



HAAGSE NOTA MOBILITEIT

**BEWUST KIEZEN
SLIM ORGANISEREN**



INHOUDSOPGAVE

leeswijzer	5	hoofdstuk 6: meer en vaker op de fiets	82
voorwoord	6	6.1 Ruimte voor fietsers	83
hoofdstuk 1: een nieuw verkeers- en vervoersplan voor Den Haag	8	6.2 Uitgangssituatie	83
1.1 Aanleiding	9	6.3 Bevordering van het fietsgebruik	85
1.2 Samenhang met ontwikkelingen en plannen	10	6.4 Aanpak	87
1.3 Stedelijke verdichting	13	hoofdstuk 7: bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer	96
1.4 Ontwikkeling van de mobiliteit	15	7.1 Beheerste groei en een betere circulatie van het autoverkeer	97
1.5 Uitdagingen in het verkeers- en vervoersysteem	20	7.2 Toename van autoverkeer	100
hoofdstuk 2: hoofdlijnen van het beleid	24	7.3 Investeren in wegen	102
2.1 Streefbeeld	25	hoofdstuk 8: goede voorzieningen voor voetgangers	120
2.2 Een duurzame en gezonde stad	27	8.1 Ruimte voor voetgangers	121
2.3 Betrouwbare bereikbaarheid	27	8.2 De voetganger in de woonwijk	124
2.4 Vaker kiezen voor openbaar vervoer	29	8.3 Lopen van en naar het openbaar vervoer	126
2.5 Meer en vaker op de fiets	30	8.4 De voetganger centraal in de Haagse centrumgebieden	128
2.6 Bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer	30	8.5 Toegankelijke groengebieden	128
2.7 Goede voorzieningen voor voetgangers	31	hoofdstuk 9: aantrekkelijke ketenmobiliteit	130
2.8 Aantrekkelijke ketenmobiliteit	32	9.1 Meer keuzemogelijkheden voor de reiziger	131
2.9 Rust en ruimte in woongebieden	32	9.2 Goede voorzieningen op de juiste plek	131
hoofdstuk 3: een duurzame en gezonde stad	34	9.3 Groei van P+R-capaciteit	132
3.1 Bereikbaar en duurzaam	35	9.4 Voldoende fietsparkeervoorzieningen	137
3.2 Minder milieubelasting door het verkeer	38	hoofdstuk 10: rust en ruimte in woongebieden	140
3.3 Milieu-effecten Haagse Nota Mobiliteit	42	10.1 Een aantrekkelijke en veilige buitenruimte	141
hoofdstuk 4: betrouwbare bereikbaarheid	44	10.2 Verminderen doorgaand verkeer in woongebieden	142
4.1 Betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties	45	10.3 Beheersen van de parkeerdruk	142
4.2 Locatietypes	46	10.4 Ruimte voor fietsers	143
4.3 Reistijden	48	10.5 Ruimte voor voetgangers	144
4.4 Stadspoorten	51	10.6 Ecologische verbindingen	144
4.5 Voorkeursroutes	51	10.7 Wijkverkeersplan	145
hoofdstuk 5: vaker kiezen voor openbaar vervoer	56	hoofdstuk 11: slim gebruik van de infrastructuur	148
5.1 Aantrekkelijk openbaar vervoer	57	11.1 Een leefbare en bereikbare stad	149
5.2 Noodzaak en kansen	58	11.2 Optimaal benutten van infrastructuur	150
5.3 Meer en beter openbaar vervoer	60	11.3 Dynamisch verkeersmanagement	150
		11.4 Actuele reisinformatie voor OV-reizigers	154
		11.5 Vervoersmanagement	155
		11.6 Prijsbeleid	157

hoofdstuk 12: beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte	158
12.1 Evenwicht in functie en gebruik	159
12.2 Parkeerruimte als schaars goed	160
12.3 Beheersen van de parkeerdruk	161
12.4 Parkeermaatregelen	163
hoofdstuk 13: verdere verbetering van de verkeersveiligheid	168
13.1 Een nieuwe aanpak	169
13.2 Trends en ontwikkelingen	170
13.3 Objectieve én subjectieve verkeersveiligheid	171
13.4 Preventief, subjectief én curatief beleid	171
hoofdstuk 14: stimuleren van schoon en efficiënt goederenvervoer	174
14.1 Goede én duurzame bereikbaarheid	175
14.2 Uitgangssituatie	175
14.3 Aanpak	176
hoofdstuk 15: indicatief uitvoeringsprogramma	182
15.1 Investeren in duurzame mobiliteit	183
15.2 Lopende projecten	184
15.3 Lopende programma's	184
15.4 Uit te werken projecten, maatregelen en onderzoeken	187
15.5 Projectenlijst	192
hoofdstuk 16: monitoren van het beleid	206
16.1 Meten van effecten	207
16.2 Monitor Haagse Nota Mobiliteit	207
16.3 Monitoring bereikbaarheid	208
16.4 Monitoring mobiliteitskeuze	211
16.5 Monitoring leefbaarheid	212
bijlage	214
begrippenlijst	216

LEESWIJZER

De Haagse Nota Mobiliteit bestaat uit een aantal delen;

Samenvatting

Hoofdstuk 1 en 2 beschrijven de aanleiding voor de nota en schetsen in het kort de hoofdlijnen van het beleid. Dit gedeelte kan gelezen worden als een samenvatting.

De hoofdkeuzes

De nota bevat 8 hoofdkeuzes. Elke keuze is beschreven en toegelicht in een apart hoofdstuk. Het betreft de hoofdstukken 3 tot en met 10. Achtereenvolgens gaat het om:

- hoofdstuk 3: een duurzame en gezonde stad
- hoofdstuk 4: betrouwbare bereikbaarheid
- hoofdstuk 5: vaker kiezen voor openbaar vervoer
- hoofdstuk 6: meer en vaker op de fiets
- hoofdstuk 7: bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer
- hoofdstuk 8: goede voorzieningen voor voetgangers
- hoofdstuk 9: aantrekkelijke ketenmobiliteit
- hoofdstuk 10: rust en ruimte in woongebieden

Overige thema's

Naast de 8 hoofdkeuzes is ook beleid geformuleerd voor een aantal andere thema's. Het betreft de hoofdstukken 11 tot en met 14:

- hoofdstuk 11: slim gebruik van de infrastructuur
- hoofdstuk 12: beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte
- hoofdstuk 13: verdere verbetering van de verkeersveiligheid
- hoofdstuk 14: stimuleren van schoon en efficiënt goederenvervoer

Tenslotte

Achterin de nota is een indicatief uitvoeringsprogramma te vinden (hoofdstuk 15) en een hoofdstuk over monitoring van het beleid (hoofdstuk 16). Ook is daar een verklarende begrippenlijst te vinden.

VOORWOORD

Voor u ligt de Haagse Nota Mobiliteit. De nota beschrijft het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2011–2020 met een doorkijk naar 2030.

In de afgelopen jaren zijn er op basis van het ‘Verkeersplan’ (2001) veel nieuwe verkeersprojecten voltooid, gestart of in voorbereiding genomen. Ook zijn het afgelopen decennium allerlei ontwikkelingen en trends opgekomen die stevige invloed hebben op de mobiliteit. Bijvoorbeeld het streven naar duurzaamheid, de klimaatproblematiek of technische ontwikkelingen zoals navigatiesystemen en mobiel internet. In 2005 is de Structuurvisie ‘Den Haag Wéreldstad aan Zee’ vastgesteld. Kortom er is alle aanleiding om de koers, samenhang en prioriteiten in het verkeer- en vervoersbeleid te vernieuwen.

De Haagse Nota Mobiliteit vormt de basis en het kader voor de speerpunten verkeer en vervoer in het coalitie-akkoord ‘Aan de slag 2010–2014’. Zoals het realiseren van ontbrekende schakels in de verkeersnetwerken – bijvoorbeeld de Rotterdamsebaan –, het verbeteren van het openbaar vervoer, het realiseren van 2500 extra parkeerplaatsen in woongebieden, het investeren in voorzieningen voor fietsers, voetgangers en Park+Ride en het stimuleren van elektrische voertuigen

Het centrale motto van het nieuwe beleid is ‘bewust kiezen, slim organiseren’. Met ‘bewust kiezen’ wordt een appèl gedaan op burgers, bezoekers en bedrijven om meer bewust na te denken over de mobiliteits- en milieueffecten wanneer er keuzes worden gemaakt. Bijvoorbeeld bij een verhuizing maar ook bij de aanschaf van een nieuw vervoermiddel of de keuze om vandaag met de fiets of met de auto te reizen. De gemeente kan en wil daarbij helpen door te zorgen dat er vaker en gemakkelijker iets te kiezen valt. En soms ook door bepaalde keuzes te stimuleren of juist te ontmoedigen. ‘Slim organiseren’ is altijd een goed idee maar vooral als de ruimte schaars wordt. En dat is in een stad als Den Haag meer en meer aan de orde. De ruimte om wegen te verbreden en parkeerplaatsen aan te leggen raakt op en ook het milieu laat zulke uitbreidingen vaak niet meer toe.

Op basis van de Haagse Nota Mobiliteit zal de gemeente zich de komende jaren richten op het uitvoeren van maatregelen en projecten. Het tempo waarin dat mogelijk is, wordt uiteraard beïnvloed door de huidige financiële en economische situatie en de stagnatie van de ruimtelijke ontwikkeling. Het is daarom onzeker wanneer het streefbeeld uit de Haagse Nota Mobiliteit volledig bereikt zal zijn. Duidelijk is echter wel dat tal van maatregelen ondanks de economische tegenwind nog steeds wèl door kunnen gaan. Bijvoorbeeld de investeringen in Netwerk Randstadrail, het fietsnetwerk en de Rotterdamsebaan. De financiële dekking hiervan is namelijk geregeld. Elk uitgevoerd project betekent weer een stap op weg naar het streefbeeld zoals geschetst in de Haagse Nota Mobiliteit. In een periodieke rapportage over de voortgang van de HNM zal ik u op de hoogte houden van de concrete vorderingen. De toekomst zie ik daarbij met optimisme en vertrouwen tegemoet.

Peter Smit

Wethouder Verkeer



hoofdstuk 1

een nieuw verkeers- en vervoersplan voor Den Haag

1.1 Aanleiding

Den Haag wil groeien en aantrekkelijker worden als stad om in te wonen, werken en leven. Een toekomstgerichte visie op verkeer en vervoer is daarom noodzakelijk.

Er zijn vier redenen om het Haagse verkeers- en vervoersbeleid te herijken:

- **De planhorizon**
Het vigerende Verkeersplan werd in 2001 vastgesteld en kijkt tot aan het jaar 2010. Om goed op de toekomstige ontwikkelingen in te spelen, is het nodig de blik verder vooruit te richten. Het nieuwe plan heeft als planhorizon 2020, met een doorkijk naar 2030.
- **Ontwikkelingen en plannen**
De afgelopen jaren zijn er binnen en buiten de gemeente tal van nieuwe ontwikkelingen en plannen gelanceerd, die niet in het vigerende beleidsplan zijn meegenomen. Actualisering van het Haagse verkeers- en vervoersbeleid is daarom hard nodig.
- **Groei van de stad**
Den Haag wil een vitale stad zijn en blijven en moet daarom groeien. Het aantrekken van meer inwoners en arbeidsplaatsen moet zorgen voor een steviger draagvlak voor grootstedelijke voorzieningen. Omgekeerd zijn deze voorzieningen nodig om aan de wensen van huidige en toekomstige gebruikers van de stad te voldoen. Groei van inwoners en arbeidsplaatsen brengt meer mobiliteit met zich mee. Een groeiend aantal verplaatsingen leidt niet alleen tot verkeersproblemen, maar legt ook een grotere druk op de fysieke ruimte en op de milieukwaliteit van de stad.
- **Ontwikkeling van de mobiliteit**
Ook het mobiliteitsgedrag van de bevolking verandert. Het gemiddelde autobezit in de stad groeit bijvoorbeeld en daardoor ontstaan er meer parkeerproblemen. Maar ook verandert het mobiliteitsgedrag door een hogere arbeidsparticipatie, veranderingen in de bevolkingssamenstelling en technologische ontwikkelingen.

1.2 Samenhang met ontwikkelingen en plannen

Het nieuwe verkeersbeleid houdt verband met verschillende plannen in de omgeving. Verkeers- en vervoersplannen van andere overheden, maar ook plannen en visies op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, wonen of economie. Bij het opstellen van de Haagse Nota Mobiliteit is geprobeerd die verbanden zo goed mogelijk te leggen. Een aantal aangrenzende plannen verdient daarbij bijzondere aandacht, omdat zij in de planwet Verkeer en Vervoer genoemd zijn als kaders voor het gemeentelijke beleid. Het betreft het mobiliteitsbeleid van het Rijk en van het Stadsgewest Haaglanden. Daarnaast is het provinciale beleid een kader waarmee in het gemeentelijke beleid rekening moet worden gehouden.

Op *Rijksniveau* zijn de hoofdlijnen van het beleid vastgelegd in de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011). Een belangrijke doelstelling van de structuurvisie is het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland, met een nadruk op de bereikbaarheid van stedelijke regio's met economische topsectoren. Het rijk gaat ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlandse bevolking in de periode tot 2040 blijft groeien als gevolg van een toename van welvaart en werkgelegenheid. Ook de verwachte toename van het aantal éénpersoonshuishoudens en de trends in het mobiliteitsgedrag spelen volgens het rijk een rol.

De sterkste groei van de mobiliteit is te verwachten in de stedelijke regio's waar zich nu al de grootste knelpunten voordoen. Veranderende leefstijlen vragen om een grotere keuzevrijheid voor de reiziger op basis van goede reisinformatie, overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten en goed bereikbare voorzieningen. De gebruiker kan een betere bereikbaarheid geboden worden door het realiseren van een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit heeft om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. Het Rijk wil daarbij acceptabele en betrouwbare reistijden bieden. Daarom hanteert het Rijk streefwaarden voor de reistijden op het hoofdwegenennetwerk. Om de kwaliteit van de bereikbaarheid voor de gebruiker beter te kunnen beoordelen ontwikkelt het Rijk een bereikbaarheidsindicator, die inzicht geeft in de kwaliteit van bereikbaarheid voor het complete mobiliteitssysteem op lokaal niveau. Het Rijk wil op basis van gezamenlijke gebiedsgerichte verkenningen, afspraken maken met de regio's over de oplossingen voor de knelpunten die uit de bereikbaarheidsindicator naar voren komen. Het kader daarvoor is het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Op *provinciaal* niveau geldt het Provinciale Verkeers en Vervoersplan 'Beheerst Groeien' (PVVP 2005). Het plan heeft een looptijd tot 2020. Het PVVP stelt de reiziger centraal. Dat betekent dat de samenwerking tussen verschillende wegbeheerders en het maken van netwerkanalyses belangrijke maatregelen zijn. Voor een goed functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem is volgens de Provincie een goede uitwisseling op knooppunten van belang. Het concept Zuidvleugelnets beoogt een samenhangend openbaarvervoernet met optimale overstapmogelijkheden.

Op *regionaal* niveau vormt het Regionaal Mobiliteitsplan Haaglanden (2005) het beleidskader. Dit plan is in 2008 geactualiseerd door vaststelling van een supplement. In deze nota staat hoe het Stadsgewest Haaglanden de komende jaren de toename van de mobiliteit wil accommoderen in samenhang met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is er een Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden 2020, waarin een forse binnenstedelijke verdichtingsopgave is voorzien met een toename van de mobiliteit in het stedelijke gebied. Haaglanden vindt extra verbeteringen in de regionale fietsinfrastructuur en ketenmobiliteit noodzakelijk. Ook het openbaar vervoer en de weginfrastructuur in de Haagse regio moeten naar een hoger niveau worden getild. Twee nieuwe grote projecten spelen een centrale rol bij het mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkelingen in Haaglanden:

- Netwerk RandstadRail, ofwel een forse kwaliteitssprong in het regionaal openbaar vervoer.
- Internationale Ring Den Haag, ofwel opwaardering van de ontsluitingswegen van en naar belangrijke ontwikkelingsgebieden in Den Haag en de regio.





