



Dé basis voor een
succesvolle toekomst:
Bereikbaar Den Haag

Visie van
VNO-NCW Den Haag
op een betere
bereikbaarheid van
Den Haag

Een advies aan
het gemeentebestuur

september 2010

VNO NCW
DEN HAAG

Inhoud

Aanbevelingen	3
Inleiding	5
Uitgangspunten	7
En nu concreet	11
1 Goede entrees naar de stad	11
1.1. Openbaar vervoer	11
1.2. Auto	13
2 Hoofdstructuur in de stad	15
2.1. Algemeen	15
2.2. Openbaar vervoer	15
2.3. Auto	17
2.4. Fiets	17
2.5. Innovatie	17
Nawoord	19
Colofon	20

Aanbevelingen

1. Een krachtig verkeer- en vervoerbeleid is van essentieel belang voor de stad. Baseer het op de wensen en behoeften van de diverse groepen gebruikers, verwoord het in enkele ambitieuze maar realistische scenario's en houd daaraan vast.
2. Het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente moet gestoeld zijn op optimale aansluiting van Den Haag op het bovenlokale wegen- en openbaar vervoernet. Bovenlokaal beleid is daarmee net zo belangrijk als lokaal beleid. Beide moeten bovendien met elkaar in harmonie zijn.
3. Het beleid mag niet alleen draaien om asfalt en rails, maar moet ook aandacht besteden aan emotie, beleving, veiligheid, comfort en – zeker niet in de laatste plaats – betrouwbare reistijden.
4. Bied openbaar vervoer aan waarvoor geen spoorboekje nodig is:
 - Randstadrail tussen 6.00 en 22.00 uur minimaal acht ritten per uur
 - Intercitytreinen met Rotterdam – Utrecht – Amsterdam – Schiphol – Den Haag in beide richtingen vijf aansluitingen per uur.
5. Creëer voor inwoners en bezoekers van de stad een duidelijke structuur van auto-, openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dan kunnen zij bewust de keuzes maken die hen het best passen.
6. Concentreer aandacht en middelen voor grootschalige ontwikkelingen op slechts enkele gebieden:
 - Scheveningen Bad en Haven
 - Beatrixkwartier, ofwel Bezuidenhout WestBij uitwerking van de plannen is een integrale benadering van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur vereist. Bouw- en wegenprojecten moeten in onderlinge samenhang en gelijktijdig worden opgezet en uitgevoerd. Dit biedt mogelijkheden voor publiek-private ontwikkeling en financiering.
7. Zorg voor aantrekkelijke, comfortabele internationale treinverbindingen tussen Den Haag CS en Rotterdam The Hague Airport enerzijds en perfecte aansluitingen op de hogesnelheidstreinen via Rotterdam Centraal Station anderzijds. Wijzig voor internationaal treinverkeer de naam van Rotterdam CS in Rotterdam The Hague CS.
8. Denk en handel vanuit samenhangend beleid op gebied van auto, openbaar vervoer en fiets.
9. Waarborg goede doorstroming van openbaar vervoer en autoverkeer op de binnen- en buitenring. Maak selectief en slim gebruik van verkeerslichten, rotondes en ongelijkvloerse kruisingen. Completeer de internationale ring aan de westzijde van de stad met een betrouwbare doorstroomroute tussen Kijkduin en Hubertusviaduct. Voer de doorstroomroute waar nodig ongelijkvloers uit.
10. Mobiliteitsbeleid is lange-termijnbeleid. Het tempo van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad is ongewis, en daarmee ook de mobiliteitsbehoefte. Ontwikkel diverse scenario's om het gewenste niveau van bereikbaarheid per ontwikkeltempo en –richting te waarborgen.
11. Benut via intensieve samenwerking met private bedrijven de innovatieve kansen en oplossingen voor bereikbaarheid en mobiliteit. Denk hierbij niet alleen aan publiek-private realisering van infrastructuur in combinatie met projectontwikkeling maar stimuleer tegelijkertijd mobiliteitsmanagement bij bedrijven en instellingen met als doel het verkeersaanbod te verminderen, met name in de spits.

