



Den Haag

Participatie Haagse mobiliteitstransitie

In gesprek met de stad over de toekomst van verkeer en vervoer



www.denhaag.nl/mobiliteit





Participatie Haagse mobiliteitstransitie

In gesprek met de stad over de toekomst
van verkeer en vervoer

Voorwoord

Den Haag groeit de komende jaren fors. Naar verwachting met 100.000 inwoners tot 2040. Er komen tienduizenden woningen en banen bij. Ook het toerisme groeit sterk. En dit allemaal binnen de grenzen van de huidige stad. Het mobiliteitssysteem staat nu al onder druk. Den Haag is de dichtstbevolkte stad van Nederland en heeft de meeste auto's per vierkante meter. Veel Hagenaars pakken nu nog vaak voor korte ritjes de auto. Om te voorkomen dat de stad dichtslibt, zijn maatregelen dus hard nodig.

Hoe zorgen we dat Den Haag leefbaar en bereikbaar blijft in 2040? Dit vergt de komende jaren een andere kijk op mobiliteit waarbij scherpe keuzes nodig zijn. Hoe willen de inwoners van de verschillende wijken in de toekomst naar school of naar hun werk? Welke keuzes en oplossingen zien zij voor hun buurt?

Sinds de zomer van 2019 zijn we daarover met de stad gaan praten. Van augustus 2019 tot februari 2020, zijn ruim 1000 gesprekken gevoerd met bewoners van jong tot oud, met experts en belanghebbenden, met kleine en grote ondernemers, mobiliteitsexperts, vervoeraanbieders en organisaties zoals sportclubs en scholen. En dit op de meest uiteenlopende locaties in alle buurten en wijken van Den Haag.

De gesprekken in de stad gaven mij de kans om ideeën op te doen en te horen waar mensen tegen aan lopen. Ik ben dan ook blij dat zoveel verschillende mensen, op zoveel diverse plekken in de stad, hebben meegedaan.

Uit de gesprekken bleek dat verkeersveiligheid en de druk op de openbare ruimte de grootste gemeenschappelijke deler is. Ook werd duidelijk dat één alomvattend plan voor de hele stad, niet de oplossing is. Iedere wijk heeft zijn eigen uitdagingen, wensen en opvattingen en dus zijn er ook verschillende gebiedsgerichte oplossingen nodig.

We gaan voor maatwerk, naast natuurlijk regels en beleid voor de hele stad. Ruim baan voor de fiets, ruimte voor de voetganger, snel, veilig en toegankelijk openbaar vervoer en dan pas de auto. Dat betekent niet dat de auto helemaal gaat verdwijnen. Sommige mensen hebben deze gewoon (nog) nodig. De auto zal dus zeker een plek houden. Wel kan ook deelmobiliteit daarbij mogelijk een rol vervullen.

U leest hier de verslagen van de gesprekken, ze vormen een schat aan meningen, wensen en inzichten. Ook toegevoegd zijn de meningen van 1.650 respondenten die in maart 2020 meededen aan een enquête over de toekomst van mobiliteit, verkeer en vervoer, in de stad door het Stadspanel.

Het is nu zaak deze input mee te nemen in de strategie voor de mobiliteitstransitie die in het najaar 2020 verschijnt. Ik dank nogmaals alle deelnemers aan de straatpuzzels, de mobiliteitsateliers, het online onderzoek, het Mobiliteitsfestival en het stadspanel voor hun tijd en input.

Robert van Asten
Wethouder Mobiliteit

Inhoudsopgave

1. De Mobiliteitstransitie	4
2. In gesprek met de stad	6
3. Uitkomsten participatie mobiliteitstransitie	14
4. Stadspanel: online meepraten over de toekomst van vervoer en mobiliteit	26
5. Conclusie	32
6. Verantwoording en bronvermelding	34



1 De mobiliteitstransitie



Onder mobiliteitstransitie verstaat de gemeente Den Haag: 'De noodzakelijke doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem zodat de stad de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft.' Het gaat om een mobiliteitssysteem dat duurzaam is en een natuurlijk onderdeel vormt van een aantrekkelijke stad waar het fijn wonen, werken, winkelen, leren en recreëren is.



Veilig



Efficiënt



Schoon



Op maat



Betaalbaar



Verbonden

Hiervoor zijn zes doelstellingen opgesteld.
In 2040 is mobiliteit in Den Haag:

- 1 Veilig: met de ambitie van 0 verkeersslachtoffers per jaar
- 2 Efficiënt: in gebruik van ruimte en infrastructuur
- 3 Schoon: zodat het voldoet aan milieu- en klimaatambities
- 4 Op maat: waardoor iedereen zijn of haar bestemming kan bereiken
- 5 Betaalbaar: betaalbare mobiliteitsoplossingen voor zowel reiziger als overheid
- 6 Verbonden: met de regio en andere metropoolregio's in binnen- en buitenland

De doelstellingen gelden voor alle lagen van het mobiliteitssysteem. Daarom zet Den Haag in op een systeemverschuiving op drie niveaus:

- 1 Infrastructuur: we verbeteren de infrastructuur door voorrang te geven aan ruimte-efficiënte, schone, slimme en veilige mobiliteit.
- 2 Mobiliteitsoplossingen: aanbieders bieden reizigers integrale oplossingen van deur-tot-deur zodat reisgemak en comfort worden verhoogd.
- 3 Reisgedrag: door de mobiliteitsbehoefte van reizigers centraal te stellen en hen te verleiden tot veilige, efficiënte en schone keuzes stimuleren we ander reisgedrag.

Andere kijk op mobiliteit

Het participatietraject had verschillende doelen:

- De wensen, voorkeuren, verwachtingen en beelden ophalen van toekomstige mobiliteit in Den Haag aan de hand van de doelen van de mobiliteitstransitie.
- Inventariseren welke knelpunten en denkbeelden er leven bij bewoners, bezoeker en organisaties van Den Haag op het gebied van mobiliteit.
- De bekendheid en het gebruik van nieuwe vervoerswijzen achterhalen.
- De wensen en knelpunten per stadsdeel of ander gebied bloot leggen.
- Inzicht krijgen in de knelpunten, wensen en behoeften van bewoners op straatniveau en wat zij graag anders willen zien in de openbare ruimte zoals bomen, groen, spelen en afvalcontainers.

2 In gesprek met de stad



Via straatpuzzels, speeddates met de wethouder, mobiliteitsateliers, digitale panels, congressen en het Haags mobiliteitsfestival hebben we gesprekken gevoerd met de stad. In totaal is van augustus 2019 tot en met februari 2020 met ruim 1000 mensen gesproken. In onderstaande tabel lichten we de bijeenkomsten en de doelgroepen toe. In de laatste kolom is aangegeven wie de verslaggeving heeft verzorgd. De verslagen zijn te vinden als bijlage van dit verslag in het online raadsinformatiesysteem van de gemeente Den Haag.

Bijeenkomst	Doelgroep	Verslaggeving
Tentoonstelling en Stadsgesprek Platform Stad 29 oktober 2019 t/m 20 januari 2020	Passanten Atrium stadhuis Geïnteresseerden	Verslag: Mobiliteit-niet-minder-maar-anders van Platform 31
Straatpuzzel Diverse locatie augustus t/m november 2019	Passanten op activiteitenlocaties	Rapportage straatpuzzel door Bureau Graswortel
Het Mobiliteitsfestival 12 februari 2020	Alle	Mentimeter uitkomsten mobiliteitsfestival Woordwolk Mobiliteitstransitie
Mobiliteitsateliers in stadsdelen	Inwoners, ondernemers, vertegenwoordigers van sportverenigingen, scholen, culturele instellingen en belangenorganisaties	Verslaggeving door bureau Alt+Tab en/of The Map Docs
Mobiliteitsateliers met specifieke doelgroepen	Aanbieders van (deel)mobiliteit/mobiliteitsoplossingen (zowel publiek als privaat) Belangenvertegenwoordigers van grote bedrijven gevestigd in de stad Vertegenwoordigers van kennisinstellingen Studenten	Verslaggeving door bureau Alt+Tab en/of The Map Docs
Expats Grootzakelijke bedrijven Den Haag	Verslaggeving door bureau Alt+Tab en/of The Map Docs	Uitkomsten Stadspanel
Online onderzoek deelnemers participatieproces	Alle deelnemers van het participatieproces	Evaluatie participatie mobiliteitstransitie
ANWB online consultatie (online)	Haagse ANWB-leden	Enquête door Blauw Research Rapportage Den Haag Mobiliteit
Ontvangen e-mails	Bewoners, bezoekers van Den Haag	Geanonimiseerd opgenomen in totaalijst suggesties externen

Hagenaars in Laak willen zich makkelijk en snel kunnen verplaatsen in de regio.