NEGEN ONTWIKKELINGSGBIEDEN STRUCTUURVISIE 2020/2030

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. Scheveningen Kust | 6. Knoop Moerwijk |
| 2. Kijkduin | 7. Binckhorst |
| 3. Internationale Zone | 8. A4-/Vlietzone |
| 4. Lozerlaan-Uithof | 9. Lijn 11 zone Transvaal en Regentesse Zuid |
| 5. Erasmusveld-Leywegzone | |

In de *MIRT-verkenning* Haaglanden (2009–2011) onderzoeken Stadsgebied Haaglanden, Provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid samen met de gemeente Den Haag de ontwikkeling van infrastructuur en ruimte voor de periode 2020–2040. Doel is om te komen tot een ‘gezamenlijk gedragen voorkeursbeslissing over maatregelen die het mobiliteitssysteem zo effectief mogelijk toesnijden op gewenste ruimtelijke ontwikkelingen’. Gezamenlijk zijn een aantal *ambities*, en *basisvoorwaarden* om die ambities te bereiken en is een *prioritair project* benoemd. Het gaat om:

- De ambitie om de positie van Den Haag als internationale stad van vrede, recht en veiligheid te versterken.
- Twee basisvoorwaarden die daarvoor van belang zijn:
 - > Een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat.
 - > Robuuste infrastructurele netwerken.
- Prioritair project:
 - > A4-passage Den Haag en Poorten en Inprikkers van Den Haag (wegennet).
- Als onderdeel van de MIRT-verkenning is ook onderzoek gedaan naar problemen op het gebied van de openbaarvervoersontsluiting van de Centrale Zone van Den Haag. Rijk en de regio hebben erkend dat er in het regionale openbaar vervoer problemen zijn op het gebied van capaciteit, kwaliteit en marktontsluiting. Over concrete maatregelen voor deze problemen worden in andere kaders, waaronder Beter Benutten, afspraken gemaakt.

1.3 Stedelijke verdichting

De komende 10 tot 20 jaar is de verdere uitbouw en verdichting van de stad de meest ingrijpende ruimtelijke ontwikkeling. Den Haag wil een stad zijn waar mensen graag willen wonen, werken, ondernemen en recreëren. In de structuurvisie ‘Den Haag Wêreldstad aan Zee’ (2005) heeft het gemeentebestuur aangegeven in welke richting de stad zich de komende jaren moet ontwikkelen om aantrekkelijk te zijn en te blijven voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Centraal thema daarbij is de versterking van Den Haag als internationale stad van vrede en recht.

De structuurvisie zet in op een groei van het aantal inwoners van 470.000 in 2005 naar 505.000¹ in 2020. In de periode daarna is een verdere doorgroei mogelijk. De verdichting doet zich voor in het gehele stedelijke gebied, maar concentreert zich vooral in een vijftal kanszones: het centrum, de Lijn-11 zone, de Internationale Zone, de Vliet en A4-zone en de ‘schakelzone’ Lozerlaan. Binnen elke kanszone liggen specifieke ontwikkelingsgebieden. Negen ‘masterplannen’ bieden de basis voor de verdere planvorming en uitvoering in deze ontwikkelings- en transformatiegebieden (zie kaart 1.1). Mede door de gevolgen van de economische crisis moet de gemeente kiezen aan welke gebiedsontwikkelingen zij de komende jaren prioriteit geeft.

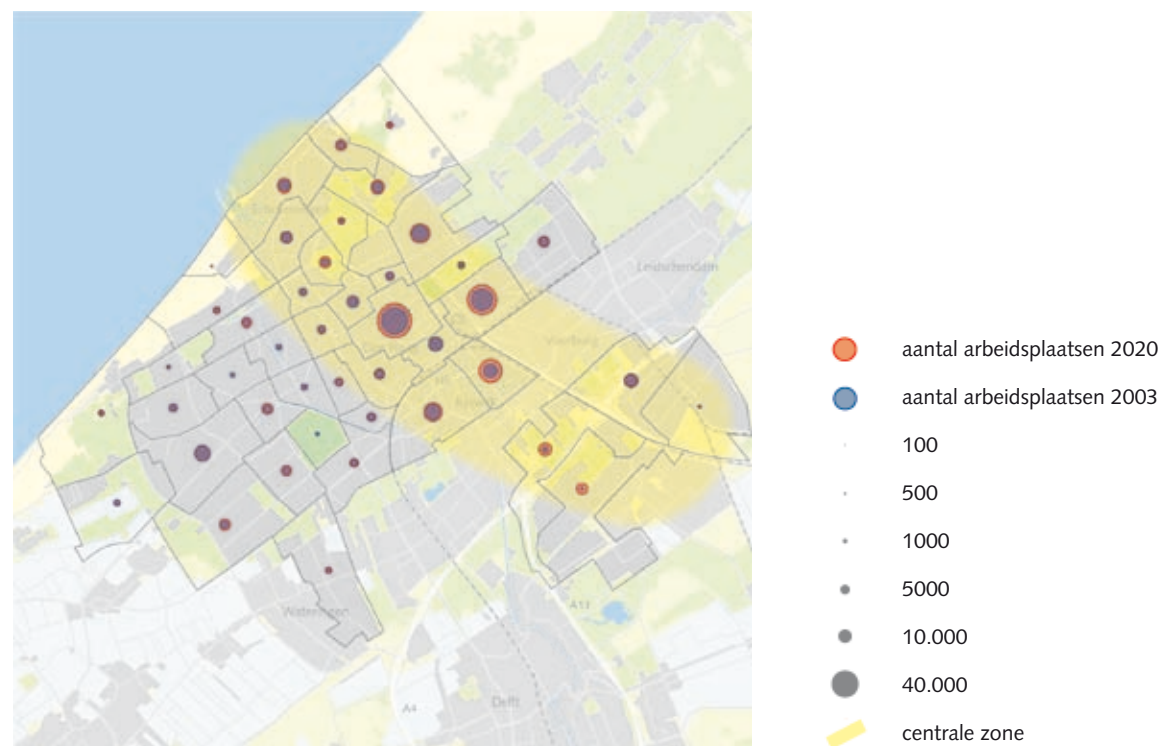
¹ In het raadsbesluit over de Structuurvisie (2005) is aangegeven dat in 2012 wordt gezien of/en in hoeverre een groei naar 515.000 inwoners mogelijk en wenselijk is. Op 1 september 2011 telde Den Haag al 500.000 inwoners.

Daarbij kiest de gemeente ervoor om prioriteit te geven aan de ontwikkelingsgebieden binnen de Centrale Zone van Den Haag, waarmee de inzet van gemeente zich concentreert zich op Scheveningen Haven, de Internationale Zone, het Centrum (binnenstad), omgeving HS en de Rotterdamsebaan als drager voor de Binckhorst². Bij andere gebiedsontwikkelingen heeft de gemeente een faciliterende rol voor initiatieven vanuit de markt. Een deel van de ontwikkelingen zal naar verwachting pas na 2020 aan de orde komen als gevolg van de economische omstandigheden.

In de periode tot 2020 streeft Den Haag naar een netto groei van de woningvoorraad. Die woningen zijn niet alleen nodig om nieuwe inwoners te huisvesten, maar ook om de voortgaande daling van de gemiddelde woningbezetting op te vangen. Ze komen binnen de bestaande stad te staan, omdat er voor verdere uitbreiding aan de stadsrand steeds minder ruimte is. De nieuwe woningen komen voor ongeveer de helft in de negen ontwikkelingsgebieden. De andere helft van de nieuwe woningen zal verspreid over de stad worden gebouwd.

² Investerings Programma Stedelijke Ontwikkelingen 2012 (IPSO)

TOE-/AFNAME WERKGELEGENHEID PER WIJK 2003 – 2020



kaart 1.2



Ook binnen de andere gemeenten in de Zuidvleugel van de Randstad zal de verstedelijking voor een belangrijk deel – de afspraak is 80% – binnen bestaand stedelijk gebied plaatsvinden.

Tot 2020 neemt het aantal arbeidsplaatsen eveneens toe. Nieuwe bedrijven en kantoren komen vooral in de ‘Centrale Zone’, dat wil zeggen de zone die loopt vanaf station Ypenburg, via de Vliet/A4-zone en de Binckhorst, naar de binnenstad, het Bezuidenhout en Scheveningen. Voor bedrijvigheid die veel ruimte vraagt en niet stadsverzorgend is, zal in het stedelijke gebied van Den Haag steeds minder ruimte beschikbaar zijn. Door de voorgenomen versterking van de binnenstad en de verdere ontwikkeling van Scheveningen zal verder het aantal bezoekers aan Den Haag flink toenemen.

De komst van nieuwe inwoners, bedrijven, organisaties en voorzieningen vraagt niet alleen om meer fysieke ruimte, maar ook om een hogere kwaliteit. Potentiële nieuwkomers zoeken een aantrekkelijke woon- en werkomgeving en hoogwaardige stedelijke voorzieningen. Den Haag wil daarom stevig investeren in meer groen, een aantrekkelijke openbare ruimte en een goede bereikbaarheid. Dat komt natuurlijk ook de huidige inwoners ten goede. Een gezond en veilig leefmilieu en het streven naar een klimaatneutrale stad passen eveneens binnen die ambitie.

1.4 Ontwikkeling van de mobiliteit

In deze paragraaf is – zonder naar volledigheid te willen streven – een aantal aspecten op een rij gezet die voor de mobiliteit in een stad als Den Haag actueel zijn. De centrale vraag luidt: welke kant gaat het op met de mobiliteit in de stad en welke kant zou het nog op *kunnen* gaan? De ontwikkeling van de mobiliteit in de stad wordt bepaald door de omvang van de bevolking en haar activiteiten, maar ook door technische ontwikkelingen, nieuwe trends, modes, consumentenvoorkeuren en ingrijpen van de overheid daarop.

Groeiende stad betekent meer mobiliteit

De stad wil nog verder groeien, zowel qua inwoners als qua arbeidsplaatsen en bezoekers. Meer mensen betekent ook meer mobiliteit. Gerekend wordt op:

- Groei van het aantal inwoners met 6% (+30.000), die voor een belangrijk deel is geconcentreerd in de negen ontwikkelingsgebieden (zie kaart 1.1).
- Groei van het aantal arbeidsplaatsen met 14% (+30.000) (zie kaart 1.2).
- Groei van het aantal binnenstadbezoekers met 15% (van 32,5 naar 37,5 miljoen per jaar).

Groei van het autobezit houdt nog aan

De groei van het autobezit en het autoverkeer – ingezet vanaf ongeveer 1960 – zet zich ook de komende jaren nog voort. Tussen 1997 en 2007 is het autobezit in Den Haag gegroeid met ruim 15%. In 2020 zal het autobezit naar verwachting opnieuw zo'n 15% tot 20% hoger zijn. In absolute cijfers zal het aantal personenauto's in Den Haag groeien van 173.000 (inclusief lease) in 2010 naar 204.000 in 2020. Bestelwagens (ca. 16.000 in 2010) en vrachtwagens (ca. 800 in 2010) komen daar nog bovenop. Ook hier tekent zich een toename af.

Dat wil niet zeggen dat iedereen binnenkort een auto heeft. In Den Haag bezit 46% van de huishoudens nu geen auto. Die groep neemt af, maar zal ook in de toekomst aanzienlijk blijven. Afhankelijk van leefstijl, huishoudelijke situatie, inkomen, voorkeuren en levensfase bezitten mensen één, meerdere of helemaal geen auto. Veel mensen hebben weliswaar een voorkeur voor de auto als vervoermiddel, maar dat geldt zeker niet voor iedereen. Wat betreft persoonlijke voorkeuren blijkt dat 67% van de Nederlandse bevolking als favoriet vervoermiddel de auto kiest, maar 27% noemt de fiets als eerste voorkeur³. In sommige levensfasen en huishoudvormen is een auto – zeker in de stad – niet nodig, niet handig of te duur. Anderen kiezen er bewust voor om zonder auto door het leven te gaan. De verwachte groei van het autobezit in de stad komt daarom naar verwachting niet zozeer alleen doordat meer huishoudens een auto gaan bezitten, maar ook door de toename van de bevolking en door een toename van 'meervoudig autobezit'.

‘De groei van het autobezit en het autoverkeer zet zich de komende jaren voort.’

Woon-werkverkeer is niet dominant

In de discussie en het beleid over verkeer wordt sterk gefocust op het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer. Begrijpelijk vanwege de spitsproblemen en economische effecten, maar slechts 20% van de verplaatsingen heeft woon-werkverkeer als motief en slechts 3% van de verplaatsingen heeft een zakelijk motief. Vrije tijd (41%) en winkelen/boodschappen doen (21%) spelen een veel grotere rol. Door de verdichting in de stad kunnen naar verwachting meer mensen dicht bij hun werk een woning vinden. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de belangrijkste pendelstromen.

³ Bron: Overwegend onderweg, Sociaal Cultureel Planbureau juli 2008

Veranderingen in gedrags- en verplaatsingspatronen

In de komende periode zullen de geschetste gedrags- en verplaatsingspatronen en ontwikkelingen niet heel snel veranderen. Veel mobiliteit wordt bepaald door gewoonten en patronen. Toch kan er wel een aantal geleidelijke veranderingen benoemd worden die op langere termijn toch tot een ander beeld van de verkeersproblematiek kunnen leiden:

- Qua bevolkingssamenstelling zal de stad – tegen de landelijke trend in – niet sterk vergrijzen. Oorzaak daarvan is dat de vergrijzing in Den Haag al eerder werd ingezet, door bijvoorbeeld het vertrek van jonge gezinnen naar Zoetermeer en andere randgemeenten in de jaren zeventig en tachtig en ook het grote aandeel allochtonen – een groep met een relatief lage gemiddelde leeftijd – in de grote steden speelt een rol.
- Het aantal allochtonen in de stad neemt verder toe van circa 45% naar ruim 55% in 2020. Volgens het Sociaal Cultureel Planbureau verplaatsen allochtonen zich beduidend minder en ook minder ver dan autochtonen en ook kiezen zij vaker voor het openbaar vervoer of lopen in plaats van de auto en de fiets. Het fietsgebruik onder autochtonen is ruim 25%, onder allochtonen is dit gemiddeld 10–15%. In het openbaar vervoer is die verhouding net omgekeerd.
- Een relevante ontwikkeling is verder de voortgaande schaalvergroting en de toename van de lengte van verplaatsingen. Veel verplaatsingen zijn en blijven gericht op bestemmingen dichtbij, zoals de school, de winkel, het café of de sportvereniging. Toch neemt de gemiddelde verplaatsingsafstand toe. Dat wordt veroorzaakt door de arbeidsmarkt met ontwikkelingen zoals: vaker van baan wisselen, werkende partners en meer flexibel personeel. De ruimtelijke schaalvergroting op de arbeidsmarkt blijkt ook uit de intensieve pendelstromen. Bijna de helft van de Haagse arbeidsplaatsen wordt bezet door personen die buiten de stad wonen. Omgekeerd: van de Haagse beroepsbevolking werkt iets minder dan de helft buiten de stad. Omdat hoger opgeleiden geneigd zijn verder te reizen naar hun (gespecialiseerde) werk en omdat het gemiddelde opleidingsniveau van de bevolking stijgt, zal het reizen over grotere afstand naar het werk nog verder toenemen.
- Niet alleen werken, ook vrijetijdsbesteding veroorzaakt steeds meer en steeds langere verplaatsingen. De hoeveelheid vrije tijd neemt de laatste jaren niet meer toe, maar er is wel een tendens naar een intensiever gebruik van die vrije tijd. Hierop is de groeiende behoefte aan 'belevenissen' bijvoorbeeld van invloed. Dat kan bijvoorbeeld gaan om uitgaan, het bezoeken van evenementen, sociale activiteiten of sporten. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat op zondagmorgen de treinen en wegen al vroeg vol zitten, zeker als het mooi weer is. Files in het weekend komen steeds vaker voor.