Den Haag Internationale Stad moet perfect bereikbaar zijn



Inleiding

De gemeente Den Haag gaat haar verkeers- en vervoersbeleid actualiseren met de opstelling van een Haagse Nota Mobiliteit. Een goede bereikbaarheid is voor een stad en voor iedereen die er woont, werkt of recreëert, van groot belang. Daarom wil VNO-NCW Den Haag, als organisatie van het Haagse bedrijfsleven, meedenken met de elementen die in de Haagse Nota Mobiliteit thuishoren.

In het coalitieakkoord 2010 – 2014 van het Haagse college worden (organisaties van) bevolking en bedrijfsleven nadrukkelijk uitgenodigd mee te denken met het gemeentelijk beleid en commitment uit te spreken voor het aanpakken van de uitdagingen waarvoor de stad zich gesteld ziet. VNO-NCW Den Haag pakt die handschoen graag op. Een aantal leden van de vereniging heeft een denktank gevormd waarin deskundige leden van de vereniging zitting hebben (zie het colofon aan het eind van deze notitie). De denktank heeft – onder verantwoordelijkheid van het bestuur van VNO-NCW Den Haag – nagedacht over oplossingen voor het bereikbaarheidsvraagstuk. Dat heeft tot een aantal aanbevelingen geleid die u in dit rapport aantreft. VNO-NCW Den Haag hoopt en vertrouwt dat de gemeente de aanbevelingen ter harte zal nemen en de organisaties van het bedrijfsleven betreft bij het realiseren van een betere bereikbaarheid.

Kip en ei

Verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening zijn nauw met elkaar verweven. Vaak blijkt in de praktijk echter dat het ruimtelijk beleid prioriteit krijgt en het vervoersbeleid volgend is. Hierdoor is in veel gevallen de bereikbaarheid van ontwikkellocaties niet bijtijds op orde. Een tijdig, vooruitziend gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid is van essentieel belang voor de stad. Planvorming van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur dienen integraal te worden opgezet, vastgesteld en uitgevoerd.

Een krachtig verkeer- en vervoerbeleid vereist grote investeringen. Vanwege de beperkte financiële middelen zijn keuzes nodig. Ook moet de gemeente steun verwerven van provincie, rijk en Europese Unie. Daarnaast vergroot publiek-private samenwerking de haalbaarheid van ambitieuze plannen.

Keuzes zijn nodig

Niet alles zal kunnen. Bovendien zijn er externe omstandigheden zoals de financieel-economische crisis, technologische vernieuwingen of Europese milieueisen, die de ontwikkelingen in Den Haag beïnvloeden. Dus behalve keuzes maken, is ook denken in scenario's onontkoombaar. In alle gevallen geldt: denk en handel vanuit een langetermijnvisie en vermijd halfslachtige oplossingen die op langere termijn alleen maar extra duur blijken te zijn.

Bied de reiziger comfort en sfeer



Uitgangspunten

Scenario's

Den Haag heeft – terecht – grote (internationale) ambities. Bij het opstellen van het verkeer- en vervoerbeleid moet daarom de volgende vraag als vertrekpunt gelden: Waar wil Den Haag op de langere termijn (bijvoorbeeld in het jaar 2040) staan? Op deze vraag moet een ambitieus, maar niet van realiteitszin gespeend antwoord worden geformuleerd. De structuurvisie 'Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee' lijkt door de gemeente beschouwd te worden als dé visie. Maar in die structuurvisie wordt niet veel meer dan tien jaar vooruit gekeken en wordt slechts één scenario beschreven. Dat is uitermate riskant.