Wethouder Van Asten in gesprek met de stad op oer-Haagse plekken.

2.1

Iedereen een mening tijdens de straatpuzzel

Op 15 verschillende locaties voerden we gesprekken met 350 Hagenaars. Zowel door de week en in het weekend, om zoveel mogelijk bewoners te betrekken. Via deze actieve benadering ontvingen we ook de meningen van mensen die normaal hun weg naar het stadhuis minder goed vinden. Het volledige rapport is te vinden in de bijlagen.

Tijdens de sessies kwamen uiteenlopende meningen aan bod. Van een volledig autovrije binnenstad ingericht als een groot park tot het bestraten van grote delen van het Zuiderpark om meer parkeerplaatsen te

creëren. In de gesprekken die ontstonden tijdens het spelen van de straatpuzzel, werden verschillende belangen zichtbaar op straat-, wijk- en buurtniveau. De jongere parkeert graag zijn scooter op de stoep, maar dan kan de buurvrouw met rollator niet meer passeren. Het grote gezin met bakfiets wil het liefst een straat met groen en speelplekken. De ondernemer moet 's ochtends om zes uur op pad en wil graag bij thuiskomst een parkeerplek voor de deur. Toch zijn er ook gedeelde opvattingen. Over de drukte in de stad op straat, op het fietspad en op de rijbaan. De zorgen over het milieu, de luchtkwaliteit en de leefbaarheid in de stad. De waarde die Hagenaars hechten aan groen op straat.



| In gesprek over vervoer en mobiliteit bij het ADO stadion.



| Voorbijgangers op de boulevard denken mee over de ideale straat.

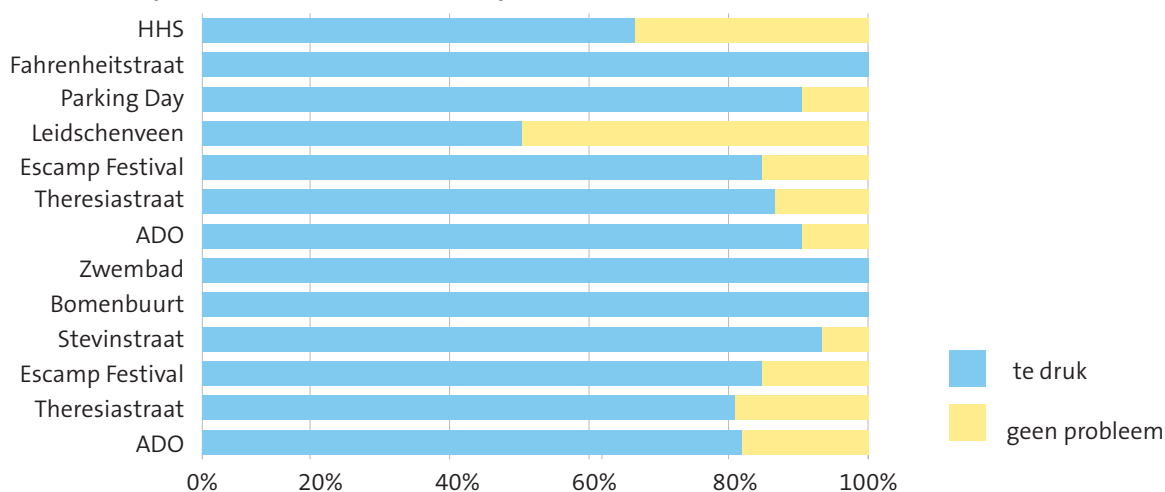


| De ideale straat volgens Hagenaars



Bij het spelen van de puzzel werd deelnemers gevraagd samen hun ideale straat te creëren. Over het algemeen willen bewoners dat het groen en gezellig is met speelruimte en ruimte voor ontmoeting. Belangrijk is ook dat mensen hun auto en fiets kunnen parkeren.

Wat vind u op dit moment van de ruimte op straat en in de stad?



Kaartje	Punten
Auto	384
Boom	377
Fietsparken	364
Bloembakken	190
Bankjes	179
Groenstrook	178
ORAC's	174
Speeltuin	173
Picknicktafel	149
Groenonderhoud bewoners	148
Deelauto	122
Hondenuitlaatplaats	92
Buurtbakfiets	82
P rolstoel	78
OV 5 minuten	59
P mantelzorgers	53
Terras	49
Deelfiets	48
OV halte	46
P laden/lossen	45
P laadpaal	34
P scooters	21
OV 10 minuten	17
OV hub	17

Tijdens de puzzel geven de meeste deelnemers aan dat:

- Er parkeerplekken moeten zijn voor de auto in de straat, maar niet voor iedereen. Ouderen, mantelzorgers en invaliden hebben recht op een plek. Al vinden mensen vaste plekken te beperkend.
- Parkeerplekken met laadpalen ongewenst zijn. Deze leggen te veel beslag op de toch al beperkte ruimte. Bovendien vinden deelnemers het aantal laadpalen ten opzichte van het aantal elektrische auto's in de stad buitenproportioneel.
- Groen belangrijk is. De voorkeur gaat daarbij uit naar bomen. Bomen zijn goed voor de luchtkwaliteit, zorgen voor schaduw en zijn fraai en gezellig in het straatbeeld. Ook willen deelnemers best het groen zelf onderhouden. Zo fleurt de buurt op en is er een mogelijkheid voor ontmoeting.
- De mogelijkheid tot spelen belangrijker is dan een speeltuin. Een groenstrook voldoet ook.
- Er te weinig fietsparkeerplekken zijn in de stad. Veel bewoners hebben interesse in de fietsvlonders (waarbij een parkeerplek wordt getransformeerd in een plek voor fiets-parkeren) en fietsnietjes.

Knelpunten

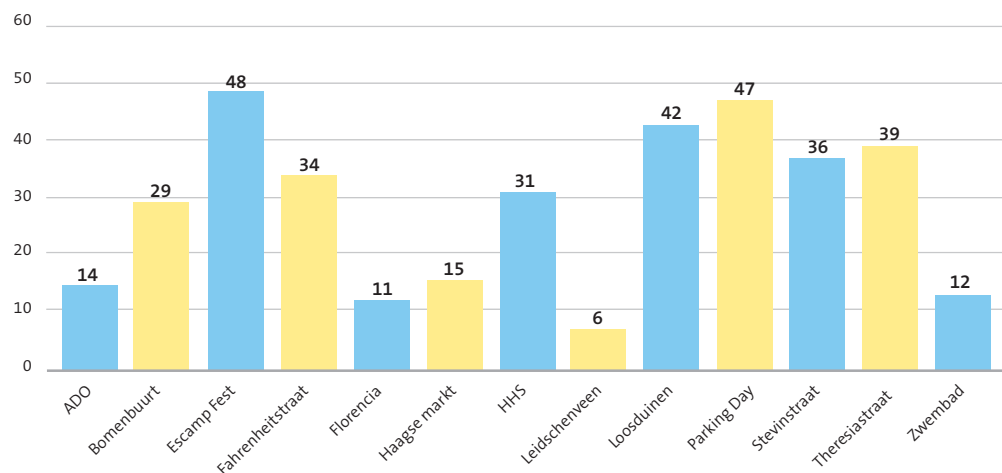
Ook de belangrijkste knelpunten zijn duidelijk:

- Een straat met aan beide kanten geparkeerde auto's is zonde van de ruimte.
- Mensen storen zich aan de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen op straat en aan het gebrek aan goede fietsparkeerplekken. Veel deelnemers hebben geen eigen fietsparkeerplek (schuur, tuin).
- Er zijn te weinig autoparkeerplekken in de stad. Naar het idee van de deelnemers is het gebrek aan parkeerplekken in hun straat vooral te wijten aan het bezit van meerdere auto's per huishouden.



