

Adviesvraag Mobiliteit

Team Stadsadviseurs - Maart 2026

Colofon

De adviesvraag mobiliteit is een onafhankelijke publicatie van het Team Stadsadviseurs van Den Haag.

Team Stadsadviseurs (TSa) bestaat uit:

Wout van der Heijden
(Stadsadviseur Stedelijke Kwaliteit)

Ingeborg Thoral
(Stadsadviseur Publiek Domein)

Pim Meijer
(Stadsadviseur Sociale Dimensie)

Bas Rensen
(Secretaris)

Meer informatie over het Team Stadsadviseurs en haar werkwijze:
www.teamstadsadviseurs.nl

Contact secretariaat: TeamStadsadviseurs@denhaag.nl

Fotografie: Beeldbank Gemeente Den Haag
Adobe Stock

Maart 2026



1. Adviesvraag

Achtergrond

Den Haag is de stad in Nederland met de hoogste autodichtheid, met 2.929 geregistreerde personenauto's per vierkante kilometer, én de dichtstbevolkte stad van Nederland, met ruim 6.600 inwoners per vierkante kilometer. De voorspelling is dat er de komende twintig jaar zo'n 100.000 inwoners bijkomen en, zo schat het stadsbestuur, bij ongewijzigd beleid 46.000 auto's. Met bijbehorende parkeer- en verkeersdruk. Het gevolg is dat meer auto's én open of groene ruimte in de stad behouden simpelweg niet meer kan. Ook de Omgevingsvisie 2050 van de gemeente Den Haag is hier duidelijk over; als we in de stad af willen van belangrijke knelpunten op het gebied van mobiliteit, dan vraagt dit om "meer vervoerkeuzevrijheid" en een "duurzaam mobiliteitssysteem dat veilig, ruimte-efficiënt, schoon en betaalbaar is." Hoewel mobiliteit alle vormen betreft van verplaatsing (ook voetgangers, fiets en OV), betreft het ruimteprobleem in relatie tot veiligheid "richting 2025 met name het (privé)-autogebruik".

Als er geen verandering optreedt op het gebied van mobiliteitskeuzes in de groeiende stad Den Haag, ontstaat er ruimtelijk gezien dus een probleem. Dit zien wij bevestigd in recente gesprekken met de portefeuillehouder mobiliteit en experts vanuit verschillende domeinen binnen de gemeente; zowel vanuit ruimtelijk, sociaal als dataperspectief.

Bron: <https://www.nrc.nl/nieuws/2021/02/22/stapje-voor-stapje-moet-de-hagenaar-de-auto-uit-a4032811> (2021)

Data over mobiliteit

Als we kijken naar hoe inwoners van Den Haag kijken naar autobezit en autogebruik, dan vallen een aantal zaken op:

Hoewel circa 60% van de inwoners graag het autogebruik in Den Haag graag ziet afnemen, is slechts 40% bereid om het eigen autogebruik te verminderen. Meer dan de helft (56%) van de inwoners vindt het belangrijk om zelf een auto te bezitten, wat laat zien dat het gebruik van deelauto's (nog) geen simpele oplossing biedt voor dit vraagstuk.

Bron: Onderzoek mobiliteitsstijlen Den Haag, Motivaction (2019)

Ook het inwonersonderzoek 2024 van de gemeente Den Haag (Fysiek Domein) zegt iets over hoe inwoners kijken naar mobiliteit en autogebruik;

De meeste respondenten vinden dat zij zich over het algemeen (zeer) gemakkelijk kunnen verplaatsen door Den Haag als zij te voet (87%) en/of op de fiets zijn (84%). Met de auto vinden inwoners dit minder gemakkelijk: slechts 34% (zeer) gemakkelijk tegenover 31% die dit (zeer) moeilijk vindt. In het centrum is de auto voor slechts 8% van de respondenten de voorkeursmodaliteit.

Qua ontwikkelingen in de omgeving zouden inwoners het liefst minder luchtvervuiling door voertuigen (40%) zien. Een derde wil graag minder verkeerslawaai in de buurt (32%), drie op de tien inwoners hopen dat er in de toekomst meer gefietst gaat worden (29%) en een kwart zou willen dat er meer met het OV wordt gereisd en dat het autoverkeer in woon- en winkelstraten wordt teruggedrongen (beide 26%).

