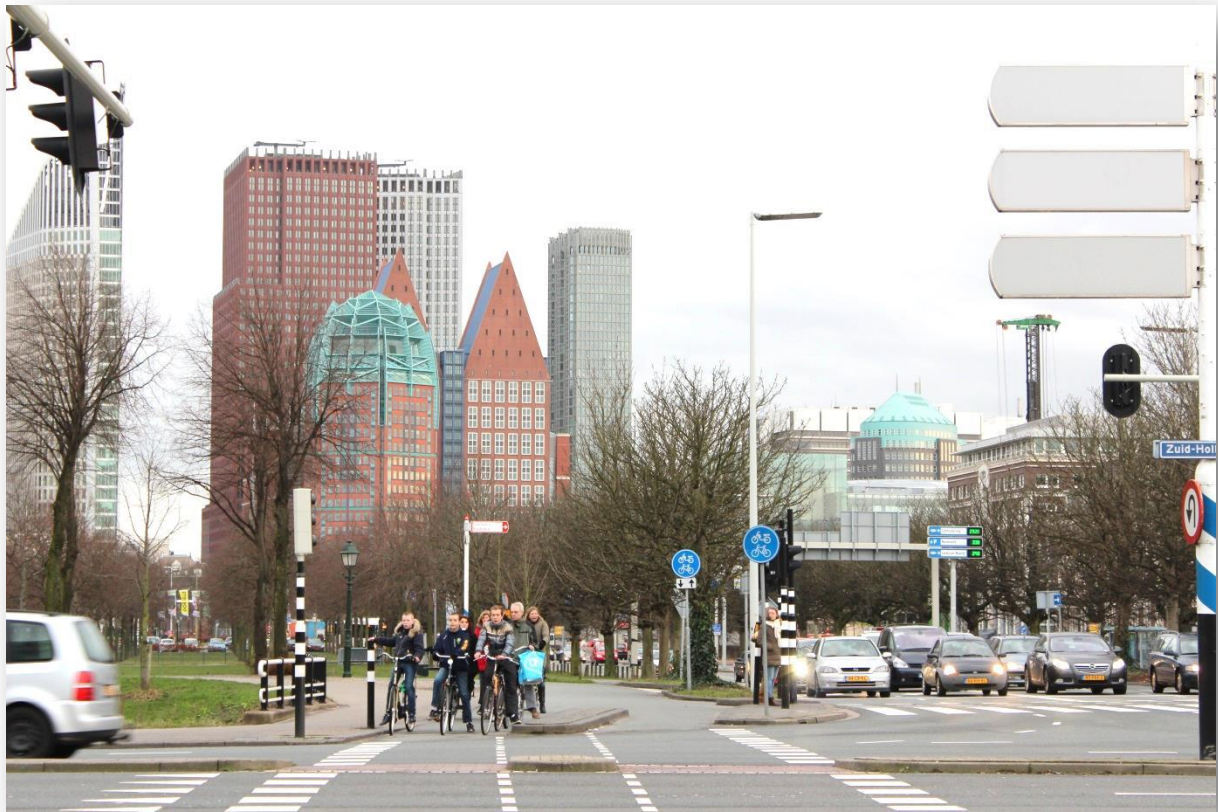


HAAGS INVESTERINGSFONDS

Investeren in bereikbaarheid, met aandacht voor leefbaarheid,
duurzaamheid en klimaatadaptatie



> Den Haag: een mooie stad, maar ook een met files en waar leefbaarheid onder druk staat

Den Haag is een prachtige stad om in te wonen en te werken. Den Haag is een unieke stad aan zee, met veel groen en een prachtige karakteristieke binnenstad. Mede dankzij de inzet van de VVD zijn veel plekken in de stad mooier geworden, zoals Scheveningen, de binnenstad en de Binckhorst.

Den Haag is gaaf en steeds meer mensen willen in onze mooie stad komen wonen. Maar er zijn ook uitdagingen: te veel Hagenaars hebben geen baan. En iedereen die wel eens over de Mauritskade rijdt of Den Haag binnenrijdt via de N44, weet dat de bereikbaarheid een probleem is in Den Haag. Ook de leefbaarheid staat onder druk. De bevolking groeit en daarmee ook de druk op de openbare ruimte.

Voor de Haagse VVD hebben deze uitdagingen met elkaar te maken: als we het bereikbaarheidsprobleem aanpakken en investeren in een leefbare stad, wordt Den Haag aantrekkelijk voor ondernemers. En die zorgen weer voor extra banen.