Mobiliteitsvoorkeuren

De mobiliteitsontwikkeling in de komende jaren is niet gemakkelijk te voorspellen. Veel zal afhangen van de economische ontwikkeling. Toch zijn er nu al trends en ontwikkelingen waarvan het aannemelijk lijkt dat ze zich zullen doorzetten:

- De trend naar individualisering: iedereen maakt eigen keuzes uit de vele mogelijkheden voor wonen, werken en vrije tijdsbesteding. Elk individu stelt zijn eigen pakket aan activiteiten en mobiliteit samen. Het mobiliteitsgedrag wordt daarmee minder voorspelbaar en meer divers.
- Nieuwe en snelle communicatie maakt een hoog tempo en een flexibele levensstijl mogelijk. De opkomst van autonavigatie, dynamische routepanelen, dynamische halte-informatie en informatie via internet sluit daar op aan. In de komende jaren zal het voor steeds meer mensen normaal zijn om overal en altijd online te zijn. Daardoor wordt het gemakkelijker om alternatieve vervoermogelijkheden te gebruiken en adequaat te reageren op storingen en vertragingen. Het wordt ook steeds gemakkelijker om op verschillende plekken of thuis te werken. Dat kan nu ook al, maar omdat het tijd kost om vaste werkpatronen te veranderen, zal het effect hiervan pas in de komende jaren meer zichtbaar worden. Zulke ontwikkelingen leiden er aan de ene kant toe dat er minder en efficiënter gereisd kan worden. Aan de andere kant betekent het dat mobiliteit blijft bestaan en juist nog toeneemt door de extra reismogelijkheden en meer informatie hierover.
- De aandacht en bezorgdheid voor het milieu, het energieverbruik en de gevolgen daarvan voor het klimaat groeit. Hier is nog veel onzeker. Veel zal afhangen van bijvoorbeeld de ontwikkeling van de olieprijs en de bereidheid en de mogelijkheden van de politiek om de opwarming van het klimaat aan te pakken. Ook spelen de technologische ontwikkeling en de eisen en voorkeuren van consumenten een rol. De opkomst van elektrische fietsen en hybride auto's verloopt momenteel snel en ook het aanbod van elektrische auto's groeit de komende jaren. Belastingmaatregelen blijken een effectief instrument om dit soort nieuwe technieken versneld in te voeren en geaccepteerd te krijgen.

Alles in overweging genomen zal de mobiliteit in Den Haag ook in de komende jaren blijven groeien. Mede als gevolg van de geplande verdichting van de stad zal het aantal inwoners, werknemers en bezoekers dat zich door Den Haag heen beweegt fors toenemen. Er komt meer verkeer van en naar de stad en er ontstaat meer verkeer binnen de stad zelf. Die groei krijgt nog een extra impuls doordat de algemene vraag naar mobiliteit van de Nederlandse bevolking blijft toenemen. Met name de gemiddelde verplaatsingsafstand neemt nog steeds toe. Betere infrastructuur en snellere vervoersdiensten helpen dat mogelijk te maken. Het autobezit blijft stijgen, het gebruik ervan ook.

Samengevat voorziet Den Haag tot 2020:

- Een toename van de gemiddelde verplaatsingsafstand per inwoner (nu 23 km per dag).
- Een groei van het aantal verplaatsingen met 20–30%.
- Een groei van het autobezit met 15–20%.

Om de toenemende vraag naar mobiliteit op een goede manier te faciliteren en om de mogelijke negatieve bijeffecten in de hand te houden, zijn heldere keuzes nodig. Het gaat daarbij om keuzes over uitbreiding, aanpassing en benutting van de infrastructuur. Maar ook keuzes over maatregelen om het milieu en de leefbaarheid te beschermen en te verbeteren. Een goed functionerend verkeers- en vervoerssysteem is in dat geheel niet alleen een basisvoorwaarde, maar ook een visitekaartje voor een gezonde en vitale stad.



1.5 Uitdagingen in het verkeers- en vervoerssysteem

De groei van de mobiliteit maakt een aantal al bestaande problemen en tekortkomingen in het verkeers- en vervoerssysteem nadrukkelijker voelbaar en merkbaar. Het is dan ook een uitdaging om daar werkbare en effectieve oplossingen voor te vinden. In hoofdlijn gaat het om het volgende.

De automobilititeit groeit sneller dan het gebruik van OV en fiets

De huidige verdeling over de vervoerwijzen is 30% lopen, 16% fiets, 17% openbaar vervoer en 37% auto (zie figuur 1.3). Op de korte afstanden is lopen een erg belangrijke vervoerwijze. Afstanden tot 1 km gaan in 67% van de gevallen te voet. Hoewel het aantal OV-reizigers groeit, neemt het aandeel OV al jaren licht af. De fiets is een populair vervoermiddel, maar door de ruimtelijke schaalvergroting staat ook het marktaandeel van de fiets onder druk. ‘Ketenmobiliteit’ (de combinatie van openbaar vervoer met auto of fiets) wint aan populariteit, getuige de spectaculaire groei van het aantal geparkeerde fietsen bij stations en de toename van het aantal Park+Ride-plaatsen. De langere reisafstanden en de files op de weg wakkeren deze ontwikkeling verder aan.

Zonder effectieve maatregelen zal het autoverkeer met 28% het snelste groeien. Het openbaar vervoer groeit ook, maar iets minder snel, namelijk met 24%. Het gebruik van de fiets zal zelfs afnemen met 6% (zie ook figuur 2.1). Omdat een dusdanig forse groei van het autoverkeer in de stad moeilijk te faciliteren is – bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek en milieu – is het noodzakelijk om de mobiliteitsgroei zoveel mogelijk af te leiden naar andere vervoerwijzen.

Ontoereikende capaciteit van het wegennet en het openbaar vervoer

Zelfs als de gemeente er in slaagt de groei van het autoverkeer te beperken, is de capaciteit en kwaliteit van het wegennet op een aantal punten ontoereikend om de groei van het autoverkeer op te vangen. Dat geldt vooral voor de stadsranden en op de aansluitingen van stedelijke hoofdwegen en Rijkswegen, waar het autoverkeer relatief het snelst groeit. Daarnaast heeft een aantal stedelijke hoofdwegen, die de Haagse ontwikkelingslocaties ontsluiten, in 2020 onvoldoende capaciteit.

Een soortgelijk probleem doet zich voor bij het stedelijke en regionale openbaar vervoer. De huidige capaciteit op een aantal OV-lijnen is al ontoereikend. Den Haag streeft bovendien, samen met Haaglanden, naar een verdere groei van het aantal OV-reizigers met 40–70%.

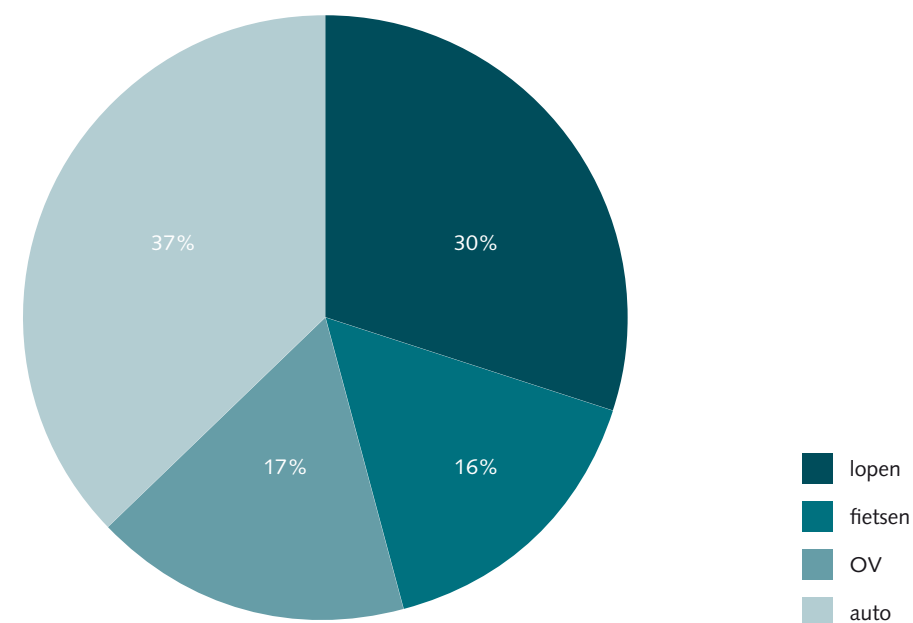
Sluipverkeer door woon- en verblijfsgebieden

Mobiliteit is net als water: autoverkeer zoekt tussen herkomst en bestemming naar de gemakkelijkste en snelste route door de stad. Op dit moment is het onderscheid tussen de verschillende routes en wegcategorieën vaak onvoldoende zichtbaar en herkenbaar voor de automobilist. Er bestaat ook weinig duidelijkheid over de kwaliteit waaraan de verschillende soorten wegen moeten voldoen. Door de huidige structuur en kwaliteit van het Haagse wegennet zijn er veel parallelle (sluip)routes. Autoverkeer rijdt daardoor veelvuldig door kwetsbare woon- en verblijfsgebieden en veroorzaakt daar milieu-, veiligheids- en ruimteproblemen. Groei van het autoverkeer verergert dit.

Parkeerdruk in de openbare ruimte neemt toe

Voor de oudere wijken van Den Haag hebben te maken met een onaanvaardbaar hoge parkeerdruk. Invoering van betaald parkeren is onder bepaalde voorwaarden een effectieve maatregel om de parkeerdruk te verlagen. In een aantal gebieden is dat echter niet voldoende en is ook het toevoegen van extra parkeerplaatsen

VERPLAATSINGEN PER VERVOERWIJZE IN DEN HAAG 2008



figuur 1.3

nodig om de basisbehoefte aan parkeerplaatsen voor de bewoners op te vangen. In de openbare ruimte is dat vaak niet mogelijk of wenselijk. Het toevoegen van parkeergarages is dan een alternatief, maar daar staan per definitie hoge kosten tegenover. Toch is het hard nodig om passende oplossingen te vinden voor parkeerproblemen in de woongebieden. Zeker ook omdat de behoefte aan parkeer ruimte nog steeds groeit, zowel als gevolg van de stedelijke verdichting als door het toenemende autobezit.

Toenemende concurrentie tussen Europese stedelijke regio's

Den Haag maakt onderdeel uit van de Randstad. Binnen de Randstad zijn Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Amsterdam de belangrijkste economische concentratiegebieden. Op internationaal schaalniveau moet de Randstad met andere Europese regio's concurreren bij het aantrekken van werkgelegenheid, werknemers en voorzieningen. De Randstad is op dit moment vijfde in de ranglijst van Europese stedelijke regio's, gemeten naar bruto regionaal product. Om de concurrentiepositie van de Randstad te behouden en te versterken is er meer samenhang nodig tussen de individuele steden. Inwoners van de Randstad moeten concentraties van voorzieningen en werkgelegenheid gemakkelijk en vlot kunnen bereiken. Bezoekers en werknemers van buiten Den Haag moeten de stad vlot kunnen bereiken en de inwoners van Den Haag moeten ook snel op andere plaatsen in de Randstad kunnen komen. Dat vereist een snel, frequent en betrouwbaar vervoersnetwerk.

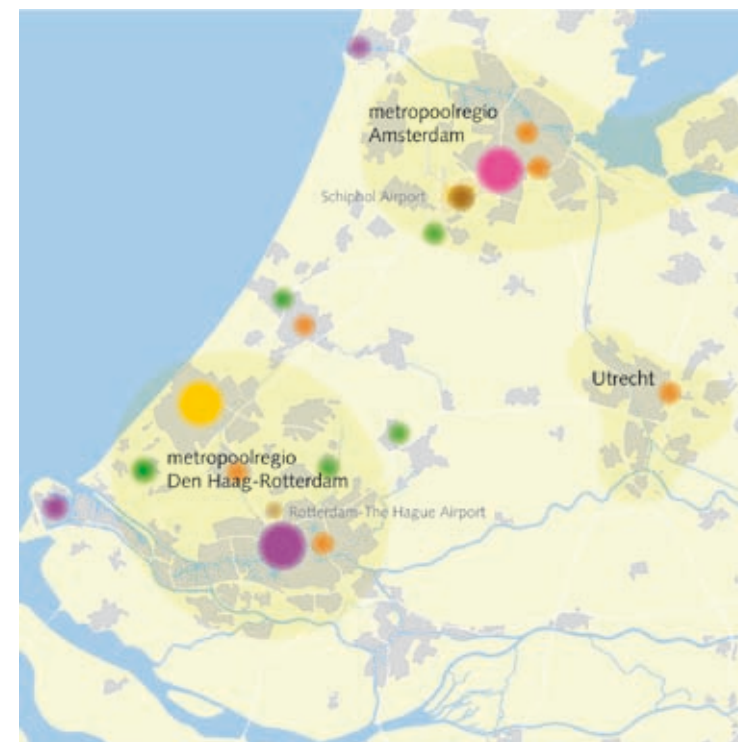
Binnen de Randstad maakt Den Haag onderdeel uit van de metropoolregio Den Haag-Rotterdam. In de metropoolregio positioneren de steden Rotterdam en Den Haag zich respectievelijk als Gateway to Europe en World Legal Capital. Het succes van deze internationaal onderscheidende economische clusters wordt mogelijk gemaakt door de economische kracht van de metropoolregio als geheel. Deze kracht is gebaseerd op een bevolking van 2,5 miljoen inwoners, een goede internationale bereikbaarheid, de aanwezigheid van topuniversiteiten en hogescholen, het enorme cultuuraanbod, de dynamische stadscentra en een uitstekend internationaal vestigingsklimaat. De metropoolregio is één samenhangend stedelijk gebied waarbinnen de arbeids-, woning-, en voorzieningenmarkt steeds sterker geïntegreerd zijn.

Om de schaalvoordelen van de metropoolregio optimaal te benutten, zijn ook investeringen vereist in het vervoerssysteem dat beide steden met elkaar verbindt. De gebruiker van de metropoolregio moet zich vlot, gemakkelijk en comfortabel tussen de verschillende centra kunnen verplaatsen. De benodigde investeringen betreffen zowel het openbaar vervoer als de autoverbindingen, maar ook de P+R-voorzieningen en de fietsstructuur. Ze moeten worden versterkt en geïntegreerd tot één samenhangend netwerk. Belangrijke stappen hiertoe zijn al gezet door de aanleg van RandstadRail, de (aanstaande) aanleg van de A4 Delft-Schiedam en de positionering van het vliegveld Zestienhoven als Rotterdam-The Hague Airport.

Samengevat

- Een toekomstgerichte visie op verkeer en vervoer als basis voor een aantrekkelijke en duurzame stad.
- De mobiliteit groeit verder, verandert onder invloed van verdergaande individualisering, technische ontwikkeling en milieu.
- Antwoorden worden onder andere gezocht op:
 - > Snelle groei van het autoverkeer.
 - > Versterken concurrentiepositie fiets en openbaar vervoer.
 - > Capaciteitstekort op de weg en in het openbaar vervoer.
 - > Sluipverkeer.
 - > Parkeerdruk.
 - > Concurrentie met andere steden en regio's.

DEN HAAG IN DE RANDSTAD



kaart 1.4

- World Port
- Financial Complex
- World Legal Capital
- Greenport Europe
- Airport Logistic Complex
- Kennisnetwerk

hoofdstuk 2

hoofdlijnen van het beleid

2.1 Streefbeeld

Met het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid zet Den Haag in op een *duurzame bereikbaarheid* van de stad in 2020 en daarna. ‘Duurzaam’ heeft niet alleen betrekking op het milieu, het klimaat en het verbruik van grondstoffen, maar heeft ook de betekenis van ‘op de langere termijn’.

De gemeente wil de groeiende mobiliteit zoveel mogelijk sturen naar de fiets, het openbaar vervoer en lopen. Desondanks zal ook de omvang van het autoverkeer nog doorgroeien. Ook die groei wil de gemeente faciliteren, maar wel nadrukkelijk binnen randvoorwaarden, bepaald door milieu, verkeersveiligheid en de schaarste aan fysieke ruimte en financiële middelen. Verder zet Den Haag in op een beperking van het gebruik van energie, door een daarop afgestemd mobiliteitssysteem en een verschuiving van fossiele brandstoffen naar duurzame energie.

