

**Datum**

19 juni 2025

Ons Kenmerk

DSO/10896524

RIS322420

Voorstel van het college inzake Netwerkstrategie 2040: voor een leefbaar en bereikbaar Den Haag

Motivering

Den Haag staat de komende jaren voor een aanzienlijke uitdaging. De stad zal naar verwachting tot 2050 groeien met 100.000 inwoners, wat vraagt om doordachte ruimtelijke planning en investeringen in woningen, scholen, kantoren, groen, sportvoorzieningen, winkels en ziekenhuizen. Daarnaast ontvangt de stad jaarlijks een groeiend aantal bezoekers. De gemeenteraad heeft al verschillende plannen vastgesteld om deze groei in goede banen te leiden, waaronder de Woonvisie 2040 (RIS319812), die streeft naar de bouw van 4.000 nieuwe woningen per jaar, evenals de structuurvisies voor het Central Innovation District (RIS307135) en Zuidwest (RIS315261) en het omgevingsplan Binckhorst (RIS299317).

Naast huisvesting is er ook aandacht voor de kwaliteit van het stedelijk leven. In de Ontwerp Omgevingsvisie (RIS321126) is vastgelegd dat bewoners voldoende ruimte moeten krijgen om elkaar te ontmoeten, buiten te spelen, te sporten en uit te gaan. Tegelijkertijd brengt de bevolkingsgroei en de groei van de bezoekerseconomie een stijging van het aantal verplaatsingen met zich mee. Zonder aanvullende maatregelen zal het aantal vervoersbewegingen met ruim 20 procent toenemen. Om te waarborgen dat deze groei niet ten koste gaat van de leefbaarheid en bereikbaarheid, heeft de gemeente in de Strategie Mobiliteitstransitie (RIS310664) de ambitie opgenomen om de groei van mobiliteit in de groeiende stad op te vangen zonder een toename van het autoverkeer.

Het uitgangspunt van de Netwerkstrategie 2040 is om de groei van de stad te faciliteren zonder de ruimte voor mobiliteit uit te breiden, zodat er ruimte blijft voor andere benodigde functies in de stad, zoals woningbouw, nutsvoorzieningen, groen en ontmoetingsruimte. Dit vereist een transitie naar een duurzamer en efficiënter mobiliteitsnetwerk. Uit onderzoek naar mobiliteitsmaatregelen blijkt dat het mogelijk is om deze doelen te realiseren.

Besluitvorming

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 3 juni 2025,

besluit:

- I. de Netwerkstrategie 2040, voor een leefbaar en bereikbaar Den Haag, vast te stellen met als belangrijkste onderdelen:
 - a. de benodigde koers voor de groeiende stad:
 - het uitgangspunt om de groei van de stad te faciliteren zonder de ruimte voor mobiliteit uit te breiden, zodat er ruimte blijft voor andere benodigde functies in de stad, zoals woningbouw, nutsvoorzieningen, groen en ontmoetingsruimte;

- b. de visie op de samenhang tussen de verkeersnetwerken, verbeeld in de netwerkkaart Verkeersnetwerk 2040 (figuur 7);
- c. de netwerkkaarten waarmee duidelijk wordt gemaakt wat de belangrijkste routes van de stad zijn:
 - het Voetgangersnetwerk 2040 (figuur 20);
 - het Fietsnetwerk 2040 (figuur 22);
 - het OV-netwerk 2040 (figuur 23);
 - het Autonetwerk 2040 (figuur 24);
- d. de kaart met de beoogde maximumsnelheden in Den Haag in 2040 (figuur 25);
- e. een uitvoeringsagenda, waarin wordt beschreven welke acties de komende jaren moeten worden ondernomen om de koers van deze Netwerkstrategie te verwezenlijken. Na het vaststellen van de Netwerkstrategie wordt deze agenda verder uitgewerkt naar een uitvoeringsprogramma, met de financiële gevolgen en een planning. Zodra het uitvoeringsprogramma gereed is, wordt deze aan de raad aangeboden;

II. de Nota van Beantwoording vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

Toelichting

Inleiding

Den Haag is een prachtige stad met een unieke ligging aan zee. Het is een fijne, gewilde plek om te wonen. Het is belangrijk om voldoende passende woonruimte te bieden. Hier wordt al volop aan gewerkt. Op veel plekken in de stad worden nieuwe woningen gebouwd. De woningbouwopgave is door de gemeenteraad vastgesteld in verschillende plannen, zoals de Woonvisie 2040 (RIS319812), de structuurvisie CID (RIS307135) en structuurvisie Zuidwest (RIS315261). De ambitie van de gemeente is om 4000 nieuwe woningen per jaar te bouwen, waardoor het aantal inwoners naar verwachting tot 2040 met ruim 20 procent stijgt. Met de groei van het aantal inwoners groeit ook de noodzaak voor winkels, arbeidsplaatsen, plekken om te rusten of te lopen in het groen. De gewenste ontwikkeling van de stad is beschreven in de Ontwerp Omgevingsvisie (RIS321163).

