van het verkeer op de autosnelwegen en het gebrek aan goede circulatie in het centrum van Den Haag). Bovendien verwacht men dat de toegang tot (en de circulatie in) Den Haag in de toekomst problematischer wordt, gelet op alle ambities.

- **Doorstroming op de A4 bij Den Haag (Weg)**

In alle groepen, en vooral in de groep ondernemers wordt dit als een van de grotere kwesties gezien.

Motief: een belangrijk motief is dat de oplossing ervan naar verwachting een positief effect heeft op andere bereikbaarheidsproblemen in de regio.

- **Kwaliteit op corridor Den Haag-Rotterdam / Oude Lijn (OV)**

De OV-gebruikers ervaren nu al problemen op deze relatie en voorzien dat deze zullen groeien. Overigens wordt dit traject gezien als onderdeel van een groter geheel, namelijk de verbinding van Den Haag richting zowel het noorden als naar het zuiden.

Motief: het meest genoemde motief om de Oude Lijn prioriteit te geven is dat het de ruggraat van het OV-netwerk van Haaglanden is. Robuustheid van deze verbinding is een voorwaarde om andere problemen op te lossen.

- **Koppeling stadsregio's Rotterdam en Haaglanden (OV)**

De OV-gebruikers ervaren een gebrek aan afstemming in het openbaar vervoer tussen beide regio's. Daarbij wordt niet alleen gedacht aan concrete verbindingen (of het gebrek daaraan) maar aan het gebrek aan organisatorische afstemming. Er is een roep om de gehele zuidvleugel als een systeem te benaderen en zo ook naar het openbaar vervoer te kijken.

Motief: de redenering om dit probleem prioritair te maken is terug te voeren op een fundamentele overweging: OV-gebruikers storen zich eraan dat het OV-netwerk in Haaglanden heel sterk op Den Haag is gericht, terwijl er vanuit Haaglanden (Zoetermeer, Westland) ook een grote vervoersbehoefte is richting Rotterdam (en ook vice versa). Daarnaast is er het praktische motief dat de service rond het OV niet overal op dezelfde leest is ge-

schoeid (wat bijvoorbeeld leidt tot gedoe met opladen chipkaarten in de ene stad om in de andere stad te kunnen gebruiken).

2.5 Conclusies

Op grond van vier focusgroepen met burgers uit Haaglanden (zowel automobilisten, OV-reizigers als ondernemers) kan het volgende op hoofdlijnen worden geconcludeerd. Het gaat hierbij om bevindingen van kwalitatieve aard, niet om kwantitatieve (statistisch 'harde') resultaten.

- In alle groepen komen de spontaan genoemde knelpunten overeen met de knelpuntenanalyse van het Projectteam MIRT Verkenning Haaglanden. De voorgelegde knelpunten worden ook alle herkend als relevant. Er worden door de deelnemers geen fundamentele aanpassingen voorgesteld. Aanvullingen zijn er alleen in details en inkleuring. Ergo: de probleemanalyse vindt weerklank bij de geraadpleegde burgers.
- Op grond van diverse overwegingen, maar vooral op grond van het criterium dat maatregelen met het grootste effect de grootste prioriteit verdienen, kiezen de deelnemers de volgende knelpunten als 'meest prioritair':
 - Toegang tot Den Haag voor automobilisten (Weg)
 - Doorstroming op de A4 bij Den Haag (Weg)
 - Kwaliteit op corridor Den Haag-Rotterdam / Oude Lijn (OV)
 - Koppeling stadsregio's Rotterdam en Haaglanden (OV)

Een aantal aanvullingen vraagt daarnaast om aandacht:

- Van buiten naar binnen maar ook andersom
Hagenezen kijken van binnen naar buiten, ook als het om bereikbaarheidsproblemen gaat. Het probleem van de bereikbaarheid van Den Haag is dus voor Hagenaars vooral het probleem om de stad uit te gaan.
- Circulatieproblematiek in Den Haag
Hagenaars ervaren grote bereikbaarheidsproblemen in de stad zelf, die deels gekoppeld zijn aan het bereikbaarheidsknelpunt 'toegang tot de stad'. Deze waarneming (verstikking van het verkeer) wordt in de probleemanalyse niet expliciet meegenomen.
- Ontsluiting van Zoetermeer naar het Noorden
Niet alleen de verbindingen tussen Zoetermeer en Rotterdam laten te wensen over, dat geldt ook voor de verbinding (weg/openbaar vervoer) naar het noorden.
- Het Westland
Een betere ontsluiting van de gemeente Westland is niet alleen een economische behoefte, maar ook een sociale. Ontwikkelingskansen van het Westland worden volgens de geraadpleegde inwoners en ondernemers uit de streek gefnuikt door gebrek aan goede ontsluitingen. Het betreft daarbij niet alleen (gebrek aan) infrastructuur (weg en OV), maar ook het serviceniveau van het bestaande openbaar vervoer.