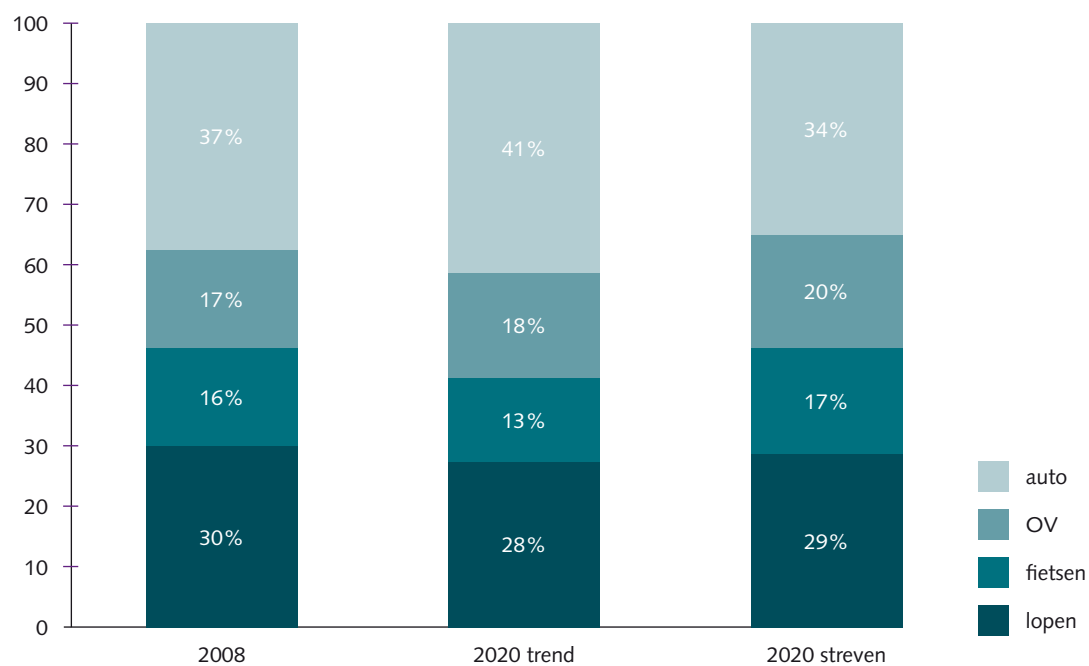
In hoofdstuk 1 staat dat het aantal verplaatsingen van, naar en in de stad tot 2020 zal toenemen met 20 tot 30%. Den Haag heeft de ambitie om de groei van het autoverkeer te beperken tot maximaal 10%. Het fietsgebruik moet dan met 30% en het openbaar vervoer met 40% groeien. Er moet dus een verschuiving van de auto naar het OV en de fiets worden bereikt. Aanscherping van het prijsbeleid is – naast andere maatregelen – nodig om de beoogde groei van het marktaandeel fiets en OV daadwerkelijk te bereiken en om de groei van het autoverkeer te beheersen.

Op weg naar dit streefbeeld wordt gekozen voor een stapsgewijze benadering:

- Eerste stap is het voorkomen van mobiliteit door een compacte ruimtelijke ordening. Den Haag heeft gekozen voor een sterk accent op binnenstedelijke verdichting.
- Tweede stap is het zoveel mogelijk stimuleren van het gebruik van vervoermiddelen die weinig ruimte vergen en het verbruik van fossiele brandstoffen beperken. Dat wil zeggen het vergroten van het marktaandeel van het openbaar vervoer, de fiets en lopen, door te investeren in kwaliteit en infrastructuur.

- Vervolgens wordt een accent gelegd op een zo efficiënt mogelijk gebruik van het bestaande mobiliteitssysteem en infrastructurele netwerk. Bijvoorbeeld door goede informatievoorziening, gericht prijsbeleid en mobiliteitsmanagement.
- Daarna komt uitbreiding van de capaciteit van bestaande weginfrastructuur aan de orde. Hier wordt weliswaar terughoudend mee omgegaan, maar gelet op de verwachte groei van de omvang van het autoverkeer is deze stap zeker nodig om de knelpunten in de bereikbaarheid en leefbaarheidsproblemen te kunnen oplossen.
- De laatste stap is het toevoegen van geheel nieuwe weginfrastructuur. Dit is aan de orde in uitbreidingsgebieden of op plekken waar de eerste vier stappen onvoldoende soelaas bieden.

ONTWIKKELING VAN VERPLAATSINGEN PER VERVOERWIJZE



figuur 2.1

In deze nota is het streven naar een duurzaam bereikbare stad verder uitgewerkt in *acht belangrijke beleidskeuzes*:

- Een duurzame en gezonde stad.
- Betrouwbare bereikbaarheid.
- Meer kiezen voor openbaar vervoer.
- Meer en vaker op de fiets.
- Bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer.
- Goede voorzieningen voor voetgangers.
- Aantrekkelijke ketenmobiliteit.
- Rust en ruimte in woongebieden.

Deze keuzes en de bijbehorende beleidsdoelen worden in dit hoofdstuk kort toegelicht. Uitwerking vindt plaats in de hoofdstukken daarna.

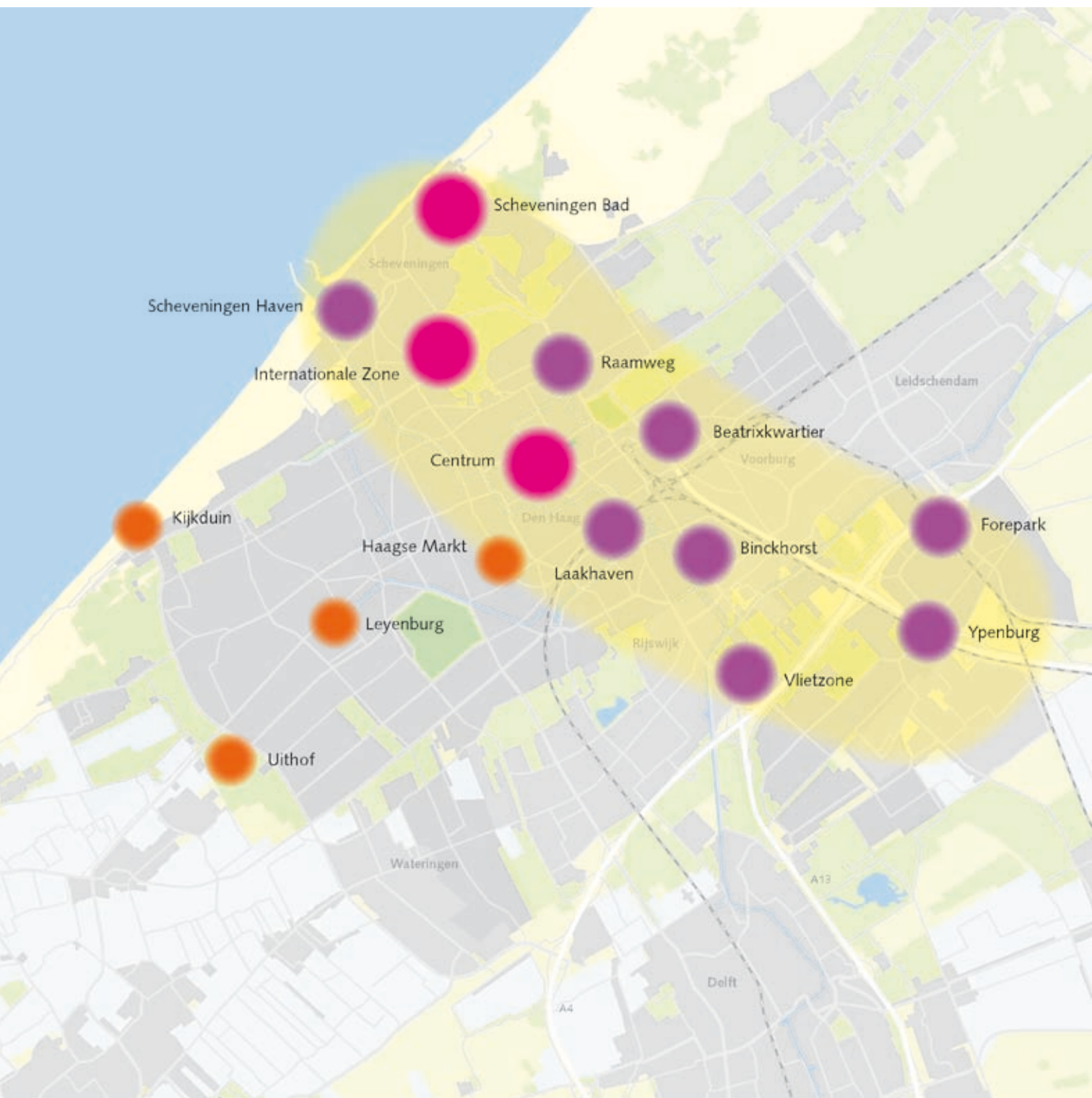
2.2 Een duurzame en gezonde stad

Den Haag wil haar positie als gezonde stad met een duurzame mobiliteit verbeteren. Ook om die reden kiest Den Haag nadrukkelijk voor stedelijke verdichting in plaats van stadsuitbreiding en voor duurzame bereikbaarheid. Meer concreet kiest Den Haag voor de volgende doelen:

- Er wordt voldaan aan de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit (stikstofoxide en fijnstof) en geluidsproductie.
- Om de opwarming van de aarde tegen te gaan, streeft Den Haag naar beperking van de uitstoot van CO₂. In 2040 wil Den Haag klimaatneutraal zijn.
- Den Haag wil het grootste deel van de mobiliteitsgroei tot 2020 opvangen in het openbaar vervoer en op de fiets, maar accepteert ook een beperkte groei van de omvang van de automobiliteit.
- Den Haag stimuleert het gebruik van schone brandstoffen (zoals aardgas en elektriciteit) en heeft daarbij een voorbeeldfunctie.

2.3 Betrouwbare bereikbaarheid

Den Haag legt de prioriteit voor bereikbaarheid bij de belangrijkste locaties in de stad. Dat zijn de plekken waar veel werkgelegenheid en voorzieningen geconcentreerd zijn, ofwel de zogenaamde toplocaties. Toplocaties zijn vaak bestaande locaties die nu ook veel bezoekers trekken, zoals het centrum van de stad en Scheveningen. Daarnaast gaat het om ontwikkelingsgebieden, zoals de Internationale Zone en de Binckhorst. Betrouwbare en korte reistijden zijn voor het functioneren en voor de ontwikkelkansen van de toplocaties van groot belang.



TOPLOCATIES DEN HAAG

kaart 2.2

- internationale toplocatie
- randstedelijke toplocatie
- regionale toplocatie
- centrale zone

Voor de bereikbaarheid van stedelijke toplocaties kiest Den Haag de volgende doelen:

- De maximaal aanvaardbare reistijd tussen de stadsrand (voor de auto) of het hoofdstation (OV inclusief wachttijd) en de internationale en randstedelijke toplocaties is 20 minuten in de spits. De bijbehorende betrouwbaarheidseis is dat deze reistijd in 95% van alle gevallen haalbaar is.
- Voor regionale toplocaties geldt een maximaal aanvaardbare reistijd van 30 minuten.
- Voor internationale toplocaties geldt alleen voor het OV een reistijdeis van 15 minuten (inclusief wachttijd) vanaf het hoofdstation.

In hoofdstuk 4 worden de reistijdeisen verder uitgewerkt. In de hoofdstukken 5 (openbaar vervoer) en 7 (autoverkeer) worden de gevolgen voor de infrastructuur in kaart gebracht.

2.4 Vaker kiezen voor openbaar vervoer

Om te voorkomen dat de groei van de mobiliteit leidt tot (te) veel extra autoverkeer, moet het marktaandeel van het openbaar vervoer omhoog. Dat kan alleen indien het openbaar vervoer een groter deel van het groeiende aantal verplaatsingen voor zijn rekening neemt. Voor het marktaandeel van het openbaar vervoer kiest Den Haag de volgende doelstelling:

- Het aantal instappers in het OV van, naar en in Den Haag moet tot 2020 met 40% toenemen. Daarmee moet het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split groeien van 17% nu naar 20% in 2020.
- Tot 2030 bedraagt de groei van het aantal instappers 50%.

Een groei van 3% in het marktaandeel van het openbaar vervoer lijkt weinig. Maar in absolute cijfers betekent het een toename van het aantal instappers met bijna de helft. Dat leidt tot een heel forse opgave voor de stad en de regio. Om de benodigde reizigers te trekken moet het openbaar vervoer sneller, betrouwbaarder, frequenter, comfortabeler en voor iedereen beter toegankelijk zijn. Ook moet de capaciteit van de voertuigen flink omhoog. In hoofdstuk 5 wordt een streefbeeld van het regionale en stedelijke netwerk van openbaar vervoer voor 2020 en 2030 uitgewerkt.

2.5 Meer en vaker op de fiets

Naast het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, zet Den Haag in op een sterke groei van het gebruik van de fiets. Den Haag wil het fietsgebruik optimaal faciliteren met goede voorzieningen voor de rijdende en stilstaande fiets. In Den Haag nemen al veel mensen de fiets. Ruim 16% van alle verplaatsingen, dat is 28% van de verplaatsingen tot 7,5 km, vindt op de fiets plaats. Daarmee loopt Den Haag nog wel achter op een aantal andere Nederlandse steden, zoals Utrecht en Amsterdam. Het aandeel fiets in Den Haag kan en moet dan ook omhoog. Hierbij heeft Den Haag het volgende concrete doel voor ogen:

Het fietsgebruik in Den Haag moet tot 2020 met 30% groeien en tot 2030 met 50%.

Om het fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken moet de kwaliteit van het fietsnetwerk omhoog. Daarnaast moeten er veel meer mogelijkheden komen om de fiets thuis en op de bestemming veilig te stallen. Er zijn vooral ruimere en betere stallingsvoorzieningen nodig in de binnenstad en bij de stations.

In hoofdstuk 6 (fietsgebruik) is het streefbeeld voor de fiets tot 2020 verder uitgewerkt.

2.6 Bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer

Ondanks de inzet op een forse groei van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets zal het autoverkeer in de periode tot 2020 en daarna nog toenemen. De gemeente wil deze groeiende vraag naar verplaatsingen per auto faciliteren, maar dat mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de kwetsbare woon- en verblijfsgebieden. Daarom wil Den Haag het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk 'bundelen' op een beperkt aantal hoofdwegen. Binnen de wijken behoort alleen autoverkeer te rijden dat daar daadwerkelijk een bestemming heeft.

Een heldere wegenstructuur, waarin wegcategorieën zich zichtbaar en merkbaar in kwaliteit en wegbeeld van elkaar onderscheiden, moet de automobilist verleiden een route te kiezen waar de negatieve milieu en ruimte-effecten het beste zijn te beheersen. Het nieuwe beleid moet zorgen voor een herkenbare en hiërarchisch opgebouwde wegenstructuur, waarvan de kwaliteitseisen vastliggen.

Afgeleid van de reistijdeisen naar toplocaties stelt de Gemeente Den Haag eisen aan de gemiddelde trajectnelheid op de belangrijkste regionale en stedelijke hoofdwegen. Op de overige wegen in de stad ligt de prioriteit bij fietsers, openbaar vervoer en voetgangers.



Bij deze ambitie horen de volgende doelen:

- Doorgaand autoverkeer kiest een route via de (boven)regionale en stedelijke hoofdwegen.
- De norm voor de trajectnelheid in de spits is 35 tot 40 km per uur op regionale hoofdwegen en 20 tot 25 km per uur op stedelijke hoofdwegen. Op wegen waar deze normen niet te halen zijn, moet de doorstroming wel verbeteren.
- Om hinder voor de aanliggende bebouwing en functies te beperken en om de oversteekbaarheid te waarborgen, moeten deze wegen een goede ruimtelijke inpassing krijgen.
- Op de andere wegen in de stad ligt de prioriteit bij fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

In hoofdstuk 7 (autoverkeer) wordt dit onderscheid in wegcategorieën verder beschreven en uitgewerkt en wordt een streefbeeld voor het wegennet tot 2020 gegeven.

2.7 Goede voorzieningen voor voetgangers

Bijna elke verplaatsing begint te voet. Ruim 30% van alle verplaatsingen in de stad wordt te voet afgelegd. Lopen is dus populair. Lopen vergt bovendien weinig ruimte en is schoon, goedkoop en gezond. De voetganger heeft daarom recht op goede voorzieningen en voldoende aandacht en ruimte in de verdere ontwikkeling van de stad.

Vier speerpunten staan centraal in het voetgangersbeleid:

- Veilig verplaatsen in de woonwijken.
- Goede looproutes naar haltes en knooppunten openbaar vervoer.
- Aantrekkelijke verblijfsgebieden in de binnenstad en subcentra.
- Toegankelijke groengebieden.

2.8 Aantrekkelijke ketenmobiliteit

Naast de bekende modaliteiten auto, fiets en openbaar vervoer is *ketenmobiliteit* een steeds belangrijker alternatief. Reizigers combineren dan verschillende vervoermiddelen in één reis. Een speerpunt is de combinatie van auto en openbaar vervoer ofwel Park+Ride. P+R heeft het voordeel dat reizigers die voor een gedeelte van hun verplaatsing voor de auto kiezen, daarmee niet het kwetsbare stedelijke gebied belasten. Zij stappen tijdig over van de auto op het openbaar vervoer en dragen daarmee bij aan een grotere leefbaarheid in de stad. Ook is P+R nodig om de beoogde groei van het aantal instappers in het openbaar vervoer te halen.