Net zoals de interne bereikbaarheid van een stad de externe bereikbaarheid beïnvloedt, geldt ook het omgekeerde: de bereikbaarheid van de stad van buitenaf is bepalend voor de benodigde interne infrastructuur. Dus de aansluiting op hogesnelheidslijnen, Randstadrail, de aanleg van de A4 Midden-Delfland en andere infrastructurele projecten vormen kansen of juist bedreigingen voor onze stad. In een visie op de mobiliteit en bereikbaarheid mag de externe bereikbaarheid daarom niet ontbreken en is afstemming en samenwerking met omliggende gemeenten en regio's een conditio sine qua non.

Beleving

De overheid heeft de neiging bereikbaarheidsbeleid vooral tot uitdrukking te brengen in 'harde' maatregelen: meer wegen, meer rails, meer fietspaden en –stallingen, meer tunnels. Maar de beleving van de gebruiker wordt door meer zaken bepaald dan de hoeveelheid infrastructuur. Hoe aantrekkelijk is een route, is de verbinding 'reistijdvast', is het vervoer veilig? Het verkeer- en vervoerbeleid moet ook op dit soort vragen een goed antwoord geven.

Techniek

Er komen steeds nieuwe technieken op de markt die de mobiliteit aanmerkelijk kunnen verbeteren. Denk aan de tapis roulants (rollende trottoirs), zelfsturende wagentjes en elektrische fietsen en auto's. Maar ook het nieuwe (thuis)werken op basis van informatie- en communicatietechnologie heeft een groot effect op de mobiliteitsvraag.

Maatwerk

Er is sprake van een grote diversiteit aan gebruikers van vervoer: bewoners, toeristen, zakelijke gasten, werknemers van buiten of binnen Den Haag, goedertransporteurs, noem maar op. Binnen deze groepen bestaat ook weer variatie. Denk aan leeftijd of afkomst. Ieder heeft eigen wensen en behoeften, waardoor maatwerk nodig is. Dat kan door de huidige en verwachte omvang van de gebruikersgroepen te kwantificeren en per doelgroep een 'programma van verwachtingen' te formuleren. In zo'n programma staan de criteria, waaraan het vervoer volgens de doelgroep moet voldoen, bijvoorbeeld op het gebied van reistijd, betrouwbaarheid, comfort en veiligheid.

Op het hoofdnet: niet langer dan 7 minuten wachten



Auto

Voor veel gebruikers vormt de auto een belangrijk vervoermiddel dat hen het gevoel geeft van vrijheid (de auto als handtas en huiskamer) en dat garant staat voor de snelste verplaatsing, zeker als er sprake is van *Multi purpose trips* ofwel ketenverplaatsingen. Bovendien zijn veel mensen door hun werk of activiteiten aangewezen op de auto. De afgelopen vier jaar is het aantal auto's in Nederland met ruim 20 procent gestegen. En uit alle prognoses blijkt dat het aantal auto's nog verder zal toenemen. Goede autovoorzieningen zijn en blijven daarom van essentieel belang voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Den Haag. Anti-autobeleid past niet. Wel het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven voor de auto. Dus positief insteken: rol een netwerk voor openbaar vervoer en fiets uit op een manier dat er een goed alternatief voor de auto ontstaat.

Openbaar vervoer

Overheden zetten fors in op het vergroten van het gebruik van openbaar vervoer. Het is aantrekkelijk als het frequent beschikbaar, comfortabel, betrouwbaar, veilig en prijsconcurrerend is en als de benodigde reistijd van deur tot deur redelijk kan concurreren met alternatieve vervoersmodaliteiten. Om aan deze eisen te kunnen voldoen is 'massa' nodig. Daarom is het goed dat ontwikkelingen voor wonen, werken en recreëren rond knooppunten van openbaar vervoer worden gestimuleerd. Tegelijkertijd wil niet iedereen in hoogbouw wonen. Veel - vaak koopkrachtige burgers - kiezen voor andere woonlocaties en hebben daarbij behorende vervoerswensen. Om onze stad en regio ook voor hen aantrekkelijk te houden, dienen zij daarin gefaciliteerd te worden.