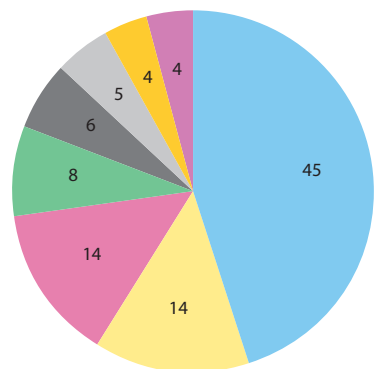
| Op 1 parkeerplek kunnen 8 fietsen staan.

Score fietsvolders/-nietjes



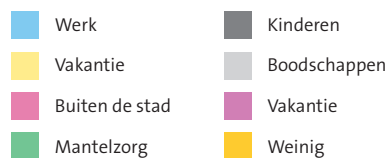
'Kinderen blijven hier steeds langer thuis wonen en willen dan ook weer een eigen auto. Het gezin van mijn buurman heeft vier auto's. Er was meer dan genoeg ruimte, maar nu niet meer.

Waar gebruikt u de auto het meest voor?

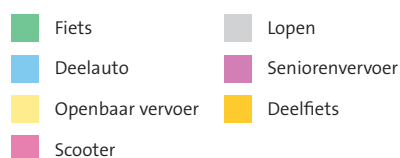
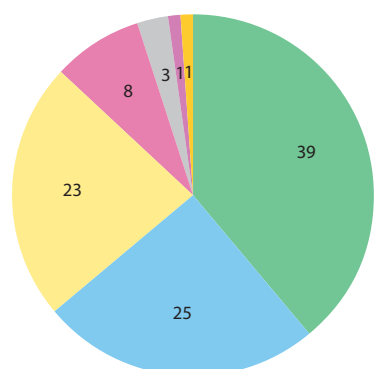


Hoe lossen we het parkeerprobleem op?

- Op de vraag 'hoe lossen we het parkeerprobleem op' zijn globaal de onderstaande suggesties gegeven.
- Hogere kosten voor een tweede vergunning, in bepaalde wijken geen tweede vergunningen meer afgeven.
- Diagonale parkeerplekken in plaats van fileparkeren.
- Ondergrondse parkeergarages tegen hetzelfde tarief (of lagere tarieven) als het straatparkeren.
- Bovenste dekken van parkeergarages reserveren voor vergunninghouders.



Wat is uw alternatief voor de auto?



Autobezit en keuze voor ander vervoer

Van alle deelnemers aan de straatpuzzel heeft 59% een auto, 41% niet. 43% heeft interesse in alternatief vervoer, 57% niet.

2

2.1

Doen we aan deelmobiliteit?

Meer dan de helft van de deelnemers is niet bekend met het concept van deelplatforms voor de auto. De meeste mensen hebben er geen positieve beelden bij: kleine auto's, niet direct beschikbaar en duur. Het grootste bezwaar tegen deelauto's is dat mensen bang zijn om 'ernaast te grijpen'. Voor veel deelnemers betekent het hebben van een eigen auto onafhankelijkheid. De auto geeft hen de vrijheid om zo lang mogelijk te doen wat zij willen. De deelmobiliteit zien zij als een nieuwe vorm van afhankelijkheid van anderen.

'Soms willen we spontaan even op familiebezoek buiten de stad. Je moet er niet aan denken dat je dan vergeten bent om zo'n auto te reserveren, want dan zit je.'

Waarom kiezen de deelnemers aan de straatpuzzel niet voor ander vervoer?

- Sommige oudere deelnemers vinden het OV onveilig of kunnen er met hun rollator slecht gebruik van maken.

- De snelheid van scooters en elektrische fietsen zorgt ervoor dat sommige deelnemers niet meer op de fiets durven stappen.
- Voor het (bereiken van) werk of door omstandigheden (bijvoorbeeld mantelzorg, fysieke beperkingen) is een auto noodzakelijk.
- Zij hebben een voorkeur voor een eigen auto.

Mobiliteitsfestival: een eerste balans

Het participatietraject mobiliteitstransitie is op 12 februari 2020 afgesloten met het Haags Mobiliteitsfestival in het Paard. Hier zijn de eerste resultaten gepresenteerd en werd onder de 200 bezoekers aanvullende informatie opgehaald. Ook konden bezoekers kennismaken met verschillende nieuwe mobiliteitsvormen, zoals deelfervoer.

'We gebruiken de auto weinig, terwijl die veel kost. Misschien zijn we over een tijdje wel toe aan deelfervoer.'



| Haagse deelmobiliteit.



Wethouder Robert van Asten heet ruim 200 Hagenaars welkom bij het Mobiliteitsfestival.



Bezoekers komen op de deelfiets.



Lezen over de voordelen van deelmobiliteit.



Kennismaken met deelfervoer.



Iedere bezoeker doet mee aan een snelle mobiliteitstest.



Hoe houden we den Haag leefbaar en bereikbaar? Bewoners delen hun mening met de wethouder.

3 Uitkomsten participatie mobiliteitstransitie



Wat vinden Hagenaars belangrijk op het gebied van vervoer en mobiliteit? In deze samenvatting delen we per uitgangspunt van toekomstige mobiliteit (veilig, efficiënt, schoon, op maat, betaalbaar, verbonden) de meningen, wensen en inzichten uit de stad. Daarnaast laten we zien wat per stadsdeel de belangrijkste mobiliteits- en vervoersvoorkeuren, accenten en aandachtspunten zijn.

Toekomstige mobiliteit in zes uitgangspunten

3.1

 Veilig	 Efficiënt	 Schoon	 Op maat	 Betaalbaar	 Verbonden
De fiets is het favoriete vervoermiddel voor de toekomst (snel en toegankelijk), maar fietsen moet wel veilig zijn.	Beter kijken waar je grote bussen en kleinere bussen inzet in de stad.	Beloon gebruik van schoon vervoer, dat is positief en daardoor een krachtigere prikkel.	OV beter toerusten op minder validen.	Investeer in goed en betaalbaar OV, dan komt er meer ruimte vrij in de stad	Buurtmobiliteit is belangrijk: makkelijk naar school, sport en het café.
Verkeersveiligheid is belangrijkste aandachtspunt. Ook graag 30 km/uur wegen, in ieder geval in woonwijken (er is wel een groep die langzaam rijden negatief associeert met filerijden)	Belangrijke autoroutes en tramlijnen zitten elkaar in de weg.	Als je wel vervuילend vervoer bestraft, hou dan rekening met hoe mensen die minder geld hebben zich moeten vervoeren.	Wens: reis en vervoer plannen en betalen met behulp van app (wel regie houden over privacy)	Elke Hagenaar moet het OV kunnen betalen	Mensen willen makkelijk naar het centrum kunnen met het ov, om te winkelen of voor de bios.
Een soepele verkeersstroom: minder auto's, langzamer rijden én een betere inrichting van de weg (gescheiden trams, fietspaden, veiligere kruispunten) zorgt voor overzicht en een gevoel van veiligheid.	Spitsbus: van stad naar regio, stopt alleen bij bepaalde haltes (sneller).	Pak de vele vervuילende busjes in de stad aan.	Een online plan- en betaalsysteem mag geen mensen buitensluiten (ouderen, digibeten)	Liever betaalbaar OV dan meer persoonlijk vervoer (duurder)	Verbinding met de regio is noodzakelijk voor werk en recreatie.
Het vrachtverkeer in de stad is buitensporig en zorgt voor onveiligheid. Hier moet iets aan worden gedaan. Distributie kan slimmer, bijvoorbeeld op bepaalde tijden en bij hubs.	Interesse in ketenvervoer: snel van deur tot deur door combi ov met deelmobiliteit, fiets of lopen.	Haal vervuילend vervoer met behulp van wet- en regelgeving versneld van de weg.	Apps voor deelmobiliteit wennen snel.	Deelmobiliteit kan OV overlappen, vervoer met kleine groepjes (combi van te betalen én op maat).	Op de fiets is het centrum het best bereikbaar. OV en scooter volgen.

