

VERSLAG

Participatiewerkgroep Mobiliteit

Bereikbaarheid, parkeren en langzaam verkeer

Datum bijeenkomst	3 september 2026 van 19:00 tot 20:00 uur
Locatie	Verzorgingstehuis HWW Houtwijk
Onderwerp	Mobiliteitsprincipes en perspectief omwonenden
Status	Concept zakelijk verslag op basis van transcriptie
Brondocument	Audiobestand werkgroep Mobiliteit.docx

Doel: feitelijke vastlegging van de toelichting, reacties, aandachtspunten en vervolgfspaken.

Leeswijzer en status

Dit verslag is opgesteld op basis van een automatische transcriptie van een audio-opname. Kennelijke transcriptiefouten zijn alleen gecorrigeerd wanneer de betekenis uit de context voldoende duidelijk was. Het verslag is geen woordelijke weergave en maakt onderscheid tussen toelichting van de projectorganisatie, reacties van deelnemers en expliciet gemaakte vervolgafspraken.

1. Doel en opzet van de bijeenkomst

De werkgroep besprak mobiliteit in brede zin: verkeersafwikkeling, ontsluiting van het plangebied, parkeren, wandelen, fietsen, openbaar vervoer, logistiek, hulpdiensten en mogelijke vormen van deelmobiliteit. Het beoogde resultaat was een eerste reactie op de scenario's en mobiliteitsprincipes, opgevolgd door een schriftelijk advies van de werkgroep voor bespreking in de klankbordgroep.

1.1 Aanwezigheid en vertegenwoordiging

In de opname stellen de volgende deelnemers zich voor:

- Anoniem, namens Stebru, initiatiefnemer en ontwikkelaar
- Anoniem, namens Stebru, ontwikkelaar
- Anoniem, namens Architech Company, stedenbouwkundige
- Anoniem, namens gemeente Den Haag, Mobiliteit
- Anoniem, namens gemeente Den Haag, gebiedsregisseur Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO)
- Anoniem, namens bewonersvereniging Vvb 't Kleine Hout en omwonende uit de Architectenbuurt
- Anoniem, namens BuurtBoerderij De Nijkamphoeve en omwonende uit de Architectenbuurt

Dit verslag is opgesteld met inachtneming van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Persoonsgegevens zijn uitsluitend opgenomen voor zover noodzakelijk voor het doel van het verslag. Namen, adressen en andere direct herleidbare gegevens van deelnemers zijn geanonimiseerd of weggelaten.

2. Beleidskaders en afwegingsruimte

Als vaste kaders zijn regelgeving, rijksbeleid en gemeentelijk beleid genoemd. Specifiek is verwezen naar vastgesteld Haags beleid voor mobiliteitstransitie, parkeren en veiligheid. De gemeente blijft toetsend bij de verdere uitwerking van de bouwvelop. Binnen die kaders is ruimte om knelpunten, belangen en mogelijke verbeteringen vanuit de werkgroep in de plannen te betrekken.

- Mobiliteit en bereikbaarheid zijn als belangrijk aandachtspunt voor de ontwikkeling benoemd.
- Niet alle ontwerp vragen kunnen in deze fase al worden beantwoord.
- Informatie, presentaties en verslagen worden volgens de toelichting via de participatiewebsite beschikbaar gemaakt.

3. Ruimtelijke scenario's als context

Voorafgaand aan de mobiliteitsbespreking zijn drie stedenbouwkundige scenario's toegelicht. De varianten verschillen in de positionering van de bouwvolumes en in de verhouding tussen openbaar, collectief en privaat groen. Voor mobiliteit zijn de basisprincipes volgens de toelichting grotendeels gelijk: een doorwaadbaar gebied voor langzaam verkeer, logistieke bewegingen zo veel mogelijk op eigen terrein en geen extra autoverbinding met de bestaande woonbuurt, behalve toegang voor calamiteitendiensten.