De groei van de stad tot 2040 zorgt voor extra verplaatsingen in, van en naar Den Haag. Ons verkeersnetwerk moet de extra verplaatsingen door deze groei kunnen opvangen, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. De “Netwerkstrategie 2040 - Voor een leefbaar en bereikbaar Den Haag” (hierna aangeduid als Netwerkstrategie) beschrijft hoe dit gerealiseerd kan worden. De Netwerkstrategie is gebaseerd op de Strategie Mobiliteitstransitie (RIS310664) en is op hoofdlijnen opgenomen in de Ontwerp Omgevingsvisie (RIS321163). Er is uitgebreid onderzoek gedaan, onder meer met behulp van het regionale verkeer- vervoermodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH)¹. De uitdagingen en knelpunten tot 2040 zijn zorgvuldig in kaart gebracht, waarna verschillende maatregelen en oplossingen zijn verkend. Meer informatie over de opzet en de resultaten van het onderzoek is te vinden in de ‘Achtergrondrapportage Netwerkstrategie 2040’.

Samenwerking met de stad

De Netwerkstrategie 2040 is ontwikkeld met input van diverse belanghebbenden, waaronder belangenorganisaties (o.a. MKB Den Haag, Economic Board The Hague, ANWB, VVN, ROVER, Fietsersbond, Wandelnet, Transport en Logistiek Nederland), kennisinstellingen (Haagse Hogeschool, Universiteit Leiden, ROC Mondriaan), wijkplatforms, ondernemers, nood- en hulpdiensten, vervoerbedrijven, buurgemeenten en andere regiopartners. Een afvaardiging van deze organisaties heeft deelgenomen aan de externe denktank. Deze denktank is intensief betrokken geweest bij het maken van de Netwerkstrategie 2040. Verder is gebruikgemaakt van de input die is verzameld via de uitgebreide participatietrajecten voor de Strategie Mobiliteitstransitie en de Ontwerp Omgevingsvisie Den Haag. Bij de totstandkoming van deze documenten zijn veel inwoners en andere belanghebbenden betrokken. Er hebben meer dan 3000 mensen meegedacht over de Omgevingsvisie (waarin de hoofdlijnen van de Netwerkstrategie zijn opgenomen).

Doelen

Meer mensen moeten zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. We zetten in op een duurzaam mobiliteitssysteem dat veilig, ruimte-efficiënt, schoon en betaalbaar is. De Netwerkstrategie 2040 combineert de ambities van de Omgevingsvisie (Ambitiedocument omgevingsvisie, RIS309993) en de doelen van de Strategie Mobiliteitstransitie (RIS3100664), vastgesteld in 2022.

¹ Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Goudappel in samenwerking met APPM.

De Netwerkstrategie 2040 is getoetst op de volgende doelen:

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

Effecten van de groei van de stad op de mobiliteit

Steeds meer verplaatsingen: van wandelen tot autoverkeer

De groei van het inwonersaantal zorgt voor flink meer verplaatsingen van, naar en binnen Den Haag. De studie die heeft geleid tot de Netwerkstrategie 2040 is gebaseerd op de vastgestelde woningbouwplannen met een groei van 50.000 woningen en 48.000 arbeidsplaatsen tot 2040. In dat geval neemt het aantal verplaatsingen vergeleken met nu met 21 procent toe (zie ook figuur 1). Vooral het aantal autoritten zal aanzienlijk stijgen. Dit leidt tot meer files. De luchtvervuiling neemt toe, evenals de parkeerproblematiek.



Figuur 1: Ruimtegebrek leidt tot knelpunten en kwaliteitsverlies

Op dit moment strijden verkeersdeelnemers al regelmatig om de ruimte. Zonder aanpassingen wordt dit alleen maar erger. Voorbeelden hiervan zijn er nu al volop. Zo zijn de fietspaden en trottoirs op de Laan van Nieuw Oost-Indië erg smal voor het aantal gebruikers. Op delen van de Mauritskade en de Elandstraat ontbreken veilige fietsvoorzieningen. Op het kruispunt Johan de Wittlaan-Scheveningseweg komt een belangrijke hoofdroute voor het autoverkeer in de knel met een kruisende tramlijn en fietsroutes. Meer autoverkeer zal hier zonder koerswijziging leiden tot verkeersopstoppen. Zonder aanpassingen lopen ook de tram en het fietsverkeer tussen de binnenstad en Scheveningen vertraging op. Op zomerse dagen speelt dit al in Scheveningen. Niet alleen lopen de wegen naar de kust vol voor strandgasten, ook bewoners kunnen hun woonplaats slechter bereiken. Daarnaast blijft er geen ruimte over om te voorzien in meer geparkeerde fietsen. Zonder ingrijpen gaat de ruimtelijke kwaliteit snel achteruit, omdat er minder ruimte overblijft voor trottoirs, pleinen of bomen. Dit is niet alleen slecht voor het economisch vestigingsklimaat, maar ook voor het algemeen welbevinden. De verkeersveiligheid zal afnemen waardoor kinderen niet zelfstandig naar school kunnen fietsen of buitenspelen. Op te smalle fietspaden langs drukke wegen zullen veel ouderen niet meer durven fietsen, waardoor hun zelfredzaamheid afneemt. Door toenemende drukte zal de logistiek van en voor ondernemers sterk gehinderd worden.