Rijkswegen

Den Haag kent veel in- en uitgaande pendel. Dit vereist een goede bereikbaarheid van en naar Den Haag, per openbaar vervoer en auto. Onmisbaar zijn: de aansluiting op de HSL, een goede verbinding met Rotterdam The Hague Airport, snelle treinverbindingen met omliggende steden en met Rotterdam, Utrecht en Amsterdam/Schiphol, goede doorstroming op de rijkswegen en goed geoutilleerde toegangsroutes naar de stad. Het intra-gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid moet worden afgestemd op de toegangsroutes naar de stad.

De huidige situatie stemt droevig: Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Rotterdam zijn verbonden via een ontoereikend wegennet. De A20, A13, A12, A4, A2 hebben geen van alle een noodcircuit. Het doorgaande verkeer kan niet van het lokale worden gescheiden.

Helder en betrouwbaar

Korte, betrouwbare reistijden zijn elementair, samen met een goede communicatie daarover. Dat geldt voor openbaar vervoer en autoverkeer (zowel voor doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer). Dit alles gecombineerd met actuele informatie over reistijden en aansluitingen, beschikbare parkeer- en rijvoorzieningen. In het Nederlands én het Engels!

**Informeer reizigers goed
als zij op een route meerdere
vervoersmiddelen gebruiken**



En nu concreet

1. Goede entrees naar de stad

De eerste klap is een daalder waard. Dat geldt ook voor de eerste kennismaking met een stad. Daarom moeten de entrees van Den Haag gastvrijheid uitstralen en recht doen aan de sfeer en internationale ambities van Den Haag. Dat geldt voor entrees per auto, maar ook per fiets en trein. Bovendien geldt het voor de routes van en naar stations en parkeervoorzieningen. De gemeente moet komende jaren investeren in het verbeteren van deze nu nog vaak *unheimische* plekken en routes.

1.1. Openbaar vervoer

Randstadrail:

- Uitbreiden met nieuwe lijnen binnen de stad en tussen de steden Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam..
- Tussen 6.00 en 22.00 uur minimaal 8 trams per uur.
- Aandacht voor stipt en sneller rijden.
- Aandacht voor veiligheid en comfort.

Den Haag heeft letterlijk de aansluiting op de hoge snelheidslijn gemist. Dat moet worden gecompenseerd door snelle, comfortabele verbindingen te creëren tussen Den Haag CS en Rotterdam CS (vliegveld en HogeSnelheidsTrein). Zeker nu Den Haag de positie van internationale stad ambiëert.

Treinverbindingen:

- Zet in op spoorverdubbeling tussen Den Haag en Rotterdam (knelpunt Delft). De spoorverdubbeling maakt zes intercitytreinen en zes stoptreinen per uur mogelijk.
- Zet in op een directe verbinding van Den Haag Centraal Station naar het vliegveld *Rotterdam-The Hague Airport*.

Stations:

- Geef Rotterdam CS voor internationale bezoekers de naam *Rotterdam The Hague International Station*, analoog aan Rotterdam The Hague Airport. Daarmee wordt de internationale knoofunctie van Rotterdam benadrukt.
- Besteed aandacht aan Den Haag CS en Holland Spoor als sleutelpunten in de verplaatsingsketen: gemakkelijke en heldere uitwisseling met het lokale en regionale openbaar vervoer, voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietspaden en –stallingen en aantrekkelijke verbindingen met de binnenstad.

Lokaal openbaar vervoer:

Creëer een goede aansluiting van lokaal openbaar vervoer op treinschema's. Door de privatisering van het openbaar vervoer is het aantal aanbieders vergroot en sluiten diensten vaak niet goed op elkaar aan. Aangezien de gebruiker het openbaar vervoer beoordeelt op de totale reistijd van deur tot deur, zijn goede aansluitingen van lokale lijnen op regionale en bovenregionale verbindingen essentieel.