Onderdeel	Toelichting	Mobiliteitsrelevantie
Scenario 1	Losse bouwvolumes in een groene parksetting.	Parkeren en bereikbaarheid worden in samenhang met de losse volumes en de randen georganiseerd.
Stadsrand	Bebouwing sterker langs de omliggende hoofdwegen, met meer vast groen binnen het gebied.	De randbebouwing en de ontsluiting bepalen de relatie tussen verkeer en het rustige binnengebied.
Hovenvariant	Meer gesloten bouwstructuur met private of collectieve binnenhoven.	Minder volledige publieke doorwaadbaarheid; parkeren en windwerking hebben zichtbaar invloed op de inrichting.

3.1 Omvang van het programma

Tijdens de bijeenkomst is toegelicht dat aanvankelijk een bandbreedte van 400 tot 600 woningen is onderzocht en dat de bovenzijde met circa 20% is teruggebracht naar ongeveer 480 woningen.

4. Ontsluiting van het autoverkeer

De projectorganisatie heeft aangegeven de nieuwe ontwikkeling niet via de bestaande architectenbuurt voor autoverkeer te willen ontsluiten. Alternatieve ontsluitingen zijn onderzocht. In de presentatie zijn meerdere varianten afgewogen en is één variant als meest wenselijk voor het autoverkeer aangeduid. De precieze ligging en vorm van de aansluiting staan volgens de toelichting nog niet definitief vast.

- Een auto-ontsluiting via de bestaande woonbuurt is als onwenselijk en feitelijk afgefallen gepresenteerd.
- Een extra aansluiting op een stedelijke hoofdweg (Houtwijklaan) is vanuit beleid en mogelijke effecten op nabijgelegen kruispunten als minder wenselijk beoordeeld.
- Een auto-ontsluiting via de Escamplaan wordt als meest wenselijk scenario gezien, de exacte locatie van de in- en uitrit vereist nader onderzoek.
- Bij de voorkeursrichting moeten verkeersintensiteiten, doorstroming, ambulanceverkeer, busverkeer en mogelijke knelpunten nader worden onderzocht en afgestemd.
- Voor hulpdiensten blijft een secundaire toegang nodig; deze is niet bedoeld als reguliere autoverbinding.

5. Parkeren en bezoekersparkeren

Parkeren was het voornaamste discussiepunt. Deelnemers vrezen dat bezoekers, gebruikers van voorzieningen en andere automobilisten uitwijken naar de bestaande architectenbuurt wanneer zij niet in of direct bij het plangebied kunnen parkeren. Zij verwezen daarbij naar ervaren parkeerdruk rond het nabijgelegen HAGA-ziekenhuis en de beperkte parkeermogelijkheden in de omgeving.

Afsluiting brugverbinding: de bewonersvertegenwoordigers adviseren om de huidige brugverbinding vanuit de architectenbuurt naar de HWW-locatie af te sluiten. Volgens hen voorkomt een afsluiting dat bezoekers in de architectenbuurt parkeren en vervolgens via de brug het plangebied bereiken.

Thema	Inbreng deelnemers	Reactie / status
Bezoekersparkeren	Bezorgdheid dat bezoekers in de bestaande buurt parkeren en vervolgens te voet het plangebied ingaan.	Bezoekersparkeren maakt volgens de toelichting deel uit van de parkeernorm, maar het risico op uitwijkgedrag is als aandachtspunt erkend.
Aantal plaatsen	Tijdens het gesprek zijn circa 200 parkeerplaatsen genoemd tegenover een ontwikkeling van circa 450 tot 480 woningen.	De aantallen en normtoepassing moeten in de verdere uitwerking worden geverifieerd.
Gehandicaptenparkeren	Aandacht gevraagd voor voldoende geschikte invalideplaatsen voor bewoners, bezoekers en taxibusjes.	Aangegeven is dat hiervoor normen gelden; nadere uitwerking en uitzoekwerk zijn nodig.
Betaald parkeren en handhaving	Uitbreiding van tijden en handhaving kunnen uitwijkgedrag beperken, maar raken ook bezoek, mantelzorg en bewoners.	Geen besluit genomen; benoemd als dilemma voor nadere afweging.
Parkeren op eigen terrein	Voorkeur van de projectorganisatie is om auto's snel naar gebouwde parkeeroplossingen te leiden en parkeren uit het zicht te houden.	Uitwerking is afhankelijk van het scenario en de verdere inrichting.