 Veilig	 Efficiënt	 Schoon	 Op maat	 Betaalbaar	 Verbonden
Pakketbezorging zorgt voor veel overlast en onveiligheid. Ook ondernemers zijn verantwoordelijk: betaal medewerkers per uur in plaats van per bezorging van een pakketje.	Efficiënt benutten van bestaande parkeerplekken: dag-avond verdeling bezoekers-bewoners. Veel parkeerterreinen bij bedrijven staan 's avonds leeg.	De vervuiler betaalt. Hoe meer uitstoot, hoe hoger het bedrag	Gemeente kan data verzamelen uit de apps ten behoeve van het mobiliteitsbeleid (wel privacy waarborgen)	De fiets is voor iedereen in de stad een betaalbaar vervoermiddel.	Mensen pakken ook de fiets omdat het parkeertarief in het centrum heel hoog is.
Veilige infrastructuur is op dit moment voor veel mensen belangrijker dan veiligheid bieden d.m.v. techniek in voertuigen.	Containers, greenwheels en laadpalen slokken veel parkeerplekken op.	Zorg dat mensen niet makkelijk een ontheffing krijgen voor een milieuzone.	Betalen voor gebruik heeft de voorkeur boven betalen voor bezit.	Een snelle OV-verbinding mag niet ten koste gaan van een fijnmazig tramsysteem.	Met de fiets ben je net zo snel in het centrum als met de auto.
Er is ook een groep deelnemers die veilige wegen, kruisingen en zebrapaden als noodzakelijke randvoorwaarde ziet voor de stad. De techniek komt daar als welkome aanvulling bij.	Beperk de uitgifte van parkeer-vergunningen. Geen parkeervergunningen voor tweede auto. Dat verlaagt de parkeerdruk. Invaliden altijd voorzien van een plek.	De vraag is of een grote groei van het aantal elektrische auto's wenselijk is: het blijven auto's die ruimte innemen.	Het is belangrijk om autodelen op te schalen. Deelauto's moeten overal en altijd beschikbaar zijn. Dan maken meer mensen de overstap.	Wens: een dicht OV-netwerk met zowel de bus als de randstadrail dichtbij.	Wens tot meer mogelijkheden autoparkeren buiten het centrum.
Een veilige infrastructuur triggert en stimuleert verkeersveilig gedrag.	Zorg voor meer beveiligde fietsenstallingen. Die kunnen dan ook dienen als bezorgpunt voor pakketjes.	Investeer meer in wandelen en ov, dat is voor iedereen toegankelijk.	Meer voorlichting over deelauto's en deelfietsen is gewenst. Wat zijn de mogelijkheden?	Ondergronds vervoer: graag. Dit hoort bij een metropool en maakt de stad leefbaarder. Wel kijken naar betaalbaarheid. Zowel onder-tunneling autowegen als een Haagse metro zijn populair.	Goed OV naar het centrum is belangrijk voor ouderen.
Geef verkeers-gebruikers met verschillende snelheden afgescheiden rijbanen.	Zorg voor evenwicht tussen speelruimte, groen en parkeren in een straat. Zeker voor kinderen en ouderen is groen en ontmoeting belangrijk.	Kijk naar waterstof-auto's, die zijn schoner dan elektrische auto's.	1 deelauto zorgt dat 5 auto's uit de straat verdwijnen. Dat geeft ruimte en is een aantrekkelijke overweging.	Maak het Haagse OV gratis: toegankelijke voor iedereen en beïnvloedt keuzegedrag (om niet voor de auto te kiezen).	Naar andere steden reizen: OV krijgt vaak de voorkeur, maar moet dan wel een goede verbinding opleveren van deur tot deur.

 Veilig	 Efficiënt	 Schoon	 Op maat	 Betaalbaar	 Verbonden
Zet verkeerslichten en het verlengen of juist beperken van groen licht in om het verkeer veiliger te maken. Fietzers en voetgangers kunnen langer groen licht krijgen.	Ondergronds parkeren biedt de mogelijkheid te voldoen aan de wens van parkeren én betere leefbaarheid.	Mobiliteit is meer dan van A naar B reizen. Je hebt in een stad ook ruimte nodig waar het prettig wandelen en fietsen is.			OV-kosten met een heel gezin zijn hoog. Dit is een barrière. Wens: een gezinskaart.
Investeer in afgescheiden fietssnelwegen, maar hou ook rekening met de verschillende snelheden van de gewone fiets en elektrische fiets. Dit kan door een snelle baan aan te leggen voor snellere fietsen.	Ontmoedigingsbeleid: maak veel parkeerplekken duurder.	Stimuleer werktijdspreiding en thuiswerken, dit zorgt voor minder uitstoot door vervoer.			Met de auto naar andere steden heeft als voordeel een snelle reistijd van deur tot deur en biedt het meeste comfort, ook voor het meenemen van spullen.
Eigen verantwoordelijkheid nemen: de fietser mag ruim baan krijgen, maar moet zich wel gedragen in het verkeer en rekening houden met andere verkeersdeelnemers.	Bezoekers ontmoedigen om met de auto naar de stad te komen. Laat hen aan de rand van de stad en bij stations parkeren. Van daaruit kunnen zij met de fiets of ov naar het centrum.	Stimuleer fietsgebruik nog meer.			Keuze voor sneltram beter dan dure ondertunneling naar snelweg.
	Deelauto's moeten een dekkend systeem bieden, anders voorkeur voor eigen auto. Deelauto is nu nog te veel gedoe.	Een oplaadfunctie voor de deur heeft de voorkeur om elektrisch rijden te bevorderen (gemak). Toch kunnen veel mensen zich ook vinden in een oplaadpunt in de wijk. Dat neemt minder ruimte in en is nu meer in verhouding tot elektrisch gebruik.			In tunnels loopt verkeer toch nog vast, de sneltram is sneller.
	Veel mensen staan wel open voor deelvervoer en willen nieuwe vervoerswijzen een kans geven.				Ondertunneling zorgt voor betere doorstroming en leefbaarheid bovengronds.
	Deelvervoer hangt samen met goed buurtcontact.				Het idee van een Haagse metro is bij velen favoriet: snel binnen en buiten Den Haag.

 Veilig	 Efficiënt	 Schoon	 Op maat	 Betaalbaar	 Verbonden
	Meer thuiswerken, zodat we ons minder hoeven te verplaatsen.				De tram is niet te verslaan in de spits.
	De gemeente moet de auto minder faciliteren. Dat helpt bij het stimuleren van gebruik deelvervoer.				Verkeersstromen beter sturen: sneller uit bepaalde stadsdelen kunnen rijden dan erin.
	Haal autodelen uit de commerciële sfeer: het maakt het onnodig duur en daardoor niet aantrekkelijk.				Interesse in transferia en hubs in de stad als wapen in de strijd tegen autodrukke.
	Bewustwording: zet je auto zelf ook efficiënter in, bijvoorbeeld binnen je gezin (1 auto).				
	Een parkeerplek voor de deur is moeilijk te overtreffen. Veel mensen willen die niet opgeven voor deelvervoer. Wel zijn veel mensen het erover eens dat mobiliteit van iedereen moet zijn.				
	Vul de vele lege plekken in parkeergarages met deelvervoer, fietsplekken. De gemeente kan de rol van huurder pakken en autodelen belonen (bv door autodelers meer parkeerrechten te geven).				



| *Maak het Haagse OV gratis.*

‘Rekening rijden is de enige manier om mensen uit de auto te krijgen. Je moet zeker korte ritjes hoog belasten.’

‘Schone auto’s zijn helemaal niet zo schoon. De gebruikte stroom komt nog steeds uit kolen en biomassa centrales. De overheid moet schone energie produceren, anders hoeft de elektrische auto niet gepromoot te worden.’

‘Een stadsbus hoeft niet altijd een megabus te zijn.’

‘Het spoorboekje is de theorie, een app is de praktijk. Hierin worden actuele en persoonlijke reis- en vervoersmogelijkheden gegeven.’

3

‘De auto van de toekomst? Dat is een coach die jou veilig door het verkeer heen loodst. Techniek en infrastructuur gaan komende jaren in samenspel de veiligheid in Den Haag een boost geven.’

‘Bij deelauto’s moet je zaken als beschikbaarheid en hoe je omgaat met schade goed regelen.’