Wat gebeurt er zonder extra maatregelen?

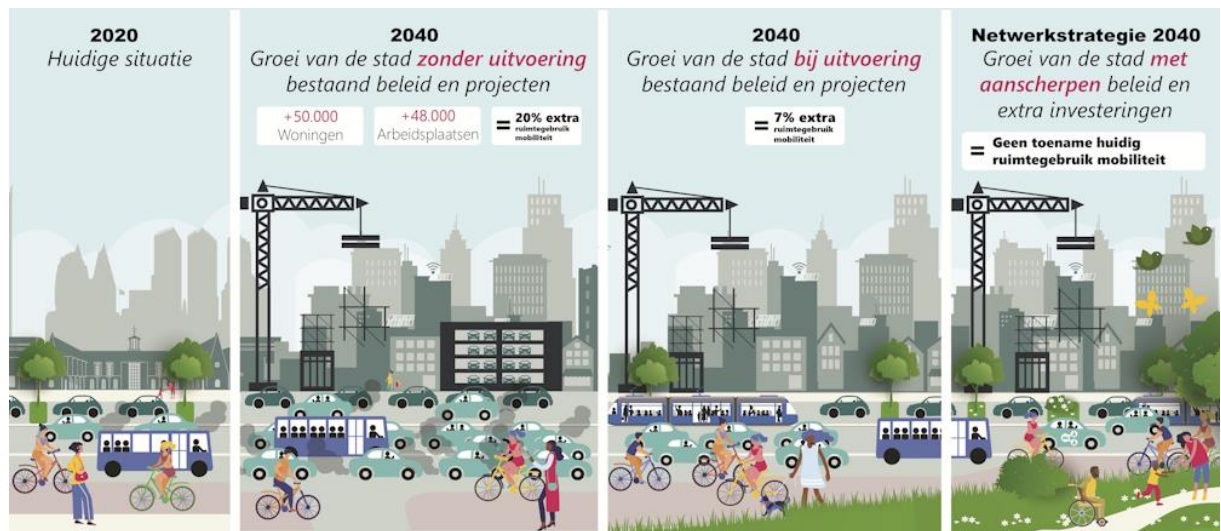
De grootste uitdaging zit in het benodigde ruimtegebruik. De vier delen van figuur 2 geven weer hoe de ruimtevrage voor verkeer zich ontwikkelt. Met het verkeersmodel is berekend wat er gebeurt als de stad groeit zonder dat mobiliteitsmaatregelen worden genomen, zoals de geplande fiets- en ov-projecten of de voorgenomen uitbreiding van betaald parkeren. Dan zal de groei van de stad zich vertalen naar een vergelijkbare groei (ongeveer 20 procent) van het ruimtegebruik door mobiliteit (plaatje 2).

Wat levert het huidige beleid op?

Door de uitvoering van de Strategie Mobiliteitstransitie, de uitbreiding van betaald parkeren en de inzet op duurzame mobiliteit, zal het extra ruimtebeslag door de groei van de stad beperkt blijven tot ongeveer zeven procent (plaatje 3). Dit komt vooral omdat meer mensen zich lopend, fietsend of met het ov zullen verplaatsen in plaats van met de auto, die relatief veel ruimte inneemt. Omdat de ruimtevrage voor mobiliteit alsnog groeit, is er geen ruimte voor andere functies en voorzieningen in de openbare ruimte, zoals bredere voet- of fietspaden, extra groen of nieuwe pleinen. Ook zullen er aanzienlijk meer files komen en wordt het zeer lastig om een parkeerplek op straat te vinden.

Wat is er extra nodig volgens de Netwerkstrategie 2040?

De voorgestelde maatregelen in de Netwerkstrategie 2040 maken het mogelijk dat meer mensen zich kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte (plaatje 4). In een groeiende stad is ook ruimte nodig voor andere functies, zoals groen, terrassen en ontmoetingsruimte. Om die ruimte te creëren zouden er nog aanvullende maatregelen moeten worden genomen die in lijn zijn met de voorgestelde maatregelen van de Netwerkstrategie 2040.