Dat zien we bijvoorbeeld in de Grote Marktstraat. De gemeente heeft geïnvesteerd in bereikbaarheid en in de openbare ruimte. Daardoor hebben ondernemers het vertrouwen om er zich te vestigen. Het resultaat: de mooiste winkelboulevard van Nederland. Ook woonwijken kunnen leefbaarder worden door bijvoorbeeld auto's onder de grond te brengen. Daardoor ontstaat op straatniveau ruimte om te fietsen, wandelen en spelen.

Meer dan bereikbaarheid

De Haagse VVD stelt in dit plan een aantal grote infrastructurele projecten voor die de bereikbaarheid fors verbeteren. Toch zou het een gemiste kans zijn niet verder te kijken dan bereikbaarheid. Juist bij grote projecten is er immers een unieke kans om ook de openbare ruimte aantrekkelijker, leefbaarder en klimaatadaptiever in te richten. En nieuwe infrastructuur biedt ook de kans om duurzame technieken toe te passen. Bovendien: een betere doorstroming en een beter OV zorgen voor betere luchtkwaliteit. De afgelopen jaren heeft de gemeente al ervaring op dit punt opgedaan. Wat de Haagse VVD wordt deze integrale aanpak het uitgangspunt.

De Haagse VVD wil daarom dat er een groot Haags investeringsfonds wordt opgericht. Daarmee willen we fors investeren om onze stad ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en aantrekkelijk te houden.

Voor een investeringsfonds is veel geld nodig dat niet zo maar voor handen ligt. De VVD wil daarom dat de gemeente gaat lobbyen bij andere overheden voor extra middelen. Ook willen we dat de gemeente slimmere keuzes maakt met het eigen budget.

> Waarin moeten we investeren?

Met een groot investeringsfonds kan de gemeente investeringen doen die nodig zijn om de bereikbaarheid en daarmee het vestigingsklimaat van de stad te verbeteren. Hiermee kunnen we echt zoden aan de dijk zetten om de Haagse economie te laten groeien en om meer werkgelegenheid aan te trekken. De Haagse VVD wil met het fonds investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid en het aantrekkelijker maken van de buitenruimte en leefbaarheid van de stad.

Investeren in betere bereikbaarheid

Bereikbaarheid en verkeer hebben veel invloed op het woonplezier en welvaart van Hagenaars. Als een buurt niet goed te bereiken is, willen mensen er niet wonen of een bedrijf beginnen. Een goede bereikbaarheid is daarom erg belangrijk voor een goed Haags vestigingsklimaat.

Als locaties goed bereikbaar zijn dan nemen de reis- en transportkosten af. Het wordt makkelijker om van huis naar werk af te reizen. Bovendien zorgt een goede bereikbaarheid ervoor dat Haagse bedrijven makkelijker hun producten of diensten kunnen afzetten van de ene naar de andere regio. Dit verhoogt de productiviteit en dat versterkt de concurrentiepositie van Haagse bedrijven. Dit geldt zowel voor verkeer over de weg als het openbaar vervoer.



Om de doorstroming op de weg echt te verbeteren en het openbaar vervoer echt een alternatief voor de auto te laten zijn, zijn dus grote ingrepen nodig. Zoals het ongelijkvloers maken van kruisingen, het ondertunnelen van wegen en nieuwe, snelle OV-verbindingen.

De Mauritskade is hier een voorbeeld van zo'n ingreep. De Mauritskade is een prachtige straat, maar nu vooral een drukke verkeersader. De VVD wil dat anders, zonder dat een deel van de stad wordt afgesloten voor verkeer. De oplossing wordt gezocht door de kruising met de Parkstraat ongelijkvloers te maken. Zo is er voldoende ruimte voor de auto, kan tram 1 beter doorrijden, is er meer ruimte voor voetgangers en fietsers én er komt extra ruimte voor groen.

Een andere belangrijke opgave voor een betere verbinding is de weg van en naar Amsterdam. Hier staat het verkeer te vaak vast. Als oplossing wil de VVD een aantal kruispunten op de **N44** bij Wassenaar ondertunnelen. Hierdoor ontstaat, na de Utrechtsebaan en de nu in aanleg zijnde Rotterdamsebaan de 'Amsterdamsebaan'. Boven de tunnel is ruimte voor plantsoenen, langzaam rijdend verkeer en op sommige punten kan gebouwd worden. Opbredingen van de grond kunnen worden gebruikt voor de aanleg van de tunnel. Dit levert een mooiere omgeving op boven de grond en is goed voor de bereikbaarheid van de stad en de regio. Ook wanneer er in de toekomst volledig schoon wordt gereden is dit een waardevolle investering in de regio. De langgewenste ondertunnelingen van de Lozerlaan en Beatrixlaan worden op dezelfde manier opgepakt.