‘Not owing a car is freedom.’



| *De fiets geeft vrijheid.*

Wensen per stadsdeel

In acht mobiliteitsateliers zijn we met alle stadsdelen in gesprek gegaan. Dit waren diepgaande gesprekken over de toekomst van mobiliteit. Hoe zien bewoners, ondernemers en organisaties dat voor hun stadsdeel? Dit levert mooie perspectieven op. Onderstaand een samenvatting van deze gesprekken.

Segbroek

De meeste deelnemers willen graag een fietsvriendelijk en groen Segbroek. Mobiliteit mag op de schop: de gemeente moet ruimhartig en planmatig investeren in zowel OV als deauto's (en deelfietsen/scooters). Ketenmobiliteit (in combinatie met het gebruik van Apps) is een reële eerste stap vooruit. Dit begrip zou een plek moeten krijgen in de Haagse plannen. Behalve de elektrische auto zou de gemeente ook de waterstofauto moeten meenemen in de toekomstplannen.

Een groep deelnemers wijst erop dat de eigen auto voor veel Hagenaars de meeste praktische voordelen heeft: eigen regie, geen wachttijd, sneller dan het OV, goedkoper dan OV (als je met meerdere personen reist), minder last van slecht weer. Pas als de deauto een toegankelijk en dekkend systeem biedt, is het een redelijk alternatief. De gemeente mag een breed pallet aan vervoermiddelen bieden. Wel stellen veel deelnemers definitieve keuzes uit totdat meer duidelijk is over nieuwe ontwikkelingen. Wat betreft de veiligheid adviseren de deelnemers om te kijken naar de verschillende snelheden van weggebruikers. Aandacht is nodig voor parkeerplaatsen en voor gedeelde fietsen en e-scooters. Ook zouden bezoekers en migranten een plek moeten krijgen in het transitietraject.



‘Snelfietspaden als op de Sportlaan zijn prettig en voelen veilig. Kan dat ook op de Laan van Meerdervoort? Daar is het voor fietsers nu onveilig.’



Escamp

Parkeren is een heet hangijzer in Escamp. Het thema levert een scala van suggesties op zoals parkeerhubs in de wijk, een separate plek voor busjes (ontmoedigingsbeleid), één vergunning per woonadres en meer samenwerking tussen partijen voor het slimmer gebruik van bestaande parkeerplekken. Deelnemers missen ‘een masterplan’ van de gemeente.

Parkeerruimte voor de fiets mag geen ondergeschoven kindje zijn. Er moeten meer buurtstallingen en Biesiekettes komen, met plek voor fietsen met bak en krat.

Bij het hoofdthema verkeersveiligheid wordt vooral

doorstroming aangekaart. Als auto's kunnen doorrijden met een snelheid van 30 kilometer per uur gebeuren er veel minder ongelukken. Bovendien verkleint dit de CO2-uitstoot.

Doorstroming is gebaat bij ondertunneling van doorkruisende tramlijnen. Kijkend naar 2040 zou een Haagse metro meerdere problemen tegelijk aanpakken. Mobiliteit is voor iedereen! Dat is het motto van de deelnemers. De gemeente moet zich hard maken voor de betaalbaarheid van het OV. De deelauto is een sympathiek concept, maar kan pas een succes worden als de Haagse deelauto's snel en overal beschikbaar zijn.

Wat betreft de duurdere elektrische fietsen en auto's krijgt de gemeente het advies om andere ontwikkelingen (waterstof) en andere partijen (commerciële) ruimte te geven. De gemeente kan zich beter focussen op verbeteringen in de huidige mobiliteit. En daarbij vooral luisteren naar de burgers.

‘Vervuilende auto's moeten uit de wijk geweerd worden. Zoals de vele busjes. Beloon schone auto's en straf eigenaren van vervuilende voertuigen belastingtechnisch.’

Loosduinen

Het OV in het stadsdeel is een heet hangijzer.

De verbindingen met de regio, vooral Rotterdam, zijn pijnpunten. Maar ook de OV-dichtheid in de wijken zelf kan beter. De Haagse metro zou de verbondenheid van Loosduinen een flinke 'boost' geven. Betaalbaarheid is een sleutelfactor; veel deelnemers zijn voor gratis OV.

De eigen auto blijft een geliefd vervoermiddel. Door het gemak, maar ook omdat het OV momenteel geen goed alternatief biedt. De deelnemers zien tal van verbeterpunten voor het OV in Loosduinen waarbij 'dichtbij' het motto is. Voor een fijnmazig OV kan de gemeente zowel

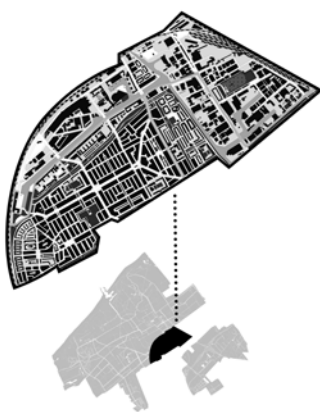
de kleine buurtbus als de snelbus inzetten. Toch kunnen de deelnemers zich ook toekomstig vervoer voorstellen: elektrische deelauto's die waterstof tanken en op afroep beschikbaar zijn.

Misschien zelfs zelfrijdend ...Maar eerst de huidige prioriteiten op een rijtje zetten, waaronder toegankelijk OV. Maak ook per (nieuwbouw)wijk een doordacht masterplan voor mobiliteit.

Het autodelen kun je direct vertalen naar een advies voor nu: gebruik wat meer de auto van je partner of ouders. Dat vermindert het aantal tweede (en derde) auto's per gezin. Men geeft de gemeente mee dat het uiteindelijk draait om de gebruiker, de menselijke factor. Diens behoeften en gedrag zijn altijd het vertrekpunt. Ouderen verdienen extra aandacht in de mobiliteitstransitie van Loosduinen. Ook zij moeten goed mobiel kunnen zijn, en zijn daarbij vaak afhankelijk van ov.



‘Verleid mensen tot OV-gebruik. Maak het snel, dichtbij en betaalbaar.’



Laak

Goed kunnen parkeren is heel belangrijk in dit stadsdeel. De gemeente zou de parkeervoorzieningen moeten herontwerpen. Dan kan daarin gelijk het parkeren en opladen van deelauto's worden meenemen. Over die deelauto is men best enthousiast. Maar puntje bij paaltje blijkt het lastig om de voordelen van de eigen auto los te laten. Toch geeft men de deelauto een kans mits deze makkelijk en snel beschikbaar wordt. Het delen voor activiteiten in de vrije tijd is een goed begin. Qua concept past het delen helemaal bij stadsdeel Laak.

‘Wij helpen onze buurtgenoten met liefde’, drukt een deelnemer het trots uit. Inwoners van Laak koesteren het OV, zowel de snelle tramverbinding als de buurtbus. Dat past in hun visie dat mobiliteit voor iedereen is. OV moet dan ook vooral betaalbaar blijven. De wens is een voordelige OV-gezinskaart.

Voor wat betreft het fietsgebruik: deelnemers zijn positief over afgescheiden fietspaden. De nieuwe fietspaden naar de Molenwijk en langs de Trekvluit krijgen complimenten. Deelnemers zien innovatie en techniek als dragers voor de mobiliteitstransitie. Smartauto's, zelfrijdende auto's en nieuwe apps; het wordt allemaal met open armen ontvangen. Wel moet de gemeente ervoor waken dat groepen worden uitgesloten, zoals laaggeletterden en digibeten. Gebruiksvriendelijke systemen zijn heel belangrijk. En het moet betaalbaar blijven. De gemeente heeft de taak om innovatief vervoer zoals elektrische auto's breed uit te rollen over Den Haag. En Hagenaars moeten zelf ook aan de bak om het Den Haag van morgen vorm te geven. Dan maak je een stad die bereikbaar, groen én sociaal is.

‘Veel mensen hier in Laak werken buiten de stad. Woon-werkverkeer is één van de redenen te kiezen voor een eigen auto. Die biedt tijdwinst en comfort.’