Figuur 2. Ontwikkeling van mobiliteit in verschillende scenario's

Een positief effect op veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid

Uit het verkeersmodel blijkt dat de huidige beleidskoers, inclusief programma's als Ruim Baan voor de Fiets (RIS306923) en de realisatie van geplande ov-routes als de Vlietlijn (tramlijn door de Binckhorst) en de voorgenomen uitbreiding van betaald parkeren, bijdraagt aan het beheersen van de ruimtebehoefte. Deze koers is echter niet toereikend om de gestelde doelen te behalen. Door de groei van de stad zullen er immers meer verplaatsingen plaatsvinden en het doel is dat deze groei van verplaatsingen niet ten koste gaat van de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.

Daarnaast is de ambitie om de leefbaarheid, gelijke kansen en economische voorspoed te bevorderen. De voorgestelde maatregelen moeten leiden tot een stad waar groei hand in hand gaat met verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

De Netwerkstrategie 2040 omvat:

- meer ruimte voor voetgangers: uitbreiden van voetgangersgebieden en verbeteren van looproutes naar belangrijke bestemmingen. De stad heeft momenteel ongeveer 500 kilometer aan 50 km/u-wegen. Hiervan willen we tot 2040 ongeveer de helft aanpassen naar 30 km/u, met bijzondere aandacht voor het gebied binnen de Centrumring (S100);
- meer ruimte voor fietsers: uitvoeren van het programma Ruim Baan voor de Fiets, toevoegen van snelle en comfortabele fietsroutes, en uitbreiden van fietsstallingen;
- versterken van het ov-netwerk: realiseren van de Koningscorridor, realiseren van de Zuidwestlandcorridor en de Oude Lijn, en versterken van tramlijn 9;
- mobiliteitshubs: ontwikkelen van knooppunten waar reizigers kunnen overstappen tussen verschillende soorten vervoer;
- robuust autonetwerk: zorgen voor goede verbindingen naar de snelwegen en onderzoeken van oplossingen voor knelpunten, zoals een verkenning van de haalbaarheid van tunnels bij de Johan de Wittlaan (World Forum gebied) en bij de kruising Moerweg/Beatrixlaan (samen met gemeente Rijswijk);
- lagere snelheden: verlagen van de maximumsnelheid op veel wegen naar 30 km/u om het aantal en de impact van ongelukken te verminderen;
- aanvullende beleidsmaatregelen: naast aanpassingen aan het verkeersnetwerk zijn er ook beleidsmatige mobiliteitsoplossingen nodig, zoals activiteiten gericht op het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van het ov en deelmobiliteit. Met deze Netwerkstrategie worden geen voorstellen gedaan voor aanpassingen aan de vastgestelde Actualisatie Parkeerstrategie (RIS319383). Uit de onderzoeken, die de basis vormen van deze Netwerkstrategie, blijkt wel dat een aanscherping van het parkeerbeleid nodig is om de doelen te behalen. De gemeente zal de effecten het huidige beleid volgen om te bezien of een bijsturing nodig is.

Resultaten van de Netwerkstrategie 2040

De bovenstaande maatregelen zijn doorgerekend met behulp van het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat met deze koers, meer mensen zich in de stad kunnen verplaatsen zonder dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte. Ook hebben de maatregelen een positief effect op de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Met de Netwerkstrategie 2040 wordt er goed ingespeeld op de verschillende vervoersbehoeften.

Hier volgt een aantal voorbeelden van de effecten van de voorgestelde maatregelen:

- Door de maatregelen, waaronder het verbeteren van het openbaar vervoer en voet- en fietspaden, is in plaats van een toename een afname met zeven procent van het aantal autokilometers te verwachten. Hierdoor verbetert de doorstroming van het verkeer. Dit is gunstig voor het economisch vestigingsklimaat.

- Door het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u op veel wegen in de stad en door het verbeteren van de voet- en fietspaden wordt het veiliger voor kinderen om zelfstandig naar school te lopen en te fietsen. Een goed voorbeeld is de Vondelstraat waar kinderen inmiddels kunnen fietsen op de nieuwe vrijliggende fietspaden.
- Goed openbaar vervoer, fijnmazig en toegankelijk, vergroot de zelfredzaamheid van ouderen en ontlast mantelzorgers. Ouderen zijn dan niet meer afhankelijk van anderen die hen steeds ergens met de auto heen moeten brengen. De nieuwe lagevloertrams die al op veel lijnen rijden, dragen hieraan bij.
- Minder drukte op de wegen verbetert de bereikbaarheid voor de inwoners en ondernemers die de auto echt nodig hebben. Ook is dit gunstig voor het logistieke verkeer.
- Door de investeringen in de auto infrastructuur kan de doorstroming op de hoofdwegen worden verbeterd.