Loosduinen scoort op vrijwel alle aspecten negatiever dan gemiddeld, zoals onder andere voor de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en het verkeersgeluid. Ook Laak scoort lager. Hier betreft het vooral het parkeerbeleid voor auto's, het verkeersgeluid en de verkeersveiligheid.

Autogebruik in de stad blijkt - in de beleving van inwoners - dus niet alleen praktisch lastiger ten opzichte van fietsen of lopen, het brengt ook meer ongewenste gevolgen mee voor de leefbaarheid.

Bron: Inwonersonderzoek Den Haag (2024) Ruimtelijk/Fysiek Domein.

Wat gebeurt er al?

De ambtelijke organisatie beseft zich dit al jaren. Maar hoe krijg je inwoners van de stad ook doordrongen van de noodzaak van ander gedrag dat nodig is om dit vraagstuk met elkaar aan te pakken?

Het gedrag van mensen in de stad verandert namelijk niet van de een op de andere dag, en onder gedrag zitten waarden en patronen die verandering mogelijk onbewust in de weg (kunnen) zitten. De gemeente heeft een aantal knoppen om aan te draaien

- De gemeente kan sturen op het inrichten van de openbare ruimte; hoe de infrastructuur wordt ingericht en het parkeren wordt georganiseerd. Denk aan het leggen van drempels, rotondes of smallere wegen. Of het aanleggen of weghalen van parkeerplaatsen en het bouwen van parkeerhubs.

- Daarnaast door het aanpassen van de normen, beleid of verkeersregels. Denk daarbij aan het instellen van bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer, schoolstraten, verkeersregelinstallaties (VRI's), betaald parkeren of een uitstootvrije zone. Ook heeft de gemeente bijvoorbeeld parkeerregulering ingevoerd om het aantal vergunningen (en daarmee het aantal auto's) terug te dringen (Bron: Parkeerbeleid Gemeente Den Haag 2021-2030).

Tegelijkertijd is de gemeente verantwoordelijk voor een (verkeers)veilige en bereikbare leefomgeving en dient de stad ook per auto bereikbaar te blijven. Denk alleen al aan nood- en hulpdiensten die per auto snel de stad in en uit moeten kunnen komen, mensen die niet zonder speciaal (auto)vervoer van huis kunnen of stadslogistiek (afvalinzameling, koeriersdiensten, reiniging, reparatie en onderhoud, verhuizingen). De gemeente Den Haag heeft daarom een Strategie mobiliteitstransitie 2022-2040 waarin vier thema's als pijler zijn benoemd;

- De compacte stad
- De menselijke maat
- Stadsvriendelijke vervoerswijzen
- De regionale context en mobiliteitshubs

Als doelen voor 2040 zijn termen als veilig, efficiënt, schoon, op maat, betaalbaar en verbonden genoemd. De stad is in een participatieproces betrokken geweest om invulling te geven aan het actieprogramma voor mobiliteit, en de gemeente doet bijvoorbeeld mee aan de Europese Mobiliteitsweek (september 2025) om slim, duurzaam en veilig reizen in de stad te stimuleren. De gemeente Den Haag zet voor mobiliteit als transitieopgave in op een systeemverschuiving op drie niveaus:

1. De ruimte voor infrastructuur in de stad wordt beter benut door voorrang te geven aan ruimte-efficiënte, schone, slimme en veilige mobiliteit;
2. De verschillende mobiliteitsoplossingen worden meer integraal en van deur-tot-deur georganiseerd zodat, ondersteund door digitale technologie, reisgemak en –comfort worden verhoogd;
3. Een verandering in reisgedrag wordt gestimuleerd, door de mobiliteitsbehoefte van reizigers centraal te stellen en hen vervolgens te verleiden tot veilige, efficiënte en schone keuzes.