Leg een ondergrondse verbinding aan tussen Den Haag CS en de Internationale Zone



1.2. Auto

Den-Haag – Amsterdam : N44 en Internationale Zone

Het Sijtwendetracé vormt een belangrijke verbinding voor de noordkant van Den Haag. Voorzie het van meer ongelijkvloerse kruisingen om de doorstroming te verbeteren.

Den Haag – Rotterdam: Rotterdamsebaan

Leg een nieuw entree naar de stad aan: de Rotterdamsebaan. Deze kan het inkomende autoverkeer spreiden, ontlast de Utrechtsebaan en biedt delen van Den Haag nieuwe ontplooiingskansen.

Den Haag – Scheveningen

De aansluiting van de Utrechtsebaan op het stedelijk hoofdwegennet ter hoogte van Malieveld en Koningskade is beneden niveau en leidt frequent tot files. Ontvlechting van autostromen onderling en van autostromen en openbaar vervoer kan dit knelpunt oplossen. Leg daarom een ongelijkvloerse OV-verbinding aan tussen Den Haag CS en de Internationale Zone (het gebied rond het *World Convention Center*). Het komt zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer ten goede, terwijl het bovendien gelegenheid biedt om de Koninginnegracht te verfraaien.

Den Haag – Westland: Lozerlaan

Leg ongelijkvloerse kruisingen aan op de Lozerlaan. Verhoog de maximale snelheid naar 70 of 80 km/uur.

Mede vanwege de ambitieuze bouwplannen van de gemeente in het zuidwestelijk deel van Den Haag neemt het verkeersaanbod hand over hand toe op de Lozerlaan. Verkeerslichtinstallaties die reageren op het verkeersaanbod, brengen hierin tijdelijk verbetering, maar zullen op middellange termijn onvoldoende effect sorteren.

Voer de bereikbaarheids- effectrapportage in voor bouwprojecten



2. Hoofdstructuur in de stad

2.1. Algemeen

- Kies voor slechts enkele gebieden die komende jaren ontwikkeld worden tot woon-, werk- en/of recreatiegebied. Onze voorkeur gaat uit naar twee gebieden: Scheveningen Haven en Bad en Beatrixkwartier (Bezuidenhout West).
- Leg de uitvoering van een ontwikkelingsplan voor een gebied tijdelijk stil als de investeringen voor een goede bereikbaarheid niet kunnen worden gerealiseerd.
Om ongewenste vertraging te voorkomen: betrek verkeerskundigen vanaf het begin bij de ontwikkelplannen. Zij dienen de vrager (gebruiker van vervoer) tot uitgangspunt te nemen. Ook moeten zij financieringsconstructies bedenken waardoor investeringen in bereikbaarheid al vóór de start van de gebiedsontwikkeling kunnen plaatsvinden, ook als die investeringen op dat moment onrendabel zijn.
- Neem een Bereikbaarheidseffectrapportage (BER) op in ieder ruimtelijk plan voor de ontwikkeling van een locatie. De BER bevat kwantitatieve en kwalitatieve bereikbaarheidseisen. Anders dan de MER (milieueffectrapportage) moet de BER een integraal onderdeel zijn van het gebiedontwikkelingsplan. Dan worden vertragingen en bezwaarprocedures voorkomen.

2.2. Openbaar vervoer

- Intensiveer het tramverkeer op de hoofdstructuur tussen 6.00 en 22.00 uur zodanig dat de gebruiker nooit langer dan 7 minuten hoeft te wachten.
- Waarborg het comfort en de veiligheid van het lokale openbaar vervoer. Randstadrail rijdt niet sneller, maar is wel comfortabeler en wordt daardoor meer gebruikt. Controleurs op de tram dragen bij aan een positieve beleving van veiligheid.
- Leg een ondergrondse verbinding aan tussen Den Haag CS en de Internationale Zone, zodat bezoekers aan de Internationale Zone en Scheveningen sneller vervoerd kunnen worden, het autoverkeer over de Koninginnegracht beter doorstroomt en het verblijfsklimaat ter plaatse wordt verbeterd.