Om de leefbaarheid op een hoog niveau te houden kunnen grote en onorthodoxe maatregelen nodig zijn. We hebben de afgelopen jaren gezien dat dit werkt. De binnenstad, Scheveningen en de Binckhorst zijn mooier geworden. Parken zijn opgeknapt en er zijn parkeergarages aangelegd waardoor er meer ruimte voor groen en voor spelen is teruggekomen. Scheveningen is mooi en wordt steeds mooier. Dit is het gevolg van grote investeringen van de gemeente om de verstening en sleetsheid van Scheveningen Bad aan te pakken.

Maar om de leefbaarheid in de hele stad op een hoog niveau te houden is er meer nodig. Neem bijvoorbeeld het **Geuzenkwartier**. Een wijk waar veel Hagenaars en Scheveningers met plezier wonen. Maar ook een van de meest versteende gebieden van de stad, waar geparkeerde auto's te veel van de schaarse openbare ruimte innemen. De Haagse VVD wil dit aanpakken door de aanleg van een ondergrondse parkeergarage onder het Van Sint Aldegondeplein. Bewoners van het Geuzenkwartier kunnen daar parkeren. Boven de grond ontstaat zo ruimte voor groen, fietsen, wandelen en spelen. Dergelijke maatregelen zijn op meer plekken in Den Haag nodig.

De VVD wil daarom ook de andere knelpunten in de stad aanpakken. Dit zijn onze concrete plannen:

Concrete projecten

- › **Schenkviaduct:** deze viaduct slijt de Rivierenbuurt en zorgt voor een onleefbare en onveilige situatie. De Haagse VVD wil deze viaduct slopen en de verbinding onder het spoor door laten lopen.
- › De kruising **Teldersweg/Scheveningse weg** zorgt nu vaak voor files. De Haagse VVD wil dit aanpakken met een ongelijkvloerse kruising.
- › **N44 Lozerlaan en Beatrixlaan**, ondertunnelen van aantal kruispunten zodat het verkeer beter doorstroomt (zie boven)
- › **Een snelle OV-verbinding** (lightrail en in drukke delen van de stad een metro) van Rotterdam-The Hague Airport via de Binckhorst, langs het Centraal Station naar het Kurhaus en dan langs de kust terug naar het vliegveld. Hierdoor is een tram over de Westduin niet alleen ongewenst maar ook onnodig.
- › Internationale treinverbinding
- › **Mauritskade**, ongelijkvloers maken kruispunt met Parkstraat (zie boven)
- › **Ondergrondse parkeergarages** in
 - Van Sint Aldegondeplein
 - Stuyvesantplein en Koningin Mariaalaan
 - Thomsonplein of Goudenregenplein
 - Bij het Gemeentemuseum en Prins Mauritslaan
- › **Duurzame geluidsschermen** langs de A12 ter hoogte van Leidschenveen/Ypenburg.

> Waar halen we het geld vandaan?

Om de ruimtelijke en economische ambities te kunnen bekostigen is er een groot investeringsfonds nodig met veel geld. De totale investeringsbehoefte wordt grofweg geschat op zo'n 5,7 miljard euro tot 2028. Dit is een behoorlijke opgave en dat kan de gemeente niet alleen realiseren.

Een deel van de benodigde middelen zal de gemeente zelf moeten ophoesten. Maar een groot deel zal van de andere partijen moeten komen: andere overheden en private partijen. De gemeente zal daar de komende jaren hard voor moeten lobbyen.

Eigen middelen en opbrengsten gemeente Den Haag

Natuurlijk zal de gemeente zelf ook moeten bijdragen. De Haagse VVD pleit daarom voor een **investeringsquote van 10%**. Dat betekent dat 10% van de gemeentebegroting standaard wordt gereserveerd voor het onderhouden van en het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Dit komt neer op ca €250 miljoen per jaar.

Daarnaast wil de Haagse VVD het principe **groei met groei** uitbreiden. Dit principe komt er op neer dat extra inkomsten die de gemeente krijgt omdat de bevolking toeneemt wordt besteed aan het faciliteren van die groei door aanleg of verbetering van infrastructuur. Nu wordt echter maar de helft van het 'groeigeld' hiervoor aangewend. De Haagse VVD wil dat alle extra inkomsten als gevolg van bevolkingsgroei in het investeringsfonds komt.

Verder moet geld voor infrastructuur ook voor dat doel behouden blijven: als bijvoorbeeld een project goedkoper uitpakt dan gedacht of wordt uitgesteld of geannuleerd, wil de Haagse VVD dat de vrijgekomen middelen automatisch in het investeringsfonds komen.

Voorts moeten de opbrengsten van parkeergeld ten goed komen aan parkeeroplossingen. Als de gemeente dit consequent doet kunnen zo ondergrondse parkeergarages worden bekostigd.