Bron: Hoofdpijnenbrief Mobiliteitstransitie (17 mei 2019) https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/overige_bestuurlijke_stukken/506833



2. Reflectie TSa

De eerste systeemverschuiving die hierboven staat vermeld, betreft een politieke keuze. Het TSa heeft in haar eerste adviesvraag duurzaamheid geconstateerd dat ruimtelijke keuzes ten koste van de auto en ten faveure van 'zachte mobiliteit' bijdragen aan een gezondere stad. Met beleid en projecten kan de gemeente sturen op aanpassing van de infrastructuur en het beter benutten van de huidige infrastructuur. En als we het systeem rondom de auto aanpassen, zal autogebruik – in kleine stapjes – als gevolg hiervan kunnen dalen. Maar met alleen ruimtelijke ingrepen is het de vraag of we komen waar we moeten zijn. Het vraagt om politieke keuzes die gevoelig liggen, omdat inwoners het gevoel kunnen krijgen dat iets 'niet mag' of onwenselijk is. Daarnaast is stimuleren van ander gedrag net zo belangrijk als beperken van het ongewenst gedrag. En met ruimtelijke ingrepen doen we vooral het laatste.

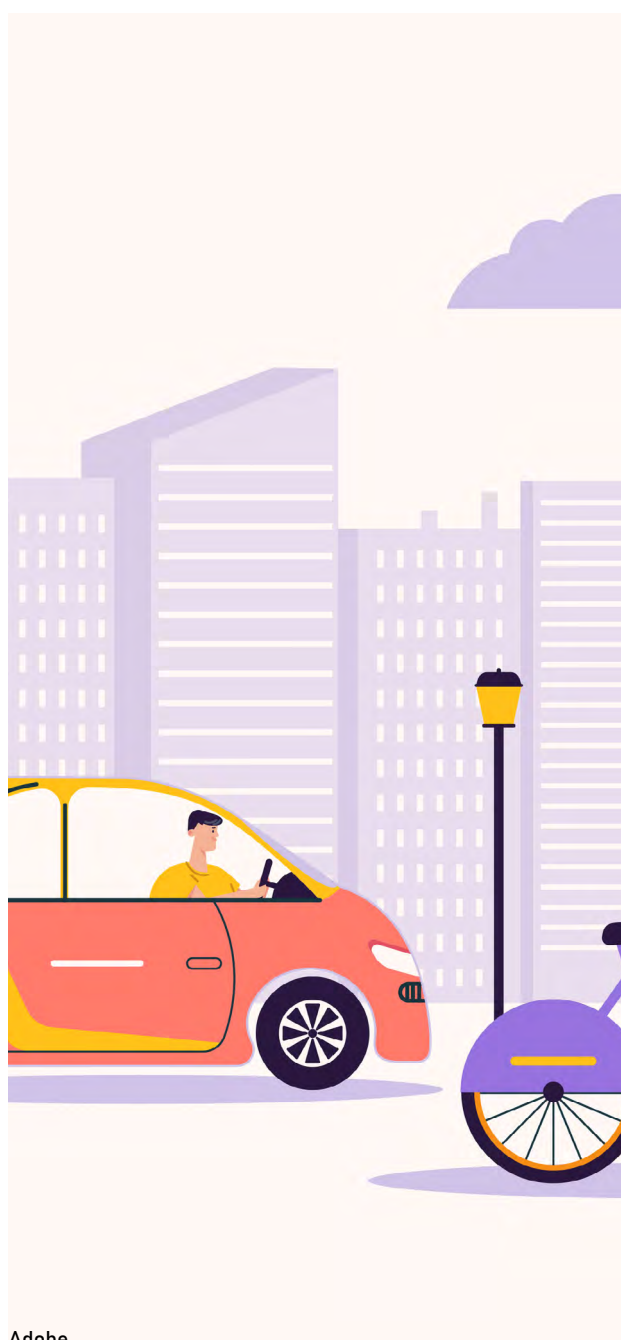
De tweede verschuiving ontstaat met name in de markt en kan worden gestimuleerd door beleid en regelgeving, en het subsidiëren van innovatieve marktoplossingen die bijdragen aan dit doel. Ook kan de gemeente dienstverlening ontwerpen en optimaliseren die hieraan bijdraagt. Het gaat dan om het zicht- en vindbaarder maken van alternatieve reisopties voor inwoners van de stad, in de hoop dat dit ook invloed heeft op verkeersgedrag (specifiek; minder autogebruik).