Zorg voor voldoende en aantrekkelijke fietsenstallingen



2.3. Auto

- Kies een eenduidige hoofdstructuur en houd daaraan consequent vast.
- Realiseer een centrum- en buitenring, met betrouwbare reistijden, goede doorstroming en logische aansluiting op de hoofdtoegangswegen van de stad.
- Creëer herkenbare doorstroomroutes op de lokale hoofdwegen en realiseer zonodig ongelijkvloerse kruisingen en verdiepte ligging van wegen (met name op het tracé tussen Kijkduin en de Internationale Zone)
- Maak de automobilist duidelijk wat de hoofdstructuur is en wat de voordelen ervan zijn. Maak tegelijkertijd helder dat een snelle doorstroming op andere wegen niet gewaarborgd is.
- Wees zeer kritisch met gebruik van verkeerslichten. Definieer scherp in welke gevallen verkeerslichten worden geplaatst of rotondes worden aangelegd.
- Schrap verkeerslichten zoveel mogelijk, schakel ze uit als ze niet nodig zijn (bijvoorbeeld gedurende de rustige uren overdag) , vervang ze zo mogelijk door rotondes.
- Creëer voldoende en goed gesitueerde parkeervoorzieningen. Zorg dat ze makkelijk bereikbaar zijn, met heldere bewegwijzering en aantrekkelijke entrees. Zorg dat ze veilig zijn en goed onderhouden worden. Zorg dat ze passende openingstijden kennen, gerelateerd aan winkels, kantoren en andere voorzieningen.
- Ontwikkel in de regio op de knooppunten van auto- en railverbindingen slimme transferia. Bijvoorbeeld op knooppunt Gouwe met betrouwbare en frequente treinverbindingen naar Den Haag CS

2.4. Fiets

- Leg vrij liggende fietspaden aan.
- Breng meer samenhang in het netwerk van fietspaden.
- Zorg voor aantrekkelijke fietsstallingen.
- Leer vooral allochtone jonge kinderen fietsen.
- Grijp de kans van de elektrische fiets voor afstanden tot 15 km..Ontwikkel een regionaal netwerk met aandacht voor veilige en duidelijke routes, goede stallingen en stimuleringsmaatregelen van werkgevers.
- Geef forenzen per trein een gemakkelijk natransport in de vorm van een leen- of huurfiets.

2.5. Innovatie

Technologie kan bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Informatie- en communicatietechnologie (ict) zal de behoefte aan mobiliteit verminderen. Het bedrijfsleven maakt nog te weinig gebruik van de thuiswerkmogelijkheden. Het aantal huishoudens met een hoogwaardige internetaansluiting groeit hard en het gemak waarmee (jonge) werknemers met ict omgaan neemt toe.

Als een klein percentage werknemers een dagdeel thuiswerkt, is dat voldoende om de filedruk significant te verminderen. VNO-NCW Den Haag en gemeente Den Haag spelen een centrale rol bij de bevordering van mobiliteitsmanagement in bedrijven. Bij het uitbrengen van deze notitie hebben 70 grote bedrijven en organisaties met samen 90.000 arbeidsplaatsen zich aangesloten bij het convenant 'Mobiliteitsmanagement Haaglanden'. Zij nemen maatregelen om het autogebruik in de spits terug te dringen.

De gemeente Den Haag kan zich met technologische innovaties op mobiliteitsgebied onderscheiden. In samenwerking met het bedrijfsleven kunnen nieuwe instrumenten worden ingezet. Voorbeelden zijn tapis roulants tussen parkeergarages en het winkelcentrum, zelfsturende karretjes tussen Binckhorst en Den Haag CS en een kabelbaan tussen Scheveningen Haven en Scheveningen Bad. De kosten hiervan zijn relatief laag. Onderzoek deze mogelijkheden.