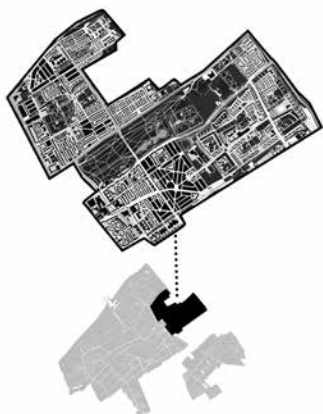
Centrum

In Stadsdeel Centrum zijn mensen duidelijk: de auto moet wijken voor deelmobiliteit, fiets en OV. De gemeente kan huurder worden van de nu leegstaande parkeergarages zodat het mogelijk is deelvoertuigen te stallen. Het parkeerbeleid moet direct aansluiten op de doelstelling van minder ‘blik’ in de stad. De tarieven van de parkeervergunning kunnen fors omhoog, zeker voor de tweede en derde auto. Het OV daarentegen moet betaalbaarder, bijvoorbeeld middels abonnementen. Vooral ouderen en gezinnen zijn daarmee gebaat. Technologie is een krachtige ondersteuner van de mobiliteitstransitie. Zo zijn pratende apps in de maak die de reiziger helpen in hun keuzes. Voor de veiligheid in het stadsdeel – een belangrijk aandachtspunt volgens de enquête – zijn technische snufjes ook een zegen. Bij die veiligheid gaat het niet alleen om de auto. Gevaarlijk vrachtverkeer in de stad is een pijnpunt; middels hubs kan die



distributie oneindig veel slimmer. En, de pakjesbezorging per scooter veroorzaakt minder overlast zodra ondernemers een eerlijk uurloon gaan uitbetalen. De wens: een kraakhelder, samenhangend pakket van maatregelen vanuit de gemeente. Dat gaat de Haagse mobiliteitstransitie een boost geven.

‘Laat bewoners en ondernemers meedenken over de mobiliteits-transitie. Zij hebben goede ideeën.’



Haagse Hout

In dit stadsdeel is één van de belangrijkste wensen schoon en duurzaam vervoer. De fiets staat hier bovenaan en wordt veel vaker gebruikt dan in andere stadsdelen.

Het Benoordenhout heeft vooral behoefte aan goed OV.

Voor de dag van morgen wensen deelnemers ‘slim OV’, dat efficiënter is bemeten op de behoeftes. Bijvoorbeeld de gerichte inzet van compacte stadsbussen.

Verder zien mensen in de toekomst het onderscheid tussen OV en gepersonaliseerd vervoer vervagen. De ondersteunende technologie en apps ontwikkelen zich razendsnel.

Een ‘deeltaxi op maat’ zou ook een uitkomst zijn voor de

grote groep van mindervaliden. Maar de deelauto is de absolute favoriet. Het is hét middel tegen de wildgroei aan auto’s in de stad. De deelauto moet wel breed beschikbaar worden in een degelijk systeem. Hier is de hulp van de gemeente onontbeerlijk. En misschien kunnen alle partijen dan in dezelfde vaart doorgroeien naar ketenmobiliteit. Minder blik op straat en meer groen, het is het ideaalplaatje van de bewoners van Haagse Hout. Ook worden ondergrondse opties bepleit – tunnel, metro, parkeergarages – als oplossing voor het schreeuwend gebrek aan ruimte. Bovengronds kun je dan groen aanplanten. Een klassiek geval van een win-winsituatie.

‘Zeker nu het Bronovo Ziekenhuis gaat sluiten, is het belangrijk dat er toereikend OV is.’

Scheveningen

Scheveningen ervaart een aantal knelpunten die andere stadsdelen niet kennen. Bijvoorbeeld de toerismestroom.

Scheveningen ontvangt veel toeristen en dit aantal zal alleen maar toenemen. De gemeente moet hier rekening mee houden wanneer er over mobiliteit nagedacht wordt.

De bezoekersstroom zou sneller de stad uit moeten kunnen dan de stad in. Met behulp van dynamisch verkeersmanagement kan de doorstroming al vanaf de A12 verbeteren. Deelnemers reizen veelvuldig met het OV en waarderen het. Toch wordt meerdere malen opgemerkt dat het begin en het einde van een reis soms lastig te realiseren



is met het OV. De auto, met zijn vervoer op maat, kan daarom niet altijd vervangen worden door het OV. Zeker mensen die slecht ter been zijn moeten de optie blijven houden om met de auto te reizen. Een verbeterpunt van het OV is de snelheid; minder haltes bij bepaalde trajecten kan OV aantrekkelijker maken. De deelnemers zijn enthousiast over de deelauto. Toch zullen er altijd mensen zijn die behoefte houden aan een eigen auto, zoals mensen die met kleine kinderen reizen. De fiets wordt vaak genoemd als favoriet transportmiddel.

‘Grote evenementen bieden kort vertier, maar belasten de infrastructuur enorm. Crowdmanagement is belangrijk en bedenk of dit soort events wel thuishoren binnen de bebouwde omgeving.’

Leidschenveen-Ypenburg

Dit stadsdeel kenmerkt zich door verder gelegen nieuwbouwwijken. Autogebruik is hier nog heel belangrijk. Het eerste advies aan de gemeente is om meer aantrekkelijke voorzieningen voor winkelen en vertier te bewerkstelligen. Dan bind je inwoners aan de eigen mooie wijken en is er minder verkeer. Dat betekent meteen forse winst voor de veiligheid in het stadsdeel. Het is nu te hectisch, vooral in de spits. De gemeente moet het zoeken in een meer ruimtelijke, overzichtelijke inrichting en in het scheiden van verkeersstromen.

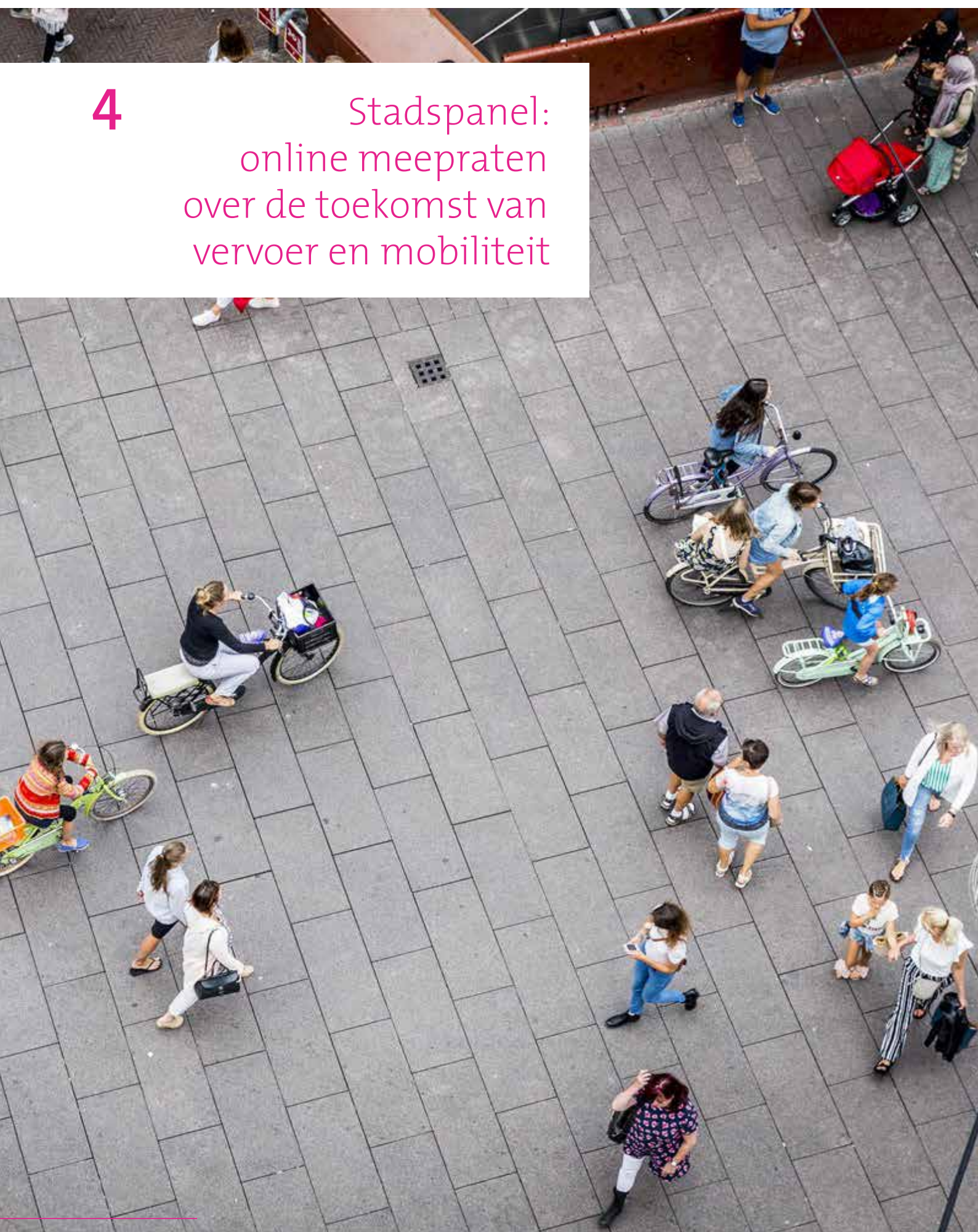
In het streven naar ‘minder blik’ zijn de deelnemers best enthousiast over de deelauto. Maar hoe regel je zoiets, en met welke apps? De gemeente kan met voorlichting nét dat zetje in de rug geven richting de deelauto. En die is het liefst elektrisch. Dat moet wel breed betaalbaar worden, onder meer via het belastingsysteem. En vergeet de optie van de waterstofauto niet. De tweede auto kan de deur uit als we wat efficiënter het vervoer in het gezin organiseren. Dat haalt meteen de druk van de ketel wat betreft het parkeren. Het OV is een heet hangijzer, vooral in Ypenburg waar alleen een schamele buslijn is. Een tram naar Den Haag Centrum is een vurige wens. Zo vurig, dat een OV-actiegroep is opgericht. Het stadsdeel kan stukken beter ontsloten worden via OV. De inwoners missen het alternatief voor de auto. En als dat er wel is, is het meteen een succes. Kijk maar naar de RandstadRail. Wel ontbreekt nog een halte aan de buitenzijde van Leidschenveen. Het toekomstideaal? Een OV-hub in het stadsdeel, een knooppunt van trein, bus en tram.