De derde verschuiving gaat over vragen als: "Welke diepgewortelde keuzes, overtuigingen en verlangens zitten er achter het huidige reisgedrag van mensen in Den Haag?" Welke grotere patronen zijn hierin te herkennen en (met) wie kunnen (we) hier verandering in stimuleren of aanbrengen?" Dé reiziger bestaat niet, want studenten, senioren, toeristen, ondernemers of forenzen kunnen totaal verschillende mobiliteitsbehoeften hebben én overtuigingen of verlangens die tot deze behoefte leiden. Het mobiliteitsgedrag van dit enorme stakeholderveld bevindt zich in de tussenruimte en is niet met één beleidskeuze of simpele infrastructurele aanpassing op te lossen. Tegelijkertijd laat het Motivaction onderzoek ook potentie zien die op dit vlak nog niet of onvoldoende wordt benut; 76% van de Haagse automobilisten is naar eigen zeggen bereid om vaker het OV te nemen, en 69% om vaker te fietsen in plaats van de auto te gebruiken. Het TSa stelt daarom voor om zich op deze verschuiving ter richten en de volgende hoofdvraag te onderzoeken:

"Hoe doen we recht aan overtuigingen en verlangens van verschillende groepen autogebruikers in Den Haag, als we duurzamere en schonere mobiliteitskeuzes in de stad willen stimuleren?"

Door de onderzoeksvraag op deze wijze te formuleren, gelooft het TSa dat het onderzoek een kwalitatieve verdieping geeft aan de tussenruimte en dat we het debat over een stedelijke toekomst met minder auto's op een open wijze met elkaar kunnen voeren. In de Kenniswijzer Mobiliteitsstijlen (2020) heeft Motivaction al eens type inwoners onderzocht aan de hand van haar eigen Mentality model, maar was het onderzoek sterker kwantitatief van aard.

(Bron: Kenniswijzer Mobiliteitsstijlen, Motivaction in opdracht van gemeente Den Haag, 2020).





Luchtfoto Den Haag, Hugo de Wolf (Worflow), Beeldbank Den Haag

2. Toetsing aan afwegingskader

De adviesvraag:	Ja/nee./n.v.t	Toelichting
Komt voort uit een ervaren probleem met een probleem eigenaar	Ja	Vraag uit o.a. GMT, domein economie en thema benoemd in gesprek met de portefeuillehouder.
Betreft een maatschappelijk thema dat veel mensen aangaat of bezighoudt	Ja	Betreft iedereen in Den Haag en iedereen die wel eens in Den Haag komt.
Is een stadsbrede vraag, met gevolgen in meerdere domeinen (integrale vraag)	Ja	Raakt aan wonen, economie, gezondheid, veiligheid, bereikbaarheid etc.
Zit in de tussenruimte tussen beleid en projecten van de Gemeente Den Haag	Ja	Betreft niet 1 doelgroep, beleids-domein of project.
Zit in de tussenruimte tussen de gemeentelijke organisatie en de mensen / organisaties van de stad	Ja	Iedereen verplaatst zich, maar vanuit een andere overtuiging en urgentie.
Is vanuit een triple helix benadering op te pakken (samen met maatschappij, overheid, bedrijfsleven en wetenschap)	Ja	Zit verwerkt in doelgroepvoorstel.

Het advies	Ja/nee./n.v.t	Toelichting
Is versterkend aan de identiteit van Den Haag	Ja	Past bij gemeentelijke ambities mobiliteitstransitie en Omgevingsvisie.
Is versterkend aan het interne debat binnen de ambtelijke organisatie	Ja	Het is een taai vraagstuk, leeft domeinoverstijgend en bij het management.
Is versterkend aan de samenwerking/ gezamenlijkheid in de stad	Ja	De portretten kunnen verbinden.
Leidt tot nieuwe inzichten of een combinatie van bestaande inzichten	Ja	We graven door in een bepaalde mobiliteitsbehoefte en extrapoleren de inzichten.
Heeft impact op de stad	Ja	Draagt bij aan de mobiliteitstransitie in Den Haag.
Heeft bestuurlijke urgentie en leeft	Ja	Zie antwoord 1.