Ook gebruik van openbaar vervoer gecombineerd met fietsen en lopen is een belangrijke vorm van ketenmobiliteit. Het bieden van voldoende goede faciliteiten voor fietsers en voetgangers bij haltes van het openbaar vervoer maakt deze combinaties aantrekkelijker. Hierbij valt te denken aan goed ingepaste haltes, heldere routes, veilige en vlotte oversteeksituaties en voldoende stallingen. Ook nieuwe ideeën zoals Park+Bike of Park+Walk moeten verder worden ontwikkeld.

Met betrekking tot ketenmobiliteit kiest Den Haag de volgende beleidsdoelstellingen:

- In het Stadsgebied Haaglanden moet het aantal P+R-plaatsen tot 2020 worden verdubbeld tot ca. 5.000 parkeerplaatsen.
- In de periode daarna (tot 2030) is een verdere groei mogelijk naar 10.000 parkeerplaatsen.
- Rond de hoofdstations en bij belangrijke OV-haltes moeten er voldoende goede faciliteiten voor fietsers en voetgangers zijn.

In hoofdstuk 9 wordt het concept van ketenmobiliteit verder uitgewerkt. Daarbij wordt aangegeven welke voorzieningen op welke locaties mogelijk zijn en welke omvang van P+R-capaciteit op die locaties aan de orde is.

2.9 Rust en ruimte in woongebieden

Om inwoners, instellingen en bedrijven aan de stad te binden en om nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen aan te trekken, wil Den Haag de stedelijke kwaliteit verhogen. Een goed aanbod van hoogwaardige voorzieningen en een aantrekkelijke en veilige buitenruimte in woon- en verblijfsgebieden moeten daaraan bijdragen.

De kwaliteit van de buitenruimte hangt af van veel zaken. De positie van het verkeer in de wijk is er één van. Den Haag wil de positie van het autoverkeer in woonwijken minder dominant maken. Dat geldt zowel voor rijdende als geparkeerde auto's. De positie van de voetganger en fietser in woon- en verblijfsgebieden krijgt prioriteit. Een vernieuwd parkeerbeleid moet zorgen voor het beheersen van de parkeerdruk op straat. Dat leidt tot de volgende doelen:

- Doorgaand autoverkeer rijdt niet door woon- en verblijfsgebieden.
- Wegen en openbaarvervoerlijnen moeten goed oversteekbaar zijn voor voetgangers en fietsers.
- Haltes van het openbaar vervoer moeten te voet gemakkelijk, veilig en zonder barrières bereikbaar zijn.
- Minder blik op straat: de parkeerdruk mag in woon- en verblijfsgebieden niet boven de 90% stijgen.
- De verkeersveiligheid in de wijken verbetert, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Den Haag conformeert zich aan landelijke en regionale doelen voor het beperken van het aantal verkeersslachtoffers en huldigt het motto dat 'elk slachtoffer er een teveel is'.

In hoofdstuk 10 (woongebieden) worden deze maatregelen verder uitgewerkt. Ook in de hoofdstukken 7 (autoverkeer) en 12 (parkeren) wordt hieraan aandacht besteed.

Samengevat

- De groeiende mobiliteit moet zoveel mogelijk worden afgeleid naar het openbaar vervoer, de fiets en lopen, zodat de groei van het autoverkeer tot 2020 beperkt blijft tot 10%.
- Uitgangspunt is stedelijke verdichting als voorwaarde voor een duurzame mobiliteit.
- Toplocaties moeten binnen vastgestelde tijden te bereiken zijn.
- Het aantal gebruikers van het openbaar vervoer moet tot 2020 groeien met 40%.
- Het fietsgebruik moet tot 2020 groeien met 30%.
- Door het bundelen, ordenen en inpassen van het autoverkeer voorkomen dat groeiende mobiliteit ten koste gaat van leefbaarheid en bereikbaarheid.
- Goede voorzieningen voor voetgangers als basis voor een gezonde stad.
- Betere overstapmogelijkheden maken het gemakkelijker om verschillende vervoerwijzen te combineren (auto, fiets en openbaar vervoer).
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers in woongebieden als voorwaarde voor een duurzame en gezonde stad.

hoofdstuk 3

een duurzame en gezonde stad



3.1 Bereikbaar en duurzaam

Den Haag ziet duurzaamheid als een kans. Een kans om te werken aan een stad die goed bereikbaar is, met een bloeiende economie, schone lucht, schoon verkeer, minder geluidsoverlast en een prettige en gezonde omgeving om in te leven. Dat vereist – onder andere – een mobiliteitssysteem dat enerzijds zorgt voor een goede bereikbaarheid en anderzijds bijdraagt aan het streven naar minder milieubelasting en energieverbruik.

Rekening houdend met de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers en dus met een toename van mobiliteit, ligt er een forse opgave. Den Haag wil zich inspannen om onnodige mobiliteit te voorkomen en het marktaandeel van schone en zuinige vervoermiddelen te vergroten. Het streven is om de groei van het autoverkeer te beperken tot gemiddeld 10%. Daarnaast wordt ingezet op het gebruik van schonere en zuinigere technieken en een versnelde transitie naar duurzame brandstoffen en technieken.

Klimaat

Om de mondiale opwarming van de aarde tegen te gaan moet er minder uitstoot van CO₂ zijn. Den Haag heeft de ambitie om in 2040 een klimaatneutrale stad te zijn, wat inhoudt dat er dan netto geen uitstoot van broeikasgassen meer is. In 2020 moet de CO₂-uitstoot 30% lager zijn dan in 1990. 20% van de CO₂-uitstoot in de stad is afkomstig van verkeer.

Luchtkwaliteit

De Gemeente Den Haag wil aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voldoen. Voor leefbaarheid en gezondheidsrisico's gelden grenswaarden voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂). De gemeente heeft hiertoe een actieprogramma luchtkwaliteit ontwikkeld en zij doet mee in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor de concentratie van fijnstof geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 microgram per m³ (*jaargemiddelde*). Als grenswaarde voor het *daggemiddelde* van fijnstof geldt 50 microgram per m³; dit daggemiddelde mag niet meer dan 35 dagen per jaar worden overschreden. Voor NO₂ geldt een grenswaarde van 40 microgram per m³ in 2015.



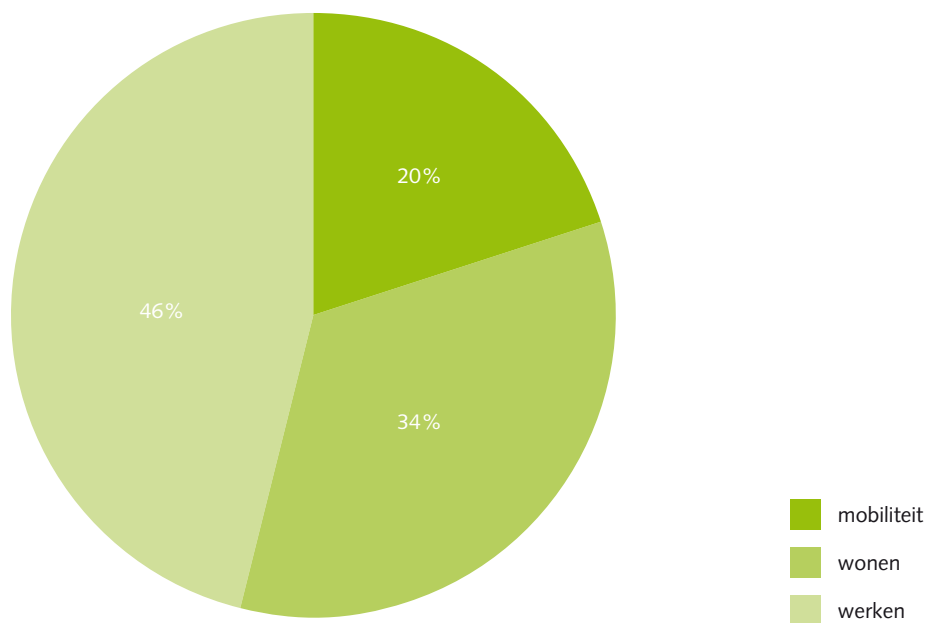
Geluidshinder

De ambitie van Den Haag is erop gericht de emissies van het wegverkeer te beperken, waardoor de leefbaarheid verbetert. In de stad is het autoverkeer een bron van milieubelasting en dus medeverantwoordelijk voor de overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting. De gemeente wil er verder rekening mee houden dat extra geluid en luchtverontreiniging ook hinder en gezondheidseffecten kunnen opleveren zonder dat de wettelijke normen worden overschreden.

Conform het actieplan omgevingslawaai van de gemeente geldt voor de aanpak van geluidshinder dat het aantal (ernstig) gehinderden niet mag toenemen. Locatiespecifiek maatwerk moet zorgen voor een oplossing van de meest urgente knelpunten, namelijk daar waar de plandrempel van 68 dB(A) wordt overschreden.

De toename van geluid langs nationale, regionale en stedelijke hoofdwegen en de afname van geluid langs de wijkontsluitingswegen en overige wegen zijn een gevolg van het beleid waarin het doorgaande autoverkeer op een beperkt aantal goed ingepaste hoofdroutes wordt gebundeld. Een goede inpassing betekent ook aandacht voor het beperken van de geluidshinder voor omwonenden langs de weg. Hierbij wordt bij voorkeur gedacht aan toepassing van geluidsreducerend asfalt als algemene bronmaatregel. Waar dat niet mogelijk is, komen bij een hoge geluidsbelasting maatregelen in het overdrachtsgebied of gevelisolatie in aanmerking.

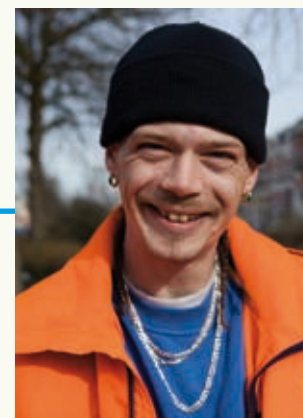
AANDEEL CO₂ EMISSIE DOOR MOBILITEIT



figuur 3.1

Henk uit Den Haag

Henk (41) werkt bij het Veeg- en Straatbedrijf Den Haag en woont met zijn gezin in Den Haag: 'Ik hoor veel over de ontwikkeling van schonere en zuinigere motorvoertuigen die rijden op aardgas. Voor mijn werk rijd ik in een veegwagen en deze rijdt al op aardgas. Een goede zaak dus, zeker voor het milieu. Vooral nu ik zelf kinderen heb, ga ik veel bewuster om met het milieu. Je wilt hier zelf toch wel een steentje aan bijdragen, in het belang van je eigen kinderen en hun kinderen.'





3.2 Minder milieubelasting door het verkeer

De dubbele doelstelling van groeiende mobiliteit en afname van de milieubelasting is alleen te bereiken met schoner, stiller en zuiniger vervoer. Dat vraagt om samenwerking met andere overheden, zoals het Rijk en Europa. Het vereist ook een bewuster mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven. Om de milieubelasting van het verkeer te reduceren, zet Den Haag – in aansluiting op al lopend beleid – in op de volgende speerpunten:

- Het concentreren van verstedelijking binnen de bestaande stad.
- Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer, fiets en P+R.
- Aanpak van luchtverontreiniging en geluidshinder aan de bron.
- Het bieden van een goed ingericht netwerk voor het autoverkeer.

Hieronder worden de speerpunten verder uitgewerkt.

3.2.1 Compacte verstedelijking

Maximale ontwikkeling van woningen en werkgelegenheid binnen de bestaande stad biedt de beste basis voor duurzame mobiliteit. Nieuwbouw buiten de bestaande stad vergroot het aantal af te leggen kilometers en bevordert het autogebruik. Binnenstedelijke verdichting betekent kortere reisafstanden en hogere dichtheden en daarmee betere kansen voor verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Het faciliteren van die vervoerwijzen kost bovendien op zichzelf relatief weinig ruimte.

3.2.2 Groter marktaandeel openbaar vervoer en fiets

Den Haag zet in op een sterke groei van fiets- en OV-gebruik, door flink te investeren in optimale voorzieningen voor openbaar vervoer, fiets en P+R. Het gaat daarbij om optimale infrastructuur, hoogwaardige voorzieningen, uitstekende (online-)informatievoorziening en gerichte stimuleringsmaatregelen. Het marktaandeel van deze modaliteiten moet daardoor groeien ten opzichte van het marktaandeel van de auto.



3.2.3 Aanpak aan de bron: schone, stille en zuinige voertuigen en brandstoffen

Inzet van schonere, stillere en zuinigere voertuigen kan de vervuiling substantieel verminderen. Het nemen van bronmaatregelen heeft een direct positief effect. Het lost de knelpunten met luchtkwaliteit in de stad op. Daarnaast zorgen bronmaatregelen voor vermindering van de zogenaamde achtergrondconcentraties, waarmee de lucht- en geluidskwaliteit in de hele stad verbetert.

Bij transitie naar schone en stille voertuigen en brandstoffen heeft de Europese Unie een bepalende rol. De EU kan eisen aan de autofabrikanten opleggen. Brussel doet dat door een stelsel van normen, dat emissies van motorvoertuigen aan banden legt. Fabrikanten zijn gedwongen om met steeds schonere en stillere modellen op de markt te komen. De Europese Commissie heeft in 2007 besloten dat de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in 2015 omlaag moet naar gemiddeld 130 gram CO₂ per kilometer.

Henk uit Den Haag

'Wij krijgen niet altijd even positieve reacties op ons werk. Met name automobilisten worden ongeduldig als ze achter ons rijden. Wij proberen altijd rekening te houden met een goede doorstroming van het verkeer, maar dit is niet altijd mogelijk. Het is veel drukker geworden op de weg en overal staan (fout) geparkeerde auto's, waardoor het moeilijk is om overal goed schoon te maken. Als je er dan wat van zegt, krijg je vaak alle frustratie te horen van automobilisten die nergens kunnen parkeren, omdat het overal in de stad zo vol is.'





De huidige overschrijding van normen voor lucht- en geluidskwaliteit maakt introductie van schone en stille voertuigen urgent. Den Haag wil daarom het tempo versnellen en de meest vervuilende auto's van straat halen. Den Haag wil vooroplopen en zich ontwikkelen als ervaringscentrum voor schone, stille en zuinige voertuigtechniek. Op de korte termijn gaat het vooral om introductie van aardgasvoertuigen. Voor het stimuleren van rijden op aardgas heeft de gemeente bijvoorbeeld het initiatief genomen om pompexploitanten, autodealers, brancheverenigingen en bedrijfsverenigingen bij elkaar te brengen, zodat het netwerk van aardgaspompen verder wordt uitgebreid. Zodra nieuwe technieken breder beschikbaar komen, wil Den Haag de introductie van voertuigen met een biogas-, waterstof- of elektrische aandrijving actief ondersteunen.

Om de verschoning van het bestaande wagenpark te versnellen, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- Ter stimulering van schone voertuigtechnieken en brandstoffen wil de gemeente in haar eigen wagenpark volop van deze nieuwe technieken gebruik maken, zodra deze op de markt beschikbaar zijn. Als belangrijke doelstelling geldt dat het eigen wagenpark van de gemeente op gas of groene stroom rijdt. Schoon vervoer is ook een belangrijk criterium bij aanbestedingen van de gemeente.
- Om de uitwisseling van kennis en ervaring te stimuleren, zoekt de gemeente aansluiting bij de 'waterstofcoalitie' waaraan ook Rotterdam, Amsterdam en Arnhem–Nijmegen deelnemen. Ook voor andere technieken zoekt Den Haag samenwerking met andere steden en regio's.
- Voor een grootschalige introductie is het noodzakelijk om bedrijven en burgers te stimuleren meer gebruik te maken van schonere, stillere en zuinigere voertuigen. De gemeente heeft daarbij vooral een functie als makelaar, door aanbieders en vragers van schone duurzame voertuigtechniek bij elkaar te brengen, belemmeringen weg te nemen en de aanschaf van schone voertuigen zo nodig te ondersteunen. Hiertoe is een 'company label' ontwikkeld, waarmee bedrijven kunnen laten zien dat zij hun mobiliteit hebben verduurzaamd. Na wagenparkscans heeft de gemeente met verschillende wagenparkbeheerders afspraken gemaakt over de verduurzaming van het wagenpark. Een goed voorbeeld hiervan is de inzet van aardgasbestelauto's door TNT-post. De gemeente wil in de komende jaren na wagenparkscans afspraken maken over de inzet van schone voertuigen.