De Netwerkstrategie 2040 past binnen breder beleid

De Netwerkstrategie 2040 staat niet op zichzelf, maar is onlosmakelijk verbonden met de bredere ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De Netwerkstrategie 2040 bouwt voort op de vastgestelde woningbouwplannen en vormt een belangrijke input voor de omgevingsvisie. Daarnaast geeft de Netwerkstrategie 2040 richting aan verschillende ambities en opgaven van de gemeente, zoals (niet uitputtend):

- Ontwerp Omgevingsvisie RIS321163;
- Woonvisie Den Haag 2040 RIS319812;
- Strategie Mobiliteitstransitie RIS310664;
- Stedelijk Energieplan Den Haag RIS306869;
- Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 RIS317835;
- Economische visie Den Haag+ 2030 RIS303550;
- Haags Klimaatakkoord RIS318479;
- Sportnota 2015-2030 RIS283153;
- Schone Lucht akkoord 2020 RIS304354.

Inspraak

De Netwerkstrategie heeft 7 weken (10 februari 2025 t/m 30 maart) ter inzage gelegen. Op 4 maart is de Netwerkstrategie gepresenteerd tijdens een informatiebijeenkomst voor bewoners en andere belanghebbenden. Daarnaast is in deze periode de Netwerkstrategie gepresenteerd aan de belanghebbenden die hebben deelgenomen aan de externe denktank.

Samenvatting inspraakreacties

Er zijn 51 reacties binnengekomen. Er wordt steun uitgesproken voor de investeringen in infrastructuur, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Mensen waarderen de inspanningen om de stad leefbaar en bereikbaar te houden en adviseren haast te maken met de uitvoering. Er zijn zorgen geuit over de praktische uitvoering van de plannen, de impact op nood- en hulpdiensten en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Deze zorgen vragen om aandacht en zorgvuldige afwegingen bij de verdere uitwerking van de Netwerkstrategie. Hierna worden per thema en per partij de belangrijkste aandachtspunten toegelicht. Voor een uitputtend overzicht van alle reacties wordt verwezen naar de nota van beantwoording.

1. Verkeersveiligheid en snelheidslimieten

Er is steun voor de uitbreiding van 30 km/u zones (o.a. door Wijkoverleg Statenkwartier, gezamenlijke bewonersorganisaties Scheveningen, wijkvereniging Benoordenhout, bewonersvereniging Van Alkemadelaan Veilig, Fietzersbond, GGD en diverse individuele bewoners). Dit wordt gezien als een goede stap voor veiliger verkeer en een gezondere leefomgeving. Tegelijk worden er over dit onderwerp ook zorgen uitgesproken en wordt gewezen op een goede uitvoering en samenwerking. Een lagere snelheid zou niet ten koste mogen gaan van de opkomsttijden van de nood- en hulpdiensten en HTM en MRDH wijzen op het belang van de kwaliteit van het ov.

Reactie: Er blijft een robuust netwerk van 50 km/u-wegen over. Voor gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u is doorstroming nog steeds van belang, in tegenstelling tot erftoegangswegen waar het wonen en verblijven centraal staat. De opkomsttijden voor nood- en hulpdiensten en de kwaliteit van het ov zijn ook voor de gemeente cruciaal. Bij de uitwerking van de plannen wordt samengewerkt met politie, brandweer en ambulance.

2. Openbaar vervoer

Er wordt gevraagd om beter openbaar vervoer. Er is behoefte aan directe verbindingen langs de kust en betere routes naar buitenwijken. Ook wordt aandacht gevraagd voor een goede inpassing van nieuwe ov-projecten in de omgeving. Er zijn zorgen over de kwaliteit van het ov en over mogelijke tariefstijgingen. Verder wordt gepleit voor extra P+R-locaties aan de rand van de stad.

Reactie: Er wordt gewerkt aan nieuwe ov-verbindingen en betere overstapplaatsen. Deze worden verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma.

3. Milieu en leefbaarheid

Het belang van schone lucht en minder vervuילend verkeer wordt benadrukt. Er wordt gevraagd om maatregelen die de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen. Ook wordt aandacht gevraagd voor een toegankelijke stad, die goed werkt voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking.

Reactie: In de Netwerkstrategie zijn verschillende maatregelen opgenomen die bijdragen aan schonere lucht. Het belang van een toegankelijke stad wordt in de Netwerkstrategie, naar aanleiding van deze zienswijzen, extra benadrukt.

4. Fiets- en wandelinfrastructuur

Er is steun voor betere fietspaden en veilige wandelroutes. Comfortabele verbindingen tussen wijken worden belangrijk gevonden. Ook verkeersveiligheid op fietspaden wordt vaak genoemd. Er zijn zorgen over drukte op de fietspaden. Er wordt gevraagd om bredere fietspaden en trottoirs.

Reactie: De gemeente gaat door met het verbeteren van het fiets- en voetgangersnetwerk. Daarbij wordt extra gelet op drukte en veiligheid.