Stimuleer innovatieve vervoerswijzen



Personal Rapid Transport (PRT) is reeds operationeel op het vliegveld van Heathrow

Nawoord

In het coalitieprogramma 2010-2014 van de gemeente Den Haag schrijven de coalitiepartijen PvdA, VVD, CDA en D66: *‘Bewoners, ondernemers, vrijwilligers-organisaties en professionele organisaties zetten zich in voor hun stad. Met hen willen we een coalitie sluiten om verder te werken aan de toekomst van Den Haag. Daarbij gaan wij uit van een gedeelde verantwoordelijkheid en van de volwaardige participatie van mensen.’*

VNO-NCW Den Haag neemt de handschoen op. Met deze visie op de bereikbaarheid van Den Haag willen een bijdrage leveren aan goede plannen voor een voorspoedige ontwikkeling van onze mooie stad. Onze bijdrage kan gezien worden als een inspraakreactie op de Haagse Nota Mobiliteit die momenteel door de gemeente wordt voorbereid.

Publiek-private samenwerking

In onze visie houden we een samenhangend, evenwichtig pleidooi voor versterking van de bereikbaarheid van de stad. We beseffen dat wij hoge ambities hebben verwoord. Die sluiten aan bij de ambities die de gemeente heeft rond de ontwikkeling van Den Haag als internationale stad van Recht, Vrede en Veiligheid.

Tegelijkertijd beseffen we dat er komende jaren niet onbeperkt middelen beschikbaar zijn voor verbetering van de bereikbaarheid. De gemeente heeft afgelopen jaren flinke bestemmingsreserves weten op te bouwen voor belangrijke infrastructurele projecten. Die reserves zullen goed van pas komen. Desalniettemin zal het nodig zijn keuzes te maken. Wij pleiten ervoor dat een faseringsplan wordt opgesteld waarin – binnen de samenhang tussen gebruik van auto, openbaar vervoer en langzaam vervoer – prioriteiten worden gesteld bij de uitvoering van de gemeentelijke plannen.

Ook bepleiten wij mogelijkheden van publiek-private samenwerking en financiering te benutten. Ontwikkelaars en bouwers kunnen bijdragen aan de infrastructuur van nieuw te ontwikkelen gebieden. Kennis en expertise zijn er volop. Als de gemeente ruimte maakt voor publiek-private constructies, zal er van private zijde belangstelling bestaan risicokapitaal te investeren. Denk aan project Sijtwende, waar na vele jaren van discussie dankzij een privaat initiatief een prachtige combinatie van tunnel en projectontwikkeling werd gevonden.

Hoe gaan we verder?

In deze visie doet VNO-NCW Den Haag een aantal voorstellen voor verbetering van de bereikbaarheid van de stad. We bieden – aanhakend op de oproep van de coalitiepartijen - onze medewerking aan bij de uitwerking en realisering van onderdelen van de plannen. Graag zullen we onze visie met de gemeenteraad en het college bespreken en de mogelijkheden voor coalities in kaart brengen.

Colofon

Dé basis voor een succesvolle toekomst: bereikbaar Den Haag

Dit rapport is opgesteld door de Denktank Bereikbaarheid van VNO-NCW Den Haag

In deze denktank namen deel:

Ineke van Mechelen	ESTATA Makelaars - voorzitter van de denktank
Jack Amesz	Ingenieursbureau gemeente Den Haag
Hanjo van den Berg	ACS
Johan Diepens	Concordis Groep
Pieter van Genuchten	Stadsgewest Haaglanden
Henri Grevers	Schiehallion BV
Xavier van der Hagen	Oranjewoud
Jan Hendrik van Petegem	Concordis Groep
Paul van Delft	VNO-NCW West – secretaris van de denktank

Tekst: Paul van Delft

Eindredactie: Annemarie van Oorschot

Illustraties en fotografie: Concordis Groep, provincie Zuid-Holland

VNO-NCW Den Haag
Bezuidenhoutseweg 12
Postbus 93073
2509 AB Den Haag
www.vno-ncwwest.nl/denhaag
denhaag@vno-ncwwest.nl
070 349 08 23

september 2010