- In overleg met het Stadsgewest Haaglanden is besloten dat alle stedelijke en streekbussen in Den Haag op aardgas overgaan. Daarnaast dienen de bussen over te stappen op biogas, als dat voorhanden is en de kosten acceptabel zijn voor de concessieverlener. Ook ondersteunt de gemeente het rijden van taxibussen en (regio)taxi's op aardgas.
- Als wegbeheerder wil de gemeente bijdragen aan een infrastructuur die geschikt is voor een transitie naar schone brandstoffen en voertuigen. De realisatie van een netwerk van aardgasvulpunten sluit hierop aan. Bij het breder beschikbaar komen van elektrische voertuigen, zoals elektrische auto's en fietsen, wil de gemeente in samenwerking met netbeheerders een netwerk van openbare laadpunten realiseren.

Henk uit Den Haag

'Door mijn schoonmaakwerk zorg ik ervoor dat Den Haag een schonere stad is. Dit geeft me veel voldoening, maar ik hoop ook dat de lucht schoon blijft. Al die uitlaatgassen zijn niet goed voor de gezondheid. Ik vind dat de gemeente meer moet investeren in 'schone' voertuigen en maatregelen moet nemen tegen stinkende dieselauto's en oude auto's. Je zou bijvoorbeeld korting kunnen krijgen als je een schonere auto koopt. Dit kan veel mensen over de streep trekken.'





- Naast het stimuleren van duurzame voertuigtechniek en brandstoffen wil de gemeente gericht de minst schone (vracht)auto's van straat weren. Vooral in kwetsbare gebieden, die onder druk staan door overschrijding van de milieunormen, kan er aanleiding zijn vrachtauto's te weren. Dat het de gemeente ernst is blijkt uit de invoering van een milieuzone voor vrachtverkeer in de binnenstad. In samenwerking met grote Nederlandse gemeenten, het Rijk, de regio en brancheorganisaties van winkeliers en transportbedrijven is besloten om hier alleen toegang te geven aan schone vrachtwagens. Ook met de extra subsidie van de gemeente voor de installatie van roetfilters op dieselauto's en de slooppremie voor auto's ouder dan 12 jaar is het mogelijk de meest vervuilende auto's van straat te halen.

3.2.4 Een goed ingericht netwerk voor het autoverkeer

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen gaat samen met een beheerste groei van het autoverkeer. Wegen krijgen een goede inpassing, zodat Den Haag overall voldoet aan de normen voor luchtkwaliteit en geluid. De concentratie van het verkeer op regionale en stedelijke hoofdwegen ontlast de woon- en verblijfsgebieden van doorgaand autoverkeer. Dynamisch verkeersmanagement draagt bij aan een goede doorstroming op het netwerk. Dit komt de luchtkwaliteit ten goede. Tot slot kunnen ook het parkeer- en prijsbeleid bijdragen aan een bewuster gebruik van de auto en een beheerste groei van autokilometers in de stad.

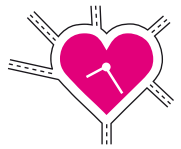
3.3 Milieu-effecten Haagse Nota Mobiliteit

Voor de vaststelling van de Haagse Nota Mobiliteit is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld en wordt de daarbij behorende procedure voor een 'plan-MER' doorlopen. Dat houdt in dat de milieueffecten van het voorgenomen beleid systematisch in beeld zijn gebracht. Tevens zijn daarbij alternatieven voor en aanvullingen op het voorgenomen beleid in beschouwing genomen. Op deze plaats wordt verwezen naar de rapportage over de plan-MER.

Samengevat

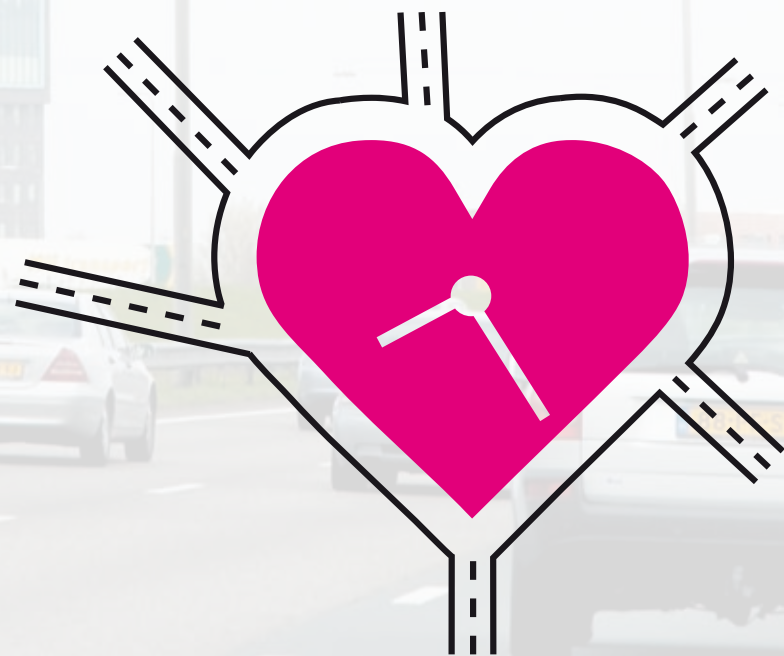
- Den Haag wil in 2040 een klimaatneutrale stad zijn en voldoen aan de wettelijke normen voor lucht en geluid.
- In 2020 is de uitstoot van CO₂ door het verkeer 30% lager dan in 1990.
- Stedelijke verdichting als basis voor een duurzame en gezonde stad.
- Stimulering van het fietsgebruik (30%) en het openbaar vervoer (40%).
- Stimulering van schone, stille en zuinige voertuigen en brandstoffen (aardgas en elektriciteit).
- Een efficiënt gebruik van het bestaande mobiliteitssysteem en het infrastructurele netwerk.





hoofdstuk 4

betrouwbare bereikbaarheid

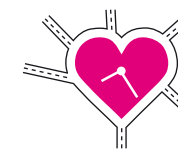


4.1 Betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties

De gemiddelde Hagenaar verplaatst zich iets minder dan drie keer per dag. Tienduizenden forenzen reizen elke dag de stad uit of in. Anderen reizen naar de stad als toerist, om sport te beoefenen, te winkelen of familie en vrienden te bezoeken. Een vlotte en betrouwbare bereikbaarheid van de stad is daarom voor velen prettig en aantrekkelijk. En meer dan dat. Want voor veel voorzieningen, instellingen en bedrijven is een betrouwbare bereikbaarheid een belangrijke basiswaarde om goed te kunnen functioneren en tot bloei te kunnen komen.

Den Haag streeft daarom naar een betrouwbare bereikbaarheid voor alle reizigers. In de praktijk is het echter nodig om binnen dat streven keuzes te maken, bijvoorbeeld vanwege financiële beperkingen. Den Haag kiest er voor om prioriteit te geven aan de bereikbaarheid van *toplocaties*: locaties waar – nu of in de toekomst – veel werkgelegenheid en voorzieningen geconcentreerd zijn. Deze locaties zijn de sleutels van de ontwikkeling van de stedelijke economie en vitaliteit. Veel mensen reizen juist daarheen en zijn dus vooral gebaat bij een optimale bereikbaarheid van de Haagse toplocaties.

De gewenste betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties vergt een optimale aansluiting op fiets- en looproutes, openbaarvervoersverbindingen en het wegennet. Vooral voor het openbaar vervoer en de auto is niet alleen een goede aansluiting op het netwerk vereist, maar telt voor de reiziger ook de kwaliteit van de verbinding in termen van snelheid, betrouwbare en overstapmogelijkheden. Voor auto en openbaar vervoer zijn daarom concrete reistijdeisen geformuleerd. Daarmee kan op een objectieve manier inzichtelijk worden gemaakt of locaties voldoende bereikbaar zijn. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de reistijdeisen verder beschreven en uitgewerkt.



4.2 Locatietypes

Niet alle toplocaties zijn hetzelfde van karakter. Ze liggen verschillend ten opzichte van de infrastructuur, ze hebben elk een eigen ruimtelijk-economisch programma en een eigen bedieningsgebied en ze verschillen in omvang en ruimtelijk schaalniveau. Den Haag onderscheidt drie soorten toplocaties:

Toplocaties op internationale schaal

Den Haag positioneert zichzelf als internationale stad van recht en vrede en wil mede daarom ook centrum zijn van congressen en toerisme. Bovenal is Den Haag echter het regeringscentrum en gastheer van vele internationale organisaties en diplomatie.

Om op internationale schaal goed te presteren is een rechtstreekse en optimale aansluiting op (inter)nationale netwerken onontbeerlijk. Concreet gaat het om goede verbindingen met Schiphol en Rotterdam-The Hague Airport, om aansluiting op de hogesnelheidstreinen naar Frankrijk en Duitsland en om goede aansluitingen op het snelwegennet. De internationaal georiënteerde functies zijn en worden in Den Haag vooral geconcentreerd in de Internationale Zone⁴ en in de binnenstad. Scheveningen Bad is vooral een internationale toplocatie voor toerisme en vrije tijd.

Toplocaties op de schaal van Randstad en Zuidvleugel

Bij toplocaties op deze schaal gaat het om bestaande en nieuwe werk-, winkel- en vrijetijdslocaties, die niet alleen voor inwoners van Den Haag van belang zijn maar ook veel bezoekers en werknemers uit de hele Randstad aantrekken. De hiervoor aangegeven (inter)nationaal georiënteerde locaties Centrum, Internationale Zone en Scheveningen Bad hebben ook op dit schaalniveau betekenis. Daarnaast gaat het om Scheveningen Haven, Raamweg, Binckhorst, Beatrixkwartier, Laakhaven, Vlietzone, Ypenburg en Forepark. Deze locaties bevinden zich in verschillende ontwikkelingsfasen maar hebben gemeenschappelijk dat verdere intensivering en versterking van functies de komende periode voorzien wordt.

⁴ Het World Forum en omgeving, het stroomgebied van de Haagse Beek, de omgeving van het Hubertusviaduct en het terrein van de Alexanderkazerne ontwikkelen zich in samenhang tot 'Internationale Zone' van Den Haag. Meer groen, betere bereikbaarheid en meer ruimte voor internationale instellingen, internationaal onderwijs, hotels en woningen vormen de ingrediënten voor deze ontwikkeling.

Toplocaties op regionale schaal

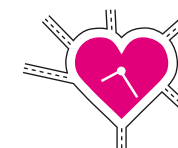
Den Haag wil haar positie als centrumgemeente van het Stadsgebied Haaglanden verstevigen. Daarom wil Den Haag ook de locaties waarop werkgelegenheid en voorzieningen met een regionaal bereik zijn gevestigd, uitbreiden en versterken.

Toplocaties op regionale schaal zijn Kijkduin, de Uithof, Leyenburg en de Haagse Markt. Daarnaast spelen de (inter)nationale en Randstedelijke toplocaties ook op de schaal van de regio een rol. Ook die locaties moeten daarom goed bereikbaar zijn vanuit de hele regio.

De verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling van bovengenoemde toplocaties betekent vooral een versterking van de 'Centrale Zone' (Scheveningen – Internationale Zone – Binnenstad – Binckhorst – Vlietzone – Ypenburg) van Den Haag, die als een brede band vanaf de kust naar de A4 loopt. Juist in die zone is het verbeteren en veiligstellen van de bereikbaarheid van groot belang voor de toekomst en de ontwikkelingskansen van Den Haag.

Impressie nieuwbouw
International Criminal Court





4.3 Reistijden

De toplocaties moeten binnen aanvaardbare reistijden bereikbaar zijn om goed te kunnen functioneren. Wat een 'aanvaardbare reistijd' is hangt af van het ruimtelijke schaalniveau waarop bepaalde werkgelegenheid of voorzieningen georiënteerd zijn. In de Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006) zijn destijds de volgende reistijdeisen geformuleerd:

- Vanuit woongebieden binnen de stad/agglomeratie zijn de toplocaties binnen een half uur bereikbaar.
- Vanuit de woongebieden in de regio zijn de toplocaties binnen 45 minuten bereikbaar.
- Vanuit de woongebieden in de Zuidvleugel/Randstad zijn de toplocaties binnen 1 uur bereikbaar.
- Voor locaties op (inter)nationale schaal is geen reistijdeis gesteld. Deze toplocaties moeten vooral een goede aansluiting hebben op de HST-Oost en de HST-Zuid, evenals een goede verbinding met de luchthavens Schiphol en Rotterdam-The Hague Airport.

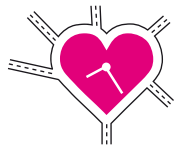


Den Haag onderschrijft de reistijdeisen uit de Netwerkanalyse Zuidvleugel, maar kan alleen directe invloed uitoefenen op de reistijden binnen de stad. De reistijdeisen in deze Haagse Nota Mobiliteit hebben daarom vooral daarop betrekking. Voor regionale locaties geldt een lagere reistijdeis dan voor internationale en Randstedelijke toplocaties. Argument daarbij is dat regionale bedrijven en voorzieningen relatief minder afhankelijk zijn van klanten, bezoekers en werknemers die van verder weg aanreizen. Voor internationale toplocaties geldt een scherpere reistijdeis voor openbaar vervoer, omdat op die locaties een sterke concurrentiepositie van het OV wordt nagestreefd. Enerzijds om congestie voor de auto te beperken, anderzijds omdat vanwege de concentratie van werknemers en bezoekers juist op die hoogstedelijke locaties een groot reizigersaanbod verwacht wordt.

In de huidige situatie spelen in hoofdzaak de volgende bereikbaarheidsproblemen:

- De reistijden naar de toplocaties aan de kust zijn deels te lang voor zowel openbaar vervoer als de weg.
- Het wegennet is congestiegevoelig en voldoet daarmee niet aan de betrouwbaarheidseisen.
- De reistijden voor het openbaar vervoer naar de nieuwe ontwikkellocaties zijn te lang.

De maximaal aanvaardbare reistijd tussen de stadsrand (voor de auto) of het hoofdstation (OV inclusief wachttijd) en de internationale en randstedelijke toplocaties is 20 minuten in de spits. De bijbehorende betrouwbaarheidseis is dat deze reistijd in 95% van alle gevallen haalbaar is. Voor regionale toplocaties geldt een maximaal aanvaardbare reistijd van 30 minuten. Voor internationale toplocaties geldt alleen voor het OV een reistijdeis van 15 minuten (inclusief wachttijd) vanaf het hoofdstation.



STADSPOORTEN EN TOPLOCATIES

- | | | | |
|--|---------------------------|---|-----------------------------|
|  | internationale toplocatie |  | stadspoort openbaar vervoer |
|  | randstedelijke toplocatie |  | stadspoort weg |
|  | regionale toplocatie |  | centrale zone |

kaart 4.1

4.4 Stadspoorten

Den Haag wil betrouwbare reistijden bieden vanaf het moment dat reizigers de stad binnen komen tot aan de bestemming op een toplocatie (zie ook kaart 4.1). De plekken waar reizigers de stad binnenkomen of verlaten, heten stadspoorten. Voor het wegverkeer zijn dat:

- De belangrijkste aansluitingen van het onderliggende wegennet op de A4 (Noordelijke Randweg, Utrechtsebaan, Rotterdamsebaan, Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en Lozerlaan).
- De kruisingen van de belangrijkste wegen vanuit het Westland (N213 en N222), Leiden en de Bollenstreek (N44) met de Internationale Ring (respectievelijk Lozerlaan en Noordelijke Randweg).

Vanaf de stadspoorten lopen logische routes in alle windstreken naar de andere grote steden in de Randstad dan wel naar andere delen van de Zuidvleugel. Binnen de stad zorgen stedelijke hoofdwegen voor een goede verbinding tussen stadspoorten en toplocaties. Stadspoorten voor het openbaar vervoer zijn de hoofdstations binnen Den Haag, waar intercitytreinen en sprinters stoppen (intercitystations). Concreet gaat het om de stations Den Haag Centraal, Hollands Spoor en Laan van Nieuw-Oost-Indië (NOI) en op termijn station Ypenburg.

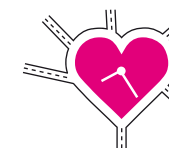


Ook de P+R-locaties aan de rand van de stad functioneren als een soort stadspoort waar automobilisten ‘verleid’ worden om over te stappen op het openbaar vervoer. Tussen P+R-locaties en toplocaties zijn geen aparte reistijdeisen geformuleerd. Wel zijn de P+R-locaties gelegen op locaties waar de hoofdwegen en hoogwaardig en frequent openbaar vervoer elkaar kruisen, zodat een vlotte overstap optimaal wordt gefaciliteerd.