5. Parkeren

Er worden voorstellen gedaan voor aanpassingen van het parkeerbeleid (o.a. door enkele bewoners, de wijkvereniging Benoordenhout, bewonersorganisatie Scheveningen). Zo wordt gevraagd om mobiliteitshubs en het uitbreiden van betaald parkeren. Er is behoefte aan beleid dat grote auto's ontmoedigt en het gebruik van kleine elektrische voertuigen stimuleert. Ook zijn er suggesties voor parkeernormen per wijk. Tegelijk zijn er zorgen over het parkeerbeleid, zo geeft de ANWB aan dat parkeerregulering een middel moet zijn en geen doel op zich. Er wordt door enkele bewoners gepleit voor meer parkeerplaatsen.

Reactie: Met de Netwerkstrategie worden er geen voorstellen gedaan om het huidige parkeerbeleid aan te passen. De signalen worden meegenomen bij de evaluatie van het parkeerbeleid.

6. Groei en verdichting

Er zijn reacties ingediend over de groei van de stad. Er wordt gevraagd om maatregelen om de toename van bewoners en verkeer goed op te vangen. Sommige reacties vragen om een sneller tempo in de overstap naar duurzame mobiliteit. Andere reacties pleiten juist voor rustiger tempo.

Reactie: De voorgestelde aanpak is erop gericht om goed in te spelen op de groei van de stad. Door meer in te zetten op ruimte-efficiënte vervoersmiddelen kunnen meer mensen zich verplaatsen in dezelfde ruimte.

Hieronder een overzicht van de reacties van enkele instellingen en organisaties:

1. Wijkoverleg Statenkwartier:

Het Wijkoverleg Statenkwartier geeft aan blij te zijn met de nota. Ze steunt de richting waarin de gemeente werkt aan een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk. Ze benadrukt het belang van veilige en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes, en pleit voor betere openbaar vervoerverbindingen, vooral in de kuststrook. Het Wijkoverleg steunt de uitbreiding van 30 km/u-zones.

Reactie: De gemeente waardeert de steun en gaat aan de slag met de uitvoering.

2. Commissie Loosduinen:

De Commissie Loosduinen steunt de algemene doelstellingen van de Netwerkstrategie. De commissie maakt zich zorgen over de haalbaarheid en betaalbaarheid. Ze benadrukt het belang van goed openbaar vervoer, vooral in nieuwe wijken zoals Vroondaal, en vraagt om verbeteringen in de fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid.

Reactie: We werken intensief samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en het Rijk om de mobiliteitsplannen te realiseren.

3. Gezamenlijke reactie bewonersvereniging Noordelijk Scheveningen, wijkoverleg Zorgvliet, wijkoverleg Statenkwartier, bewonersoverleg Duinoord, bewonersorganisatie Scheveningen Dorp/WOS:

Deze bewonersorganisaties zijn blij met de Netwerkstrategie. Ze missen radicalere keuzes voor beter openbaar vervoer, snellere invoering van 30 km/u-zones en meer fietsroutes. Ze pleiten voor betere openbaar vervoerverbindingen, vooral in de kuststrook, en benadrukken het belang van veilige en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes.

Reactie: We denken met deze maatregelen de doelstellingen te behalen en zullen bijsturen als dat nodig blijkt te zijn. We nemen suggesties mee in de verdere uitwerking.

4. Wijkvereniging Benoordenhout:

De Wijkvereniging Benoordenhout onderschrijft de doelstellingen van de Netwerkstrategie. Ze vraagt om specifieke aandacht voor de verdichting van de wijk en de gevolgen voor het parkeerbeleid. Ze vragen om veilige 30 km/u-wegen in woonwijken en benadrukken het belang van goed openbaar vervoer en veilige voetgangers- en fietsroutes.

Reactie: Met de Netwerkstrategie zetten we in op deze punten.

5. Bewonersvereniging Van Alkemadeaan Veilig:

De bewonersvereniging Van Alkemadeaan Veilig maakt zich zorgen over de veiligheid en leefbaarheid langs de Van Alkemadeaan. Ze vragen om bredere trottoirs, veilige fietspaden, en een lagere maximumsnelheid van 30 km/u tussen het Willem Witsenplein en de Wassenaarsweg.

Reactie: Er wordt een pilot voorbereid. Hiermee wordt onderzocht wat de gevolgen zijn van een tijdelijke aanpassing van de inrichting van de Van Alkemadeaan op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

6. GGD Haaglanden:

GGD Haaglanden is positief over de Netwerkstrategie 2040 vanwege de aandacht voor leefbaarheid en gezondheid, en de inzet op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Ze adviseren de gemeente om de uitvoering voortvarend ter hand te nemen.

Reactie: Verschillende projecten zijn al gestart en nieuwe projecten worden voorbereid. We werken aan een uitvoeringsprogramma.

7. Economic Board The Hague (Horeca Nederland, MKB Den Haag, Stichting Bedrijventerreinen Haaglanden, VNO NCW)

De Economic Board steunt de Netwerkstrategie 2040, omdat duurzame bereikbaarheid cruciaal is voor de economische vitaliteit van Den Haag. De Economic Board benadrukt het belang van betere internationale treinverbindingen en goede alternatieven voor autoverkeer, zoals mobiliteitshubs en OV-verbindingen. Ze vragen om investeringen in slimme en duurzame logistiek.