5.1 Kinderboerderij en toegankelijkheid

Vanuit de kinderboerderij is gevraagd om behoud van twee parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en taxibusjes van verzorgingshuizen. De locatie is verder hoofdzakelijk via een voetpad bereikbaar; incidenteel is toegang nodig voor bevoorrading en hulpdiensten. Ook is behoefte uitgesproken aan voldoende keer- of manoeuvreerruimte.

6. Logistiek, laden en lossen en afval

Voor pakketbezorging, verhuizingen, boodschappenbezorging, afvalinzameling en bevoorrading van maatschappelijke en economische functies moet binnen het plangebied voldoende ruimte worden gereserveerd. De projectorganisatie wil deze bewegingen op eigen terrein organiseren, met voldoende ruimte om veilig te stoppen, keren en het gebied weer te verlaten. Daarbij moet de veiligheid van voetgangers en fietsers worden geborgd.

6.1 Gebouwde parkeeroplossing

Ondergronds parkeren is besproken, maar als kostbaar en vanuit bodem- en natuurwaarden minder wenselijk toegelicht. Een bovengrondse gebouwde parkeeroplossing, uit het zicht voorzien van daktuinen maakt volgens de projectorganisatie tevens actieve functies aan de straatzijde mogelijk. De precieze ruimtelijke gevolgen verschillen per scenario.

7. Langzaam verkeer en openbaar vervoer

De ambitie is om het plangebied toegankelijk en doorwaadbaar te maken voor voetgangers en fietsers en verbindingen met parken, bushaltes en bestaande routes te versterken. Tegelijk is door deelnemers aangegeven dat sommige routes in de praktijk niet logisch aansluiten en dat veilig oversteken alleen op specifieke plekken van de Escamplaan mogelijk is.

- De bewonersvertegenwoordigers hebben een duidelijke voorkeur uitgesproken voor het afsluiten van de huidige brugverbinding vanuit de architectenbuurt naar de HWW-locatie. Zij willen daarmee voorkomen dat bezoekers hun auto in de bestaande woonwijk parkeren en vervolgens via de brug naar het plangebied lopen.
- De positie en toekomstige inrichting van bushaltes zijn genoemd, maar niet als direct beïnvloedbaar onderdeel van deze planfase.
- Een bestaande voetgangersbrug tussen twee fietsroutes van het Tulapad en Escamplaan (ter hoogte van park 't Kleine Hout) wordt in de praktijk ook door fietsers gebruikt; deelnemers vragen aandacht voor een logischere en veiligere fietsverbinding (valt buiten het plangebied).
- Een eventuele verplaatsing of aanpassing van de toegangsbrug Buurtboerderij De Nijkamphoeve kan gevolgen hebben voor toegang en bevoorrading van de kinderboerderij (valt buiten het plangebied).

8. Deelmobiliteit en mobiliteitstransitie

Deelmobiliteit, waaronder deelfietsen, -bakfietsen, -scooters en -auto's, is als mogelijke aanvulling besproken. De deelnemers waren terughoudend over de praktische werking. Genoemde bezwaren zijn verkeerd gestalde voertuigen, bezetting van bestaande laadplaatsen in de wijk en de beperkte bruikbaarheid van openbaar vervoer voor bestemmingen buiten de hoofdverbindingen. Vanuit de projectorganisatie is deelmobiliteit beschreven als een mogelijke aanvulling voor nieuwe bewoners en de omgeving, niet als reeds vastgesteld programmaonderdeel.