4.5 Voorkeursroutes

Het is niet nodig en ook niet mogelijk dat elke toplocatie vanaf elke stadspoort binnen 20 minuten bereikbaar is. Den Haag gaat uit van voorkeursroutes. Dat zijn routes die voor de reiziger logisch zijn en bijdragen aan de gewenste evenwichtige verdeling van het verkeer over de verschillende invalsroutes en openbaarvervoersverbindingen. Daarom moet elke toplocatie binnen de reistijdeis bereikbaar zijn vanaf de twee dichtstbijzijnde stadspoorten voor de auto en vanaf de twee dichtstbijzijnde intercitystations met het openbaar vervoer.

Den Haag ziet het liefst dat autoreizigers de stad binnenrijden via de stadspoort die zo dicht mogelijk bij hun bestemming ligt. De bewegwijzering en de dynamische reizigersinformatie zal hierop worden afgestemd. De gemeente zal de doorstroming op de voorkeursroutes op een voldoende peil houden.



Voorkeursroutes autoverkeer naar toplocaties in de kustzone

Toplocaties in de kustzone zijn vanaf de Rijkswegen bij voorkeur via de Internationale Ring bereikbaar. Het gaat om de locaties Scheveningen Haven, Scheveningen Bad, Kijkduin, Leyenburg, Uithof en Internationale Zone/World Forum. De reistijdseisen over de weg zijn berekend via de volgende voorkeursroutes (zie ook kaart 4.2):

- Uit de richting Rotterdam/Delft vanaf het knooppunt A4/Harnasch, via de route Lozerlaan en Noordwestelijke Hoofdroute (Segbroeklaan/Sportlaan).
- Uit de richting Utrecht/Zoetermeer vanaf het knooppunt Prins Clausplein (A4/A12), via de route A4 en Noordelijke Randweg.
- Uit de richting Amsterdam/Schiphol/Leiden vanaf het knooppunt N14/N44, via de Noordwestelijke Hoofdroute, of, voor de bestemmingen Uithof en Leyenburg via de A4, vanaf het knooppunt A4/N14 via de route Lozerlaan.
- Uit de richting Westland vanaf de stadspoorten aan de N211 via de Lozerlaan en Noordwestelijke Hoofdroute.

VOORKEURSRUTES TOPLOCATIES KUSTZONE



kaart 4.2

- Stadspoort voor bereikbaarheid bestemmingen kustzone en langs de internationale ring

Voorkeursroutes autoverkeer naar toplocaties Centrum en zone landzijde

Toplocaties in en rond het centrum en aan de landzijde van de agglomeratie zijn vanaf de Rijkswegen bij voorkeur bereikbaar via de invalsroutes Utrechtsebaan, Rotterdamsebaan of Prinses Beatrixlaan. Het gaat om de locaties Binckhorst, binnenstad, Raamweg, Laakhaven, Beatrixkwartier, Ypenburg en Vlietzone. De reistijden over de weg zijn berekend via de volgende voorkeursroutes:

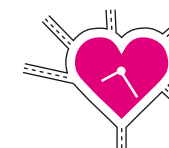
- Uit de richting Rotterdam/Delft vanaf het knooppunt Ypenburg (A13/A4), via de Rotterdamsebaan. Voor de Haagse Markt is de route via de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk een optie.
- Uit de richting Utrecht/Zoetermeer vanaf het knooppunt Prins Clausplein (12/A4) via de Utrechtsebaan. Voor de Haagse Markt is ook voor dit verkeer de route via de Prinses Beatrixlaan een optie.
- Uit de richting Amsterdam/Schiphol/Leiden vanaf het knooppunt Prins Clausplein (A4/N14) via de Utrechtsebaan. Voor de bestemming Raamweg geldt: vanaf het knooppunt N44/N14. De Haagse Markt is te bereiken via de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk.

VOORKEURSRUTES TOPLOCATIES CENTRUM EN ZONE LANDZIJDE



kaart 4.3

- Stadspoort voor bereikbaarheid bestemmingen Centrum, Vlietzone en Binckhorst



Hoofdroutes openbaar vervoer

De toplocaties zijn met het openbaar vervoer (bij voorkeur RandstadRail) bereikbaar vanaf de intercitystations/stadspoorten: de stations HS, CS, Laan van NOI en op termijn Ypenburg. Voorwaarde daarvoor is dat de ruimtelijke ontwikkeling op deze locaties voldoende vervoervraag oplevert voor een verantwoorde exploitatie van RandstadRail. Waar dat (nog) niet het geval is worden de toplocaties (voorlopig) met een goede busverbinding ontsloten.

Reistijdeisen en trajectsnelheden

Om de reistijdeisen concreet en meetbaar te maken, zijn ze voor auto en openbaar vervoer vertaald in *gemiddelde trajectsnelbeden* op de belangrijkste autoroutes en OV-lijnen naar de toplocaties. Indien die routes onder dat kwaliteitsniveau zakken, moet de gemeente bekijken welke maatregelen nodig zijn om de doorstroming te vergroten. In de hoofdstukken 5 (openbaar vervoer) en 7 (wegvervoer) is dit concept verder uitgewerkt.

Een goed functionerende hoofdstructuur met gegarandeerde trajectsnelheden voor auto en openbaar vervoer is zowel voor reizigers binnen de stad en de agglomeratie als voor reizigers die vanuit de regio, de Randstad en van verder weg komen, van belang om voldoende snel op een toplocatie te kunnen komen.

Samengevat

- Voorrang aan de bereikbaarheid van toplocaties met veel werkgelegenheid en/of voorzieningen.
- Reistijdeisen voor autoverkeer en openbaar vervoer naar toplocaties.
- Voorkeursroutes voor autoverkeer vanaf stadspoorten naar toplocaties.
- Hoogwaardige (RandstadRail)verbindingen naar toplocaties.

BEREIKBAARHEID TOPLOCATIES MET OPENBAAR VERVOER



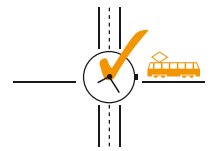
● OV-poort
■ centrale zone

kaart 4.4

REISTIJDEN NAAR DE TOPLOCATIES

schaalniveau	reistijd auto/OV	gemiddelde trajectsnelheid OV	gemiddelde trajectsnelheid auto
(inter)nationaal	direct aangesloten op HST-zuid, HST-oost, Schiphol en Rotterdam-The Hague Airport	100 tot 250 km/u (HST)	60 tot 80 km/u (autosnelweg)
Randstad	45 tot 60 minuten	60 tot 100 km/u (stedenbaan/intercity)	60 km/u (autosnelweg)
regio	30 tot 45 minuten	25 tot 40 km/u (RandstadRail, regionaal OV)	35 tot 40 km/u (internationale ring en stedelijke invalsroutes)
stad/agglomeratie	30 minuten	20 tot 25 km/u (RandstadRail, regionaal OV en HOV-tangenten)	20 tot 25 km/u (stedelijke hoofdwegen)
gebiedsontsluiting	maatwerk	maatwerk	maatwerk

tabel 4.5



hoofdstuk 5

vaker kiezen voor openbaar vervoer



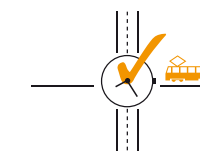
5.1 Aantrekkelijk openbaar vervoer

Den Haag wil een belangrijk deel van de mobiliteitsgroei in de komende 10 tot 20 jaar opvangen met het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer moet daarom aantrekkelijker zijn voor de reiziger en voldoende capaciteit bieden. In de afgelopen jaren is al forse vooruitgang geboekt door bijvoorbeeld de introductie van RandstadRail in de stad. De komende jaren zijn opnieuw grote investeringen nodig om de gewenste groei van het openbaar vervoer te bereiken. Die uitdaging ligt met name ook bij het Stadsgebied Haaglanden dat primair verantwoordelijk is voor het lokaal en regionaal openbaar vervoer.

Meer concreet streeft Den Haag voor 2020 naar groei van het aantal instappers in het openbaar vervoer met minimaal 40% ten opzichte van 2005. Dat betekent in deze periode een reizigersgroei van 2 tot 3% op jaarbasis. In 2030 wordt gestreefd naar een groei van 50% ten opzichte van 2005. Om dat te bereiken moet het openbaar vervoer beter voldoen aan een aantal eisen:

- Gemakkelijk in het gebruik.
- Comfortabel.
- Voldoende capaciteit.
- Toegankelijk voor mindervaliden.
- Vlot en betrouwbaar.

De bereikbaarheid van de belangrijkste concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen en de kwaliteit van de regionale verbindingen krijgen daarbij prioriteit. Vanuit de stad, maar ook vanuit de regio en vanuit de Randstad, moeten deze toplocaties binnen de reistijdseisen (zie hoofdstuk 4) met het openbaar vervoer bereikbaar zijn.

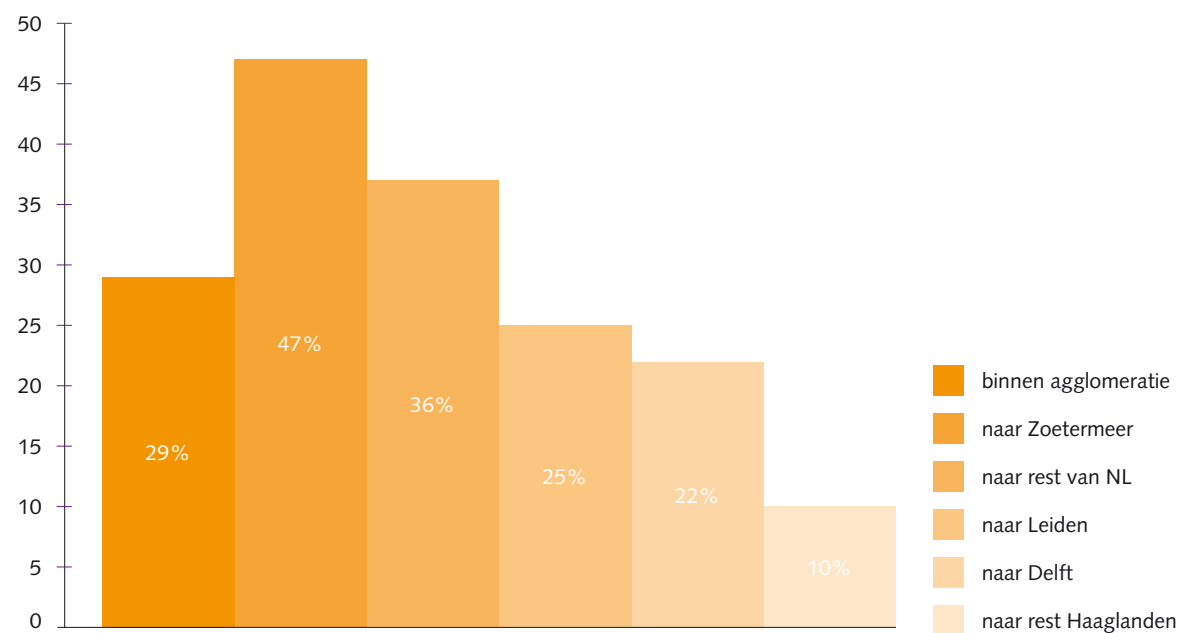


5.2 Noodzaak en kansen

Groei van het marktaandeel van het openbaar vervoer versterkt de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad en is daarmee een belangrijke voorwaarde voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Den Haag mikt daarom op een groei van het aantal instappers met minimaal 40% in 2020. Het marktaandeel openbaar vervoer groeit daardoor van 17 naar 20%. Dat lijkt niet veel, maar het is een trendbreuk omdat het marktaandeel de afgelopen jaren juist afgenomen is. Effectieve maatregelen, forse investeringen en het benutten van kansen zijn geboden om dit doel te halen.

Kansen voor het openbaar vervoer liggen vooral bij geconcentreerde reizigersstromen. Want daar is genoeg vraag om hoogwaardig openbaar vervoer met hoge frequentie te laten rijden. Is er eenmaal een goed aanbod van openbaar vervoer, dan is daarmee de basis gelegd voor het werven van nieuwe reizigers en het aantrekken van ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid daarvan. Zo versterken vraag en aanbod naar openbaar vervoer elkaar.

AANDEEL OV BIJ REIZIGERS VANUIT DEN HAAG IN 2007

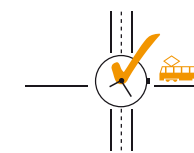


figuur 5.1

Binnen Den Haag zijn de reizigersstromen vooral gericht op de concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen – de ‘toplocaties’ – en op de Randstedelijke en regionale centra en de stations. De geplande ruimtelijke verdichting van de stad vergroot de kansen voor het openbaar vervoer. Dit geldt zeker voor gebieden met veel congestie op de weg, beperkte parkeermogelijkheden en betaald parkeren op de bestemming.

Vertaald naar de verschillende vervoerssystemen en schaalniveaus betekent dit dat er vooral groeikansen voor het openbaar vervoer zijn in:

- Het treinvervoer en het daarop aansluitende regionale en lokale vervoer. Het aantal treinreizigers groeit de laatste jaren al met 5% per jaar. Die groei levert ook extra reizigers op in het aansluitende regionale en lokale vervoer.
- Het regionale openbaar vervoer gericht op de ‘toplocaties’. De kwaliteit van het regionale openbaar vervoer is door de introductie van RandstadRail aanzienlijk verbeterd, maar er zijn nog steeds belangrijke vervoersrelaties waarop het regionale openbaar vervoer onvoldoende concurrerend is.
- Uit figuur 5.1 is af te lezen dat het marktaandeel openbaar vervoer behoorlijk varieert per gebied en afhankelijk is van de geboden kwaliteit van het openbaar vervoer in een bepaalde corridor. Groeikansen zijn er bijvoorbeeld te vinden in corridors met een geconcentreerde reizigersstroom, maar toch een relatief laag openbaarvoergebruik, zoals Delft. Op de verbindingen met Zoetermeer blijkt dat de investering in RandstadRail loont. Het OV-aandeel lag daar al hoog, maar na de start van RandstadRail in 2007 groeide het aantal reizigers binnen korte tijd met nog eens 20%. Juist op de regionale vervoersrelaties, waar de afstanden voor veel reizigers te lang zijn voor de fiets en het openbaar vervoer niet sterk ontwikkeld is, liggen er groeikansen voor het openbaar vervoer.
- Naast een verbindende functie heeft het openbaar vervoer ook een belangrijke ontsluitende en sociale functie. Het biedt veel bewoners de mogelijkheid om deel te nemen aan sociale en economische activiteiten in de stad. Dat is bijvoorbeeld van belang voor mensen die niet over een auto beschikken; dat is in 46% van de Haagse huishoudens het geval. Maar ook in meerpersoonshuishoudens met een of meer auto's, heeft lang niet ieder gezinslid een rijbewijs en permanent de beschikking over een auto. Goed functionerend ontsluitend openbaar vervoer is ook nodig als voeding voor de zwaardere, meer verbindende OV-lijnen.



5.3 Meer en beter openbaar vervoer

Den Haag wil de beoogde groei van het openbaar vervoer bereiken op basis van de volgende speerpunten:

- Duidelijke opbouw van het OV-netwerk.
- Goede internationale aansluitingen op de hogesnelheidstrein (HST) en de vliegvelden.
- Hogere frequenties en verdichting rond intercitystations en Stedenbaan.
- Investeren in Netwerk RandstadRail.
- Verbeteren van HOV-tangentverbindingen.
- Handhaven van lokaal ontsluitend openbaar vervoer.
- Verbeteren van comfort, reizigersinformatie en toegankelijkheid.
- Veiligheid in het openbaar vervoer.

5.3.1 Duidelijke opbouw van het OV-netwerk

Voor de reiziger is het van belang dat er duidelijke en herkenbare verbindingen zijn met een reistijd die concurrerend en betrouwbaar is. De voorkeur gaat daarbij uit naar rechtstreekse verbindingen, maar wanneer een overstap nodig is, zijn goed ingerichte knoop- en overstappunten een vereiste.