‘We willen werken in de regio en uitgaan in het centrum en in Delft. Hoe zorgen we voor goede verbindingen? Jonge mensen eisen anders straks allemaal toch weer een parkeerplaats op.’

4

Stadspanel:
online meepraten
over de toekomst van
vervoer en mobiliteit

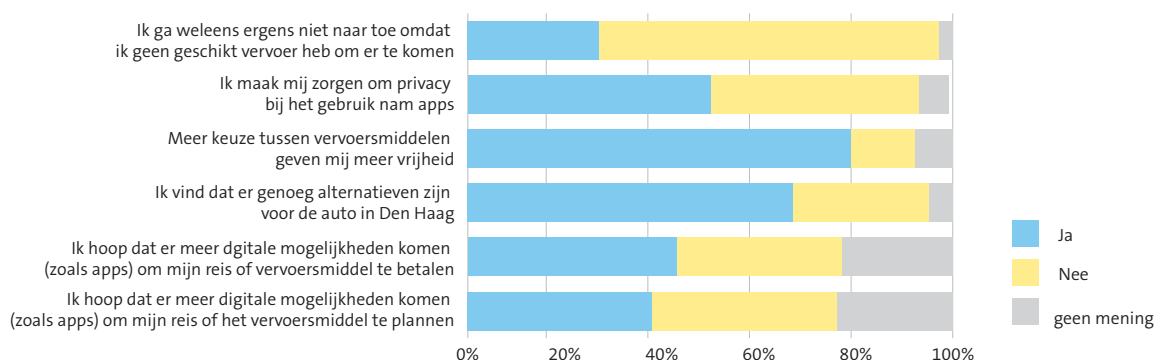




Ook hebben nog eens 1650 Hagenaars online hun mening kunnen geven. De uitkomsten zijn representatief op de kenmerken sexe, leeftijd, stadsdeel. De groep lager opgeleiden is minder vertegenwoordigd dan dat zou moeten gezien hun aandeel in de stad. Zij deden in maart 2020 via het Stadspanel mee aan een online enquête over de toekomst van mobiliteit/verkeer en vervoer in de stad. Voor de mobiliteitstransitie zijn vooral de toekomstbeelden over verkeer en vervoer van belang. Daarnaast is het interessant te kijken wanneer mensen bereid zijn om hun auto (of één van de auto's) weg te doen en te kiezen voor andere vormen van vervoer.

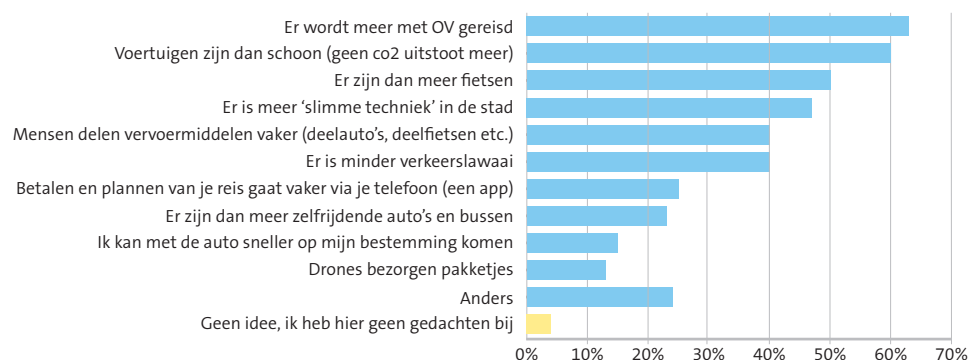
Dit vindt de stad

Bent u het met volgende stelling eens of oneens?



Hoe ziet vervoer en mobiliteit eruit over 10 jaar?

Als u denkt aan 10 jaar van nu, dus over het jaar 2030, hoe zou u willen dat het verkeer en vervoer er dan uit ziet? Welke ontwikkelingen wilt u zien? (meerdere antwoorden mogelijk)



Bij deze vraag gaf 24% van de respondenten een reactie onder 'anders'. Hierna leest u een selectie van de gegeven antwoorden.



‘Heb je geen
parkeervergunning?
Dan krijg je fors korting
op een ov-jaarkaart’

‘Het gevaarlijke en vervuilende
vrachtverkeer moet de stad uit.
Kan er niet worden overgeladen
in kleiner vervoer bij hubs of een
speciaal doksysteem?’

‘Trek metro E door
naar Scheveningen.’

‘Maak woningen
boven stations en
langs het spoor, zodat
mensen geen auto’s
nodig hebben.’

‘Maak in winkelstraten een keuze
voor fietsers óf voor winkelend
publiek. Allebei kan niet.’

‘In de Bomenbuurt experimenteren
bewoners met deelauto’s.’

‘Maak het OV binnen de stad
gratis, zoals in Luxemburg.’

‘Zorg voor meer elektrische
bussen. Die zijn schoon en
geven minder geluidsoverlast.’

‘In de Bomenbuurt willen we
meer fietsparkeerplekken.’

‘Kan het OV langer beschikbaar
zijn in de avonden en
de weekends voor mensen die
onregelmatig naar hun werk
moeten?’

‘In de stad worden elke dag talloze pakketjes bezorgd. Dit zorgt voor drukte en luchtvervuiling. Kunnen deze niet bij hubs worden afgeleverd? Of laat pakketjes 1x per week bezorgen op postcodes.’

‘Kan de gemeente een nutsbedrijf in deelauto's beginnen?’

‘Richt de Oude Haagweg, Escamplaan of Loosduinseweg in als een fietssnelweg.’

‘Het OV naar het Benoordenhout en de Binckhorst moet beter.’

‘Maak het centrum autovrij.’

‘Stimuleer thuiswerken, dan hoeft niet iedereen zich tegelijk in de stad te verplaatsen.’

‘Zorg voor meer parkeergarages en meer deelauto's.’