Luchtfoto van het Centraal Station - Stadsdeel Centrum Juriaan Brobbel

3. Plan van Aanpak

Als onderzoekopzet stelt het TSa voor om vijf of zes type 'reizigers' in Den Haag te definiëren en deze in een serie van 6 mini-documentaire-afleveringen of één documentaire van circa 20-25 minuten te portretteren en onderzoeken. Op die manier denken we patronen te ontdekken die voor grotere groepen inwoners van toepassing zijn. Het gaat er niet om dat we compleet willen zijn of elk type reiziger willen portretteren, maar het gaat er wel om dat we vanuit meerdere perspectieven een aanzet geven tot het debat, dat raakt aan de diepere lagen onder het autogebruik en –bezit in Den Haag.

Wij denken (na afstem- en feedbackronde) aan:

- Sociaal-maatschappelijke beroepsgroepen (zorg, onderwijs)
- Forenzen (zowel inkomend als uitgaand)
- Senioren (65+)
- Recreanten/dagjesmensen
- Ondernemers (MKB)
- Logistiek en professioneel vervoer

We werken samen met een documentairemaker om de definitieve groepen mensen te vinden en te selecteren die in Den Haag wonen, regelmatig in Den Haag reizen en representatief zijn voor deze typen reizigers. We nemen een kijkje in het dagelijks leven van deze mensen en reizen met hen mee door de stad. We leren welke diepere verlangens en drijfveren onder reisgedrag zitten en wat dit zegt over deze mensen uit Den Haag.

Met de portretten en een analyse van het onderzoek organiseren we **twee publiek-private werkateliers**, waarin we de portretten in het Den Haag van 2050 plaatsen. Voor deze ateliers nodigen we een mix uit van ruimtelijk en sociaal denkers, aangevuld met enkele experts op het gebied van mobiliteit en gedrag. We reflecteren in deze bijeenkomsten op de analyse en redeneren terug naar het Den Haag van vandaag.

Centraal staat het ontwerpen van twee denklijnen. Eén gericht op het stimuleren van ander gedrag en één gericht op het zorgvuldig terugdringen van ongewenst gedrag. Beide lijnen komen samen in een doorkijk naar Den Haag 2050, waar de leefbaarheid is toegenomen door het verminderen van autogebruik en –bezit.

Tot slot verwerken we de gezamenlijke opbrengsten ook tot een geschreven advies aan de gemeenteraad. We werken toe naar een publieke presentatie van de resultaten in de stad, gedurende de Europese Mobiliteitsweek van komend jaar (16-22 september 2026).

Globaal voorstel tijdsplanning

Januari 2026:

- Voorstel bespreken met hoofd afdeling mobiliteit en GMT
- Vaststellen definitieve doelgroepen
- Voorgesprek documentairemaker
- Gesprek met onderzoekers Stadskamer voor ophalen relevante informatie
- Start adviestraject

Februari 2026:

- Benaderen mensen uit doelgroepen voor deelname aan adviestraject
- Uitgewerkt voorstel documentairemaker
- Inplannen werkateliers (data, locaties)
- Opstellen genodigdenlijsten werkateliers
- Lessons learned mobiliteit x gedrag in andere gemeenten ophalen (Leiden, Amsterdam, Amersfoort) d.m.v. interviews en/of een werkbezoek
- Aanmelding presentatie Europese mobiliteitsweek

Maart 2026

- Interviews mensen uit doelgroepen en eerste veldwerk- en opnamedagen
- Uitnodigingen werkateliers maken
- Longlist deelnemers werkateliers vaststellen

April 2026

- Tweede serie opnamedagen
- Interne werksessie duiding opbrengsten en inzichten tot dusver

Mei 2026

- Uitloop opnamedagen
- Maken van 6 afleveringen van de opnames
- Publiceren van de afleveringen op de website van TSa

Juni 2026:

- Werkatelier 1 & 2
- Interne werksessie duiding opbrengsten werkateliers
- Start opstellen geschreven advies voor de raad

Juli 2026:

- Conceptadvies mobiliteit gereed voor interne feedbackronde

Augustus 2026:

- Verwerking feedback op conceptadvies
- Voorbereiding presentatie op Europese Mobiliteitsweek 2026

September 2026:

- Presentatie Europese Mobiliteitsweek 2026
- Afronding advies TSa

Team
stads
adviseurs