In ons verkiezingsprogramma reserveert de Haagse VVD voor de komende periode al €120 miljoen voor bereikbaarheid en €41 miljoen voor duurzaamheid (een deel van deze bedragen loopt structureel door).

Tegenover investeringen staan in bepaalde gevallen ook directe opbrengsten. Wanneer een bestaande weg wordt ondertunneld, komt er veel ruimte vrij boven de tunnel. Deze grond kan de gemeente verkopen zodat daar bijvoorbeeld huizen gebouwd kunnen worden en met deze grondopbrengsten kan de investering van de tunnel worden terugverdiend. Op deze manier kan de gemeente de groei van de stad faciliteren, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid. Wanneer in dit gebied ook nog aandacht komt voor de buitenruimte met meer groen en natuur, dan versterkt dit ook de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van het gebied en draagt het positief bij aan de klimaatadaptatie.

(Co-)financiering door Rijksoverheid en EU

Om aanspraak te maken op gelden van de Rijksoverheid is het van belang dat mobiliteitsprojecten in **bovenregionaal verband** worden gepresenteerd en ook door de regio worden ondersteund. De hier gepresenteerde plannen voor de Amsterdamsebaan (N44), de lightrail / metro van Rotterdam naar Den Haag, de Lozerlaan: allemaal dienen ze een belang dat verder gaat dan de gemeentegrenzen van Den Haag. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beoordeelt projecten nadrukkelijk op dit punt.

Een ander belangrijk aspect is **integraliteit**: niet alleen de bereikbaarheid verbeteren maar het hele gebied ontwikkelen, met aandacht voor leefbaarheid en klimaatadaptatie. En nieuwe infrastructuur benutten om te verduurzamen. Deze aanpak biedt zoals gesteld enorme kansen voor Den Haag, het vergroot ook de kans op financiering vanuit het Rijk. Met deze aanpak kan voor projecten niet alleen worden aangeklopt bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maar ook bij het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Dat laatste geldt zeker voor het bereikbaar maken van de Haven. Met ons plan 'De Haven gezond' wordt ruim baan gegeven aan havengerelateerde bedrijvigheid. Die bedrijvigheid zal nog verder toenemen als gevolg van de windmolenparken die de overheid op zee wil plaatsen. Het onderhoud daarvan zal naar verwachting voor een groot deel vanuit de Scheveningse Haven gebeuren. Al met al is er in de haven dus sprake van een grote economische ontwikkeling, die door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat gefaciliteerd kan worden.

De gemeente moet ook aankloppen bij de Europese Unie. Dit gebeurt op zich al wel maar deze financieringsbron kan beter worden benut. Deze heeft **regionaal beleid en structuur- en investeringsfondsen**. Ook hier geldt dat bereikbaarheid alleen niet voldoende is. Uitdagingen als werkgelegenheid, concurrentievermogen en klimaatverandering en de EU-2020 doelen zijn belangrijke EU-criteria voor het toekennen van middelen. De hier voorgestelde investeringen passen daar prima in daarom moet de gemeente volop inzetten op deze financieringsbron.

Rode loper uit voor private partijen, zoals pensioenfondsen

Niet alles kan van de overheid komen. De gemeente moet daarom ook actief **private partijen** uitnodigen te investeren in Den Haag. Pensioenfondsen hebben recent aangegeven te willen investeren in infrastructuur. Deze fondsen, met oog voor rendement op lange termijn, passen perfect bij onze gemeente.

De gemeente kan een hele gebiedsontwikkeling opzetten als **publiek-private samenwerking**. Private partijen nemen dan bijvoorbeeld (een deel van) de energietransitie en / of bereikbaarheid voor hun rekening. Op die investeringen ontvangen zij langjarig een rendement.

Ook de **HTM** kan een rol spelen. Zij kunnen bezit inbrengen en/of via een op te richten dochteronderneming ('HTM-ontwikkeling BV') investeren in bereikbaarheid.

Slotwoord

Kortom, alles moet uit de kast worden getrokken om Den Haag nog mooier en bereikbaarder te maken. Ambitieuze en realistische plannen en diverse financieringsbronnen. De hier voorgestelde plannen realiseren vergt een lange adem. De Haagse VVD heeft bewezen daarover te beschikken, zie de Hubertustunnel en nu de aanleg van de Rotterdamse baan. Het komt er nu op aan het ook echt te gaan doen. Want mooie plannen verbeteren nog niet de bereikbaarheid. Daar zijn ondernemers en politici voor nodig die de mouwen opstropen en aan het werk gaan. De Haagse VVD is er klaar voor.