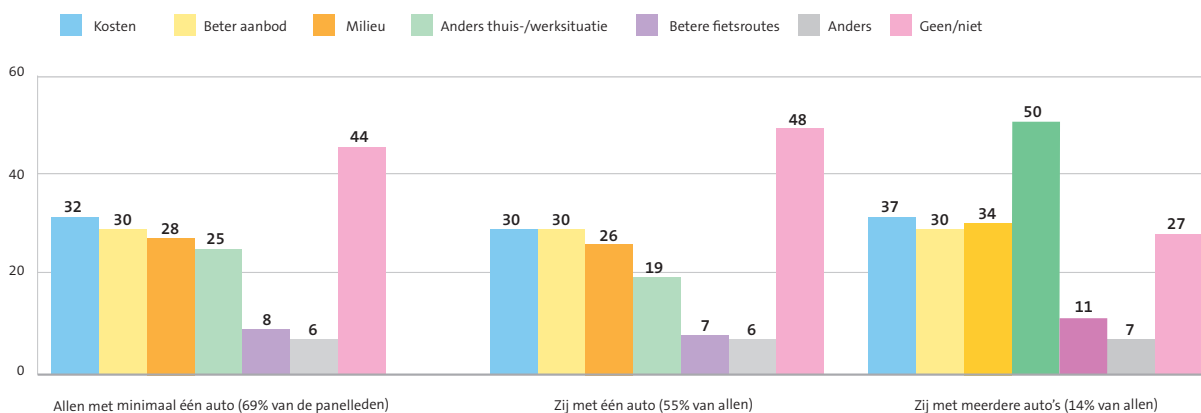


| Zorg voor meer ruimte voor fietsen en meer buurtstallingen.

Geneigdheid om de auto weg te doen

Wat zouden voor u redenen zijn om de auto (of één van de auto's) weg te doen?

Meerdere antwoorden mogelijk.



Van de groep met een auto noemt 56% (1005 - 44%) minimaal één reden waarom men de auto weg zou doen.

Als men meerdere auto's heeft, is de geneigdheid er een weg te doen groter dan wanneer men slechts één auto heeft en dan relatief vaak als de thuis- of werksituatie verandert.

'Ik ben maar gaan leasen omdat de kosten voor een deelauto veel hoger waren.'

'Zorg voor goede fietspaden en maak 30 km de norm.'

'Zorg voor meer ruimte voor fietsen en meer buurtstallingen.'

'Deelmobiliteit moet dezelfde kwaliteit bieden als privé-autobezit.'

'Bedenk een overgangsfase voor het veranderen van parkeernormen.'

'Geef mensen nog maar maximaal 1 parkeervergunning en geef in bepaalde delen van de stad geen vergunningen.'

'Kan het OV en parkeren vaker ondergronds?'

‘Geef fietsers en voetgangers vaker groen licht op kruispunten’

‘Werk samen met werkgevers aan bewustwording: stimuleer fietsen, lopen en OV.’

‘Ontmoedig autoverkeer naar Scheveningen door een sneltram te bieden en goede parkeerplekken aan de randen van de stad.’

‘Ik zou graag mijn auto inruilen voor een schonere scootmobiel.
Kan de gemeente dit faciliteren?’

‘Bied meer ruimte voor fietsen en deelfervoer bij het station.
Dan kiezen mensen daar makkelijker voor en wordt een eigen
(tweede) auto overbodig.’

‘Handen af van de auto, het is het ultieme middel na vrijheid!’

‘Maak van Den Haag een autoluwe stad die alleen bereikbaar is met
de auto voor bewoners. Bezoekers parkeren buiten de stad en gaan
verder met het OV.’

‘Ik wil betalen voor OV op basis van mijn gebruik.’

‘Plaats voldoende laadpalen voor elektrisch verkeer.’

‘Zet in op zelfrijdende taxi's.’

‘Kan het OV en parkeren vaker ondergronds?’

‘Verbied vervuilende voertuigen in de stad, zodat de luchtkwaliteit verbetert.’

5

Conclusie





De participatie mobiliteitstransitie en de uitkomsten van het stadspanel geven aan dat er onder Hagenaars draagvlak is voor een andere kijk op mobiliteit. Bewoners en ondernemers denken graag actief mee over het leefbaar, bereikbaar en verkeersveilig houden van de stad. Het zijn onderwerpen van groot belang.

De belangrijkste conclusies uit het participatieproces zijn:

- Verkeersveiligheid wordt genoemd als het belangrijkste criterium voor vervoer en mobiliteit. Er mag daarbij meer ruimte en aandacht zijn voor kwetsbare groepen zoals fietsers en voetgangers in de stad.
- De fiets is betaalbaar en snel en wordt door veruit de meeste deelnemers als het ideale stadsvervoer van de toekomst gezien. Wel zijn er meer en betere fietsparkeerplekken nodig in de buurt en op belangrijke plaatsen in de stad.
- Voor veel deelnemers blijft de eigen auto belangrijk en het beste vervoermiddel. Al begrijpen zij dat er niet voor iedereen ruimte is in de stad om een eigen auto te hebben en voor de deur te parkeren.
- Deelvervoer is nog niet bekend genoeg. De meeste deelnemers geven aan mogelijk geïnteresseerd te zijn als het betaalbaar is, goed toegankelijk en altijd beschikbaar.
- Betaalbaarheid, snelheid en een goede verbinding van deur tot deur zijn cruciaal voor gebruik van het OV.
- Veel deelnemers willen de straat anders gebruiken: meer groen, ruimte voor spelen en ontmoeten, minder blik. Om die ruimte te creëren zijn zij in theorie bereid af te zien van een eigen tweede auto indien er andere goede vervoerwijzen zijn.
- Deelnemers staan positief ten opzichte van mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan een leefbaardere stad, zoals ondergronds vervoer, hubs, sneltram/metro.
- Deelnemers vinden dat mobiliteit van iedereen is en begrijpen dat zij ook zelf verantwoordelijk zijn voor een leefbare stad (de auto minder faciliteren, schoon vervoer belonen, nieuwe vervoerwijzen uitproberen, gebruikmaken van apps, betalen voor gebruik in plaats van bezit, 30 km/u zones).
- Voor veel deelnemers gaat mobiliteit niet meer sec om het verplaatsen van A naar B, maar maakt dit onderdeel uit van een breder systeem, waarbij zaken als duurzaamheid en leefbaarheid, de mogelijkheid van thuis werken en spreiding van verplaatsingen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

6

Evaluatie en verantwoording





Deze publicatie geeft een samenvatting van de belangrijkste wensen, meningen en knelpunten die tijdens de participatie aan bod zijn gekomen. De uitkomsten (en ook aanvullende uitkomsten) worden meegenomen in de nieuwe beleidsvorming en dienen als inbreng voor de strategie mobiliteitstransitie en het bijbehorend uitvoeringsprogramma.

Wat vonden deelnemers van de participatie?

Deelnemers aan het participatietraject hebben een online vragenlijst ontvangen (via Survey Monkey): 49 mensen hebben deze lijst ingevuld. De deelnemers waarden het participatietraject met gemiddeld een 7,3 (op een schaal van 1 tot 10). 81,6% vindt de opzet van de bijeenkomst(en) voor herhaling vatbaar. En 77,5 % vertrouwt erop dat hun inbreng wordt meegenomen in het uitvoeringsprogramma Haagse Mobiliteitstransitie.

Bronnen

Onderstaande documenten bieden het totaaloverzicht van alle antwoorden, meningen en aandachtspunten die door Hagenaars zijn ingebracht tijdens het participatietraject.

- 1 Verslagen ateliers 2019-2020, inclusief enquête vooraf afgenomen bij deelnemers
- 2 Online consultatie van de ANWB
- 3 Mentimeter Mobiliteitsfestival, 12 februari 2020
- 4 Stadspanel – rapportage toekomstige mobiliteit, gemeente Den Haag, maart 2020
- 5 Participatierapportage Straatpuzzel mobiliteitstransitie – Bureau Graswortel 2019
- 6 Totaaloverzicht van suggesties externen, inclusief binnengekomen e-mails
- 7 Verslag Mobiliteit niet minder maar anders, Platform Stad
- 8 Vragenlijst Evaluatie Participatietraject Mobiliteitstransitie, Survey Monkey 25 februari 2020

De verslagen zijn te vinden als bijlage van dit verslag in het online raadsinformatiesysteem van de gemeente Den Haag.

Colofon

Dit is een uitgave van
Gemeente Den Haag
DSO Mobiliteit

Vormgeving
Intern Dienstencentrum
Multimedia

2020