9. Hoofdbeeld van de bijeenkomst

- De wens om regulier autoverkeer niet via de bestaande woonbuurt te ontsluiten wordt door de deelnemers ondersteund en is in de verschillende scenario's toegepast
- Het grootste zorgpunt is uitwijk- of zwerparkeren door bezoekers en gebruikers van de nieuwe ontwikkeling.
- De werkgroep vraagt om een realistische parkeer- en bezoekersoplossing die ook rekening houdt met gehandicaptenparkeren, taxibusjes, mantelzorg en de kinderboerderij.
- Voor de huidige brugverbinding vanuit de architectenbuurt naar de HWW-locatie hebben de bewonersvertegenwoordigers een duidelijke voorkeur uitgesproken voor afsluiting, om uitwijkparkeren en bezoekersoverlast in de bestaande woonwijk te voorkomen.
- Logistiek, laden en lossen, afvalinzameling en hulpdiensten moeten zichtbaar en volwaardig in het ontwerp worden opgelost.
- Deelmobiliteit wordt niet afgewezen, maar deelnemers betwijfelen of hiermee de autobereikbaarheid en parkeerdruk voldoende kunnen worden ondervangen.

10. Afspraken en vervolgacties

Nr.	Actie / afspraak	Verantwoordelijke	Moment / status
1	Een schriftelijk advies opstellen over de kritische mobiliteitspunten, inclusief pluspunten, risico's en aandachtspunten.	Werkgroep Mobiliteit	Gevraagd voor eind van de daaropvolgende week; deelnemers gaven aan dat deze termijn krap is.
2	Een woordvoerder of voorzitter aanwijzen die de werkgroep vertegenwoordigt in de klankbordgroep.	Werkgroep Mobiliteit	Nog niet bepaald tijdens de bijeenkomst.
3	De adviezen van alle werkgroepen delen en in de klankbordgroep gezamenlijk afwegen.	Projectorganisatie en klankbordgroep	Klankbordgroep en vervolgens de plenaire bijeenkomst circa twee weken later.
4	Verslagen, presentaties en schetsen na afronding van de werkgroepende op de participatiewebsite plaatsen.	Projectorganisatie	Volgens de toelichting vanaf de woensdag na de laatste werkgroepen.
5	Nader onderzoeken: verkeersafwikkeling van de voorkeursontsluiting, bezoekersparkeren, gehandicaptenparkeren, logistiek, veilige langzaamverkeersroutes en de gevolgen van het afsluiten van de huidige brugverbinding tussen de architectenbuurt en de HWW-locatie.	Projectorganisatie / gemeente	Te beoordelen in de verdere planuitwerking.

11. Punten voor nadere uitwerking

- Verifieer en motiveer de parkeerbalans, inclusief bewoners, bezoekers, deelmobiliteit, voorzieningen en gehandicaptenparkeren.
- Breng het risico op uitwijkparkeren in de architectenbuurt in beeld en onderzoek ontwerp-, regulerings- en handavingsmaatregelen.
- Werk de voorkeursontsluiting uit met verkeersintensiteiten, kruispuntbelasting, busverkeer en bereikbaarheid voor hulpdiensten.
- Borg de bereikbaarheid van de kinderboerderij voor mensen met een beperking, taxibusjes, bevoorrading en hulpdiensten.
- Ontwerp herkenbare plaatsen voor laden en lossen, pakketdiensten, verhuizingen, afvalinzameling en bevoorrading.
- Onderzoek de gevolgen van het afsluiten van de huidige brugverbinding tussen de architectenbuurt en de HWW-locatie, conform de uitgesproken voorkeur van de bewonersvertegenwoordigers. Maak daarbij de

effecten inzichtelijk op uitwijkparkeren, bezoekersstromen, voetgangers en fietsers, hulpdiensten en de bereikbaarheid van de kinderboerderij.

- Maak per stedenbouwkundig scenario zichtbaar hoe parkeren en logistiek het maaiveld, de plinten, het groen en de verblijfskwaliteit beïnvloeden.
- Formuleer de rol van deelmobiliteit realistisch en voorkom dat deze als vervanging voor een onderbouwde parkeeroplossing wordt beschouwd.