Reactie: De gemeente werkt al aan het verbeteren van de internationale bereikbaarheid per spoor. Naar aanleiding van deze reactie is het belang van de internationale bereikbaarheid van Den Haag extra benadrukt in de Netwerkstrategie.

8. ANWB

De ANWB steunt de Netwerkstrategie 2040 en benadrukt het belang van verbeterde infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Ze pleiten voor een goed functionerend wegennet en voldoende financiële middelen voor de uitvoering van de strategie. De ANWB geeft aan dat effectief parkeerbeleid kan bijdragen aan minder verkeersdruk en een betere doorstroming. Tegelijkertijd geeft de ANWB aan dat een te streng/duur parkeerregime negatief effect kan hebben op de aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van mobiliteit.

Reactie: Maatregelen om de doorstroming voor het autoverkeer te verbeteren zijn opgenomen in de Netwerkstrategie. Er worden geen voorstellen gedaan om het huidige parkeerbeleid aan te passen.

9. HTM

HTM steunt de Netwerkstrategie 2040 en benadrukt het belang van een grotere rol voor openbaar vervoer, inclusief specifieke projecten zoals de Koningscorridor en Zuidwestlandcorridor. Ze pleiten voor voldoende financiële middelen en een goed verkeersmanagementsysteem om de doorstroming en veiligheid te waarborgen.

Reactie: Verschillende projecten benoemd in de Netwerkstrategie dragen bij aan de verbetering van het ov. Met de regionale partners en het Rijk zoeken we naar voldoende financiële middelen om de projecten uit te voeren.

10. Veiligheidsregio Haaglanden

De Veiligheidsregio Haaglanden staat achter het lange termijn beeld wat in de Netwerkstrategie 2040 geschetst wordt. Tegelijkertijd constateert de VRH dat de uitwerking van de route naar dit toekomstbeeld nog niet volledig is. De herinrichting van wegen en het verlagen van snelheidslimieten kan consequenties hebben voor de bereikbaarheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit zou kunnen leiden tot vertraging, met mogelijk als gevolg dat het behalen van de wettelijke normtijden in het gedrang zou kunnen komen. Het effect van de Netwerkstrategie op de nood- en hulpdiensten hangt af van de wijze van implementatie en van de mitigerende maatregelen die worden getroffen om tijdsverlies voor hulpdiensten te beperken. De VRH adviseert nauwe samenwerking met hulpdiensten en slimme verkeersmaatregelen om de veiligheid en normtijden te waarborgen.

11. The Hague Connected (Shell, ANWB, Nationale Nederlanden, PostNL, Siemens, Odido)

The Hague Connected steunt de Netwerkstrategie 2040 en benadrukt het belang van internationale bereikbaarheid en slimme, duurzame logistiek. Ze vragen om investeringen in mobiliteitshubs en ov-verbindingen om de economische vitaliteit van Den Haag te waarborgen.

Reactie: Naar aanleiding van deze zienswijze wordt het belang van de internationale bereikbaarheid extra benadrukt in de Netwerkstrategie.

12. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)

De MRDH steunt de Netwerkstrategie 2040 en benadrukt dat de strategie urgentie uitstraalt en goed aansluit bij regionale opgaven.

Ze vragen aandacht voor uitwerking en wijzen op de volgorde van maatregelen, zoals het borgen en verbeteren van de capaciteit op 50 km/u-wegen, fietspaden en OV-verbindingen, en het realiseren van P+R locaties in relatie tot de invoering van 30 km/u op een groot aantal wegen.

Reactie: Belangrijk signaal dat de Netwerkstrategie aansluit bij de regionale opgaven. De voorgestelde fasering in de zienswijze suggereert dat maatregelen gericht op verkeersveiligheid en leefbaarheid pas op lange termijn aan bod komen. Juist door al op korte termijn stappen te zetten richting 30 km/u, kunnen we verkeersongevallen voorkomen. In de Netwerkstrategie is een plan van aanpak aangekondigd voor het proces van het opwaarderen van wegen van 50 km/u naar 30 km/u. De gemeente blijft hierin samen optrekken met de MRDH, waarbij we, zoals aangeven in de Netwerkstrategie, vol inzetten op een verbetering van de kwaliteit van het ov en de verkeersveiligheid.

13. Fietsersbond

De Fietsersbond steunt de Netwerkstrategie 2040. Ze benadrukt de noodzaak van verbeterde verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur. Ze pleit voor meer en bredere fietspaden, betere stallingsmogelijkheden en een snellere aanpak van 50 km/u wegen om het aantal verkeersongevallen te verminderen.

Reactie: In de Netwerkstrategie kondigen we verschillende maatregelen aan op de fietsinfrastructuur te verbeteren.

De belangrijkste punten die naar aanleiding van de reacties worden toegevoegd aan of gewijzigd in de Netwerkstrategie 2040:

De zienswijzen hebben niet geleid tot een fundamentele koerswijziging van de Netwerkstrategie 2040. Wel worden naar aanleiding van de zienswijzen een aantal aanpassingen gedaan:

- We nemen expliciet op dat de inrichting van de stad voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking toegankelijk en veilig moet zijn.
- In hoofdstuk 2 wordt aangegeven dat Den Haag verwacht dat er in de periode 2020 en 2040 tussen de 73.000 en 85.000 nieuwe inwoners zich zullen vestigen. In de vorige versie stond per abuis dat het ging om 100.000 inwoners. Dat is de groei die verwacht wordt voor het jaar 2050. Dit heeft geen effect op de conclusies, omdat bij de modelberekeningen de juiste aantallen zijn gebruikt.
- We benadrukken duidelijker het belang van de bereikbaarheid van sportvoorzieningen.
- Verschillende partijen pleiten voor een goede verbinding van Den Haag met internationale treinen. Het college vindt de internationale bereikbaarheid ook van belang. Dit punt wordt expliciet gemaakt in de Netwerkstrategie.
- Er zijn enkele aanpassingen gedaan aan de kaarten.
 - De aansluiting van het fietsnetwerk met het regionale fietsnetwerk wordt beter in beeld gebracht.
 - De aanduiding P&R bij Madurodam is verwijderd uit figuur 7.

- In figuren 20 en 22 wordt het voet-/fietspad over de plas van Landschapspark Madestein verwijderd.
- In figuren 7 en 11 wordt de aanduiding ontvlechting/ongelijkvloerse oplossing bij het zuidelijke deel van de Beatrixlaan verwijderd. Dit wordt verwijderd, omdat Den Haag nog in gesprek is met de partners over verschillende type oplossingen voor verbeteringen. De aanduiding suggereert ten onrechte dat er al een voorkeursoplossing is.

De volgende adviezen zijn niet overgenomen:

- Verschillende reacties pleiten voor nieuwe metroverbindingen in Den Haag. Op dit moment wordt dit niet als haalbaar beschouwd, omdat dit gaat om hele grote investeringen. Er is geen zicht op dekking voor deze investeringen.
- Er wordt gepleit voor een directe ov-verbinding langs de kust om drukte in het centrum te vermijden. De gemeente kiest voor extra buslijnen naast bestaande lijnen om de gebieden langs de kust goed te ontsluiten.
- Er wordt gevraagd om gratis openbaar vervoer voor alle inwoners van Den Haag. Dit wordt niet overgenomen, omdat het een kostbare oplossing is. Wel vindt het college de betaalbaarheid van het ov zeer belangrijk. Daarom is er pilot voor gratis ov voor kinderen van 4 tot en met 11 jaar. Ook kunnen mensen die de AOW-leeftijd hebben bereikt en in het bezit zijn van een Ooievaarspas gratis reizen met de bus, tram of RandstadRail.
- Er wordt gevraagd om een zwaardere parkeerbelasting voor huishoudens met meer dan één auto. Met deze Netwerkstrategie worden geen besluiten genomen over de aanpassing van het parkeerbeleid.

Vervolg: van strategie naar uitvoering

De gemeente heeft in 2022 de Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040 (RIS 3100664) vastgesteld. Met deze strategie is besloten dat we werken aan een compacte stad en dat we de groei van mobiliteit in een groeiende stad willen opvangen zonder toename van het autoverkeer. Inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden zijn betrokken bij de totstandkoming van deze strategie. In de Netwerkstrategie is de Strategie Mobiliteitstransitie vertaald naar een richtinggevende koers voor het verkeersnetwerk in 2040.

In hoofdstuk zeven is beschreven hoe we stap voor stap de hoofdwegen, woonstraten, fietspaden, voetpaden en ov-routes verbeteren. Na het vaststellen van de Netwerkstrategie wordt er een uitvoeringsprogramma gemaakt, waarin de programmering en de financiële gevolgen voor de uitvoering van de Netwerkstrategie 2040 worden opgenomen. Zodra het uitvoeringsprogramma gereed is, wordt deze aan de raad aangeboden.

Sommige projecten zijn al gestart en komen eerder ter besluitvorming terug bij de gemeenteraad. Ook worden er nieuwe acties vermeld in de Netwerkstrategie die niet kunnen wachten tot de besluitvorming over een uitvoeringsprogramma. Zo gaan we onderzoeken doen om de doorstroming voor het autoverkeer op hoofdroutes te verbeteren. Daarnaast werken we aan een plan van aanpak voor het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Dit stellen we op in overleg met de ov-partijen en de nood- en hulpdiensten. Ook bij deze projecten wordt de raad betrokken.