In deze nota staat de bereikbaarheid van de toplocaties voor voorzieningen en werkgelegenheid centraal. Daarbij gaat het om bereikbaarheid op verschillende ruimtelijke schaalniveaus, al naar gelang het wervingsgebied en het bereik van de op de locaties gevestigde werkgelegenheid of voorzieningen: de agglomeratie, regio, Randstad en Europa. Zeker op de langere afstanden geldt dat het openbaar vervoer alleen aantrekkelijk is als het voldoende snel en frequent is. Daarom staan in deze nota richtlijnen voor de maximaal aanvaardbare reistijden. Die zijn ook vertaald naar streefwaarden voor de gemiddelde trajectsnelheid en frequentie op het OV-netwerk.

Schaalniveaus en netwerken

Over het algemeen geldt: hoe langer de verplaatsingsafstand, hoe groter de behoefte aan een snel systeem. Op internationaal schaalniveau staan het HST-netwerk en de verbindingen met de luchthavens Schiphol en Rotterdam-The Hague Airport centraal. Voor verplaatsingen binnen Nederland en de Randstad gaat het vooral om snelle intercitytreinen tussen de grote kernen. Op het niveau van de Zuidvleugel vormt StedenbaanPlus het dragende OV-systeem. Voor verplaatsingen binnen de Haagse agglomeratie en de regio vormen RandstadRail en de HOV-tangenten de dragers. Voor verplaatsingen binnen de stad is er daarnaast nog een ontsluitend netwerk van stadstrams, stadsbussen en taxi.



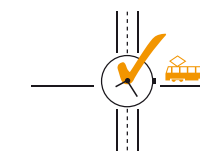
De openbaar vervoerlijnen binnen dat netwerk staan niet op zichzelf. Reizigers maken alleen een keuze voor het openbaar vervoer indien de hele verplaatsingsketen op orde is. De reis per openbaar vervoer moet dus van deur tot deur goed geregeld zijn. Trein, RandstadRail en busvervoer moeten naadloos op elkaar aansluiten. Ook de aansluiting op het voor- en natransport, te voet, op de fiets of met de auto moet op orde zijn. In hoofdstuk 8 ‘stimuleren ketenmobiliteit’ wordt hier verder op in gegaan.

In tabel 5.2 staat de functieverdeling van de netwerken op de verschillende schaalniveaus met de daarbij behorende trajectsnelheid en frequentie.

STREEFBEELDEN TRAJECTSNELHEID EN FREQUENTIE OV-NETWERK

schaalniveau	systeem	streefbeeld trajectsnelheid	streefbeeld frequentie werkdag
(inter)nationaal (100–800 km)	HST	200–300 km/u	1 rit/u
nationaal/Randstad (20–200 km)	intercity	80–100 km/u	6 ritten/u
Randstad/regio (10–40 km)	Stedenbaan	50–60 km/u	6 ritten/u
regio (3–25 km)	RandstadRail regiokwaliteit	25–40 km/u	8–12 ritten/u
agglomeratie (2–12 km)	RandstadRail agglokwaliteit	20–25 km/u	8–12 ritten/u
agglomeratie (2–12 km)	HOV-tangenten	20–25 km/u	minimaal 6 ritten/u
gebiedsontsluiting (1–6km)	stadstram en stadsbus	15–20 km/u	minimaal 4 ritten/u (bus) minimaal 6 ritten/u (tram)

tabel 5.2



5.3.2 Goede internationale aansluitingen op de HST en de vliegvelden

Den Haag wil een optimale aansluiting op het netwerk van hogesnelheidstreinen richting Brussel, Londen, Parijs, Berlijn, Keulen en Frankfurt. Vanaf Den Haag Centraal komt er naar verwachting vanaf 2013 een snellere verbinding via de HST-zuid naar Brussel. Naast deze verbinding krijgt Den Haag een snelle shuttleverbinding met een cross-platform-overstap in Rotterdam op de HST-zuid naar Parijs. Voor een snellere verbinding met Duitsland zet Den Haag in op een directe aansluiting op de HST-oost vanaf station Den Haag Centraal.

Ook een goede aansluiting van Den Haag op de internationale luchthavens is van belang voor het internationale vestigingsmilieu in de stad. Den Haag Centraal moet per openbaar vervoer frequent en binnen redelijke tijd verbonden zijn met Schiphol en Rotterdam-The Hague Airport.

(INTER)NATIONALE BEREIKBAARHEID DEN HAAG MET HET OV



kaart 5.3

- Hoge Snelheids Trein (HST)
- Intercity
- Randstadrail
- Luchthaven
- HST-station

Met een reistijd van 30 minuten en een frequentie van 6 keer per uur (dienstregeling 2010) is de verbinding met Schiphol op orde. Verbetering van de OV-aansluiting op Rotterdam-The Hague Airport is echter noodzakelijk. De shuttleverbinding tussen de luchthaventerminal en RandstadRail is een goede eerste stap. De reiziger krijgt meer houvast als de naam van de betreffende RandstadRail halte (Meijersplein) ook een verwijzing naar het vliegveld bevat.

5.3.3. Hogere frequenties en verdichting rond intercitystations en Stedenbaan

Intercity: snelle verbindingen met de Randstad en Nederland

Den Haag zet in op hogere frequenties en uitbreiding van het aantal intercitystations en -verbindingen. Rond deze stations is intensieve ruimtelijke ontwikkeling te verwachten.

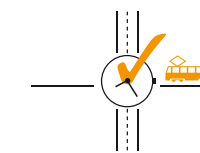


Frequente en snelle intercityverbindingen zijn nodig om ervoor te zorgen dat de andere grote steden in de Randstad binnen maximaal 45 minuten te bereiken zijn. De voortgaande integratie – qua arbeidsmarkt, voorzieningen en zakelijke contacten – van de Randstad krijgt daarmee versterking en ondersteuning.

Het streefbeeld voor 2020 is een hogere frequentie, waarbij er naar Rotterdam en Leiden minimaal 6 keer per uur een intercitytrein rijdt. Die frequentie maakt het raadplegen van de dienstregeling overbodig. Extra capaciteit op het traject Den Haag–Rotterdam is daarbij vereist. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is verder onderzocht welke capaciteitsuitbreiding noodzakelijk is om hogere frequenties op dit traject mogelijk te maken. Het betreft in elk geval uitbreiding naar vier sporen tussen Rijswijk en Delft Zuid.

Op de lijn Den Haag–Utrecht rijdt nu overdag een intercitytrein met een frequentie van vier keer per uur. Een groeiende vervoersvraag kan op lange termijn perspectief bieden op verhoging van de frequentie naar zes intercity's per uur. Voor het eventueel realiseren van deze hogere frequentie is uitbreiding van de capaciteit op dit traject een vereiste. Hier ligt ook een relatie met de gewenste verbetering van de aansluiting op de HST-oost.

Station Laan van NOI zal vanaf 2010 een intercitystation zijn, al zullen niet alle intercity's er ook stoppen. Geleidelijk krijgt station Ypenburg een sterkere positie in het regionale OV-netwerk door realisatie van tramlijn 19, een betere tangentverbinding met Rijswijk en in de periode na 2020 een nieuwe RandstadRail verbinding die Zoetermeer via station Ypenburg, Vlietzone en de Binckhorst met het Haagse stadscentrum verbindt. Samen met een zwaar ruimtelijk programma van werkgelegenheid en voorzieningen rond het station legt dit de basis voor een sterke groei van het aantal instappers. Voor de periode 2020–2030 zet Den Haag daarom in op de intercity bediening van station Ypenburg.



Stedenbaan: frequente verbindingen binnen de Zuidvleugel

Het programma Stedenbaan zet voor de stoptreinen in de Zuidvleugel van de Randstad in op hogere frequenties, nieuw treinmaterieel (sprinters) en ruimtelijke ontwikkelingen rond de stations. Daarnaast moet de kwaliteit van de stations en de stationsomgeving verbeteren door integrale ontwikkeling. Dat houdt in: verbetering van veiligheid, beheer en onderhoud, betere looproutes, voldoende ruimte voor bewaakte en onbewaakte fietsparkeerplaatsen en betere bewegwijzering en reisinformatie. Stedenbaan heeft vooral een functie voor regionale verplaatsingen over afstanden van 10 tot 40 kilometer en verbindt Den Haag met de regio's Rotterdam, Leiden, Dordrecht en Gouda. Daarnaast heeft Stedenbaan ook een functie voor snelle verplaatsingen binnen Haaglanden.



Hogere treinfrequenties, van minimaal 6 sprinters per uur, maken het veel interessanter om op Stedenbaanstations over te stappen. Het bus- en tramnetwerk van Den Haag krijgt een sterkere oriëntatie op de Stedenbaanstations door kwaliteitsverbetering en doorstromingsmaatregelen op de tangentverbindingen. Een voorbeeld is de tangentverbinding van Leyenburg via station Moerwijk en de Binckhorst naar station Voorburg, die zowel station Moerwijk als station Voorburg aandoet. Bij de stations Delft Zuid, Rijswijk, Voorburg, Zoetermeer, Mariahoeve, Ypenburg en Laan van NOI komen nieuwe of betere P+R-voorzieningen. Dat geldt ook voor het nog te openen station Bleiswijk-Zoetermeer.

De Stedenbaanstations Moerwijk, Voorburg en Mariahoeve zijn stations waar uitsluitend sprinters stoppen. Voor station Moerwijk geldt dat de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving het station een nieuwe context geven. Primair moeten de loop- en fietsverbindingen naar het station sterk verbeteren. Daarnaast krijgt het station door een goede aansluiting op RandstadRail (lijn 9) en HOV-tangent (lijn 26) een sterkere functie als knooppunt voor verplaatsingen naar Den Haag Zuidwest. Met de gefaseerde ontwikkeling van het station moet de overstap tussen trein, RandstadRail en bus verbeterd worden. Station Voorburg ligt in de nabijheid van de Binckhorst. Het is wenselijk dit station een sterkere functie voor de ontsluiting van de Binckhorst te geven. Op korte termijn kan worden gedacht aan het verbeteren van de loop- en fietsroutes tussen het station en de Binckhorst. Op lange termijn is ook het opschuiven of verlengen van het station daarbij een optie.

StedenbaanPlus en Randstadnet

In 2011 is het concept Stedenbaan uitgebreid tot 'StedenbaanPlus'. Aan de hoogfrequente stoptreindiensten uit Stedenbaan zijn toegevoegd verbindingen zoals RandstadRail, de Rotterdamse metrolijnen, RijnGouwelijn, Trampus en de hoogwaardige regionale buscorridors. Het streefbeeld van StedenbaanPlus is een samenhangend, voor de reiziger duidelijk herkenbaar, regionaal openbaar vervoernetwerk, optimaal gecombineerd met de ruimtelijke ontwikkeling op knooppunten in de Zuidvleugel. StedenbaanPlus richt zich primair op

de Zuidvleugel van de Randstad maar is daarnaast ook onderdeel van het Randstadnet. Het OV-bureau Randstad werkt aan uniforme reisinformatie voor de hele Randstad.

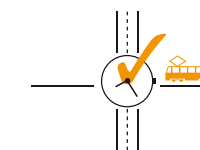
5.3.4. Investeren in Netwerk RandstadRail

Binnen de stad, de agglomeratie en de regio is – naast Stedenbaan – RandstadRail het dragende OV-systeem. De basis voor hoogwaardige kwaliteit is gelegd met de verbindingen met Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag Zuidwest. De verdere uitbouw van RandstadRail is de belangrijkste investering in het regionale OV-netwerk voor de komende periode. In de planperiode tot 2020 gaat het om een investering van tenminste 750 miljoen euro in nieuw materieel, nieuwe trajecten en verbetering van bestaande trajecten. Doel is het vergroten van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer door kortere reistijden, hogere frequenties, voldoende capaciteit en meer betrouwbaarheid en comfort.

Michael uit de Verenigde Staten

Michael (52), afkomstig uit de Verenigde Staten en werkzaam voor een internationaal softwarebedrijf: 'Ik woon sinds een jaar als expat in het centrum van Den Haag en reis voor mijn werk veel door Europa. Het openbaar vervoer is hier goed geregeld. Ik reis veel met de HSL-treinen naar België, Frankrijk en Duitsland. Het is een snelle en betrouwbare verbinding en ik ben dan meteen in het centrum van de grote steden. Wel jammer dat je vanuit Den Haag altijd moet overstappen voor de trein richting Parijs.'





Concept Netwerk RandstadRail

Netwerk RandstadRail is een flexibel OV-systeem dat zich aanpast aan de fysieke en ruimtelijke mogelijkheden en de behoefte van de reiziger. Het netwerk is opgezet vanuit de volgende uitgangspunten:

- Netwerk RandstadRail is voor de reiziger herkenbaar als één systeem met een eenduidige huisstijl van voertuigen, haltes en informatievoorziening. De lijnen hebben een comfortabele gelijkvloerse instap, een hoge frequentie van 8 keer per uur, een betrouwbare reistijd en ruime toegankelijke haltes met dynamische reisinformatie.
- Netwerk RandstadRail biedt rechtstreekse verbindingen naar de binnenstad en hoofdstations, zodat overstappen zo min mogelijk nodig is en men dicht bij de bestemming kan uitstappen. Vrijwel alle RandstadRail lijnen doen daarom zowel de binnenstad als één of meer intercitystations aan. Op verplaatsingen waar wel een overstap nodig is, zorgt de hoge frequentie voor korte wachttijden.
- Regiokwaliteit: een deel van de RandstadRail trajecten is ingericht op het snel bedienen van de zwaarste vervoersstromen binnen de regio over afstanden van 3 tot 25 km. Het gaat om snelle verbindingen tussen Delft, Zoetermeer, de intercitystations, de Haagse binnenstad en de kust. Deze langere regionale trajecten vereisen een vlote verplaatsing met een gemiddelde trajectnelheid van 25 tot 40 kilometer per uur. Het traject Zoetermeer–Den Haag is een voorbeeld van een traject dat al op regiokwaliteit is ingericht.
- Agglokwaliteit: een deel van de RandstadRail trajecten is ingericht voor snelle en directe verbindingen tussen woongebieden in de agglomeratie, de binnenstad en de stations. Agglokwaliteit veronderstelt vlote verplaatsingen over afstanden tussen 2 en 12 kilometer met een gemiddelde trajectnelheid van 20 tot 25 kilometer per uur. De RandstadRail trajecten van lijn 3 en 4 tussen het centrum en Den Haag Zuidwest zijn voorbeelden van trajecten waar RandstadRail deze agglokwaliteit heeft.

RandstadRail Centrale Zone: opwaarderen en uitbreiden lijn 1, 9 en 11

Netwerk RandstadRail wordt in de periode tot 2020 verder uitgebreid volgens deze uitgangspunten. Het opwaarderen en uitbreiden van lijn 1, 9 en 11 in de Centrale Zone⁶ heeft prioriteit. Het gaat dan om het opwaarderen van de bestaande tramlijnen naar RandstadRail kwaliteit in combinatie met realisatie van nieuwe trajecten voor de ontsluiting van de ontwikkelingslocaties Binckhorst, Vlietzone en Scheveningen Haven.

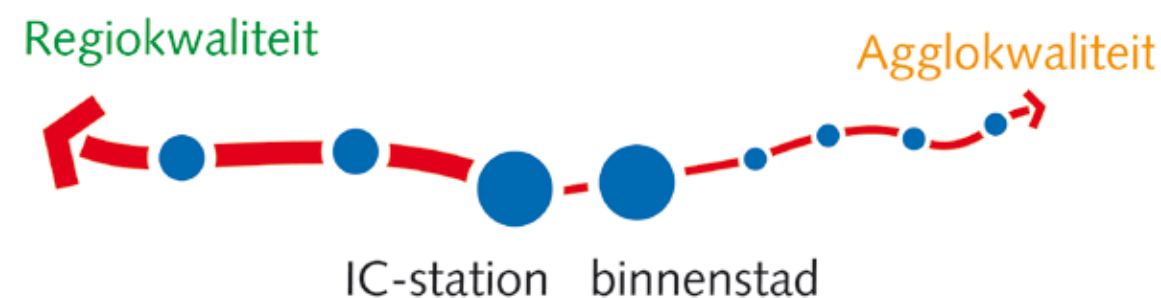
Er wordt gekozen voor versterking van het openbaar vervoer in de Centrale Zone omdat de belangrijkste ontwikkelingsgebieden en de toplocaties zich hier bevinden. In de Centrale Zone werken 200.000 mensen. Belangrijke publiekstrekkingen zoals de binnenstad en Scheveningen maken tevens onderdeel uit van de Centrale Zone. Jaarlijks bezoeken 32 miljoen mensen de binnenstad.

Scheveningen heeft 16,5 miljoen bezoekers per jaar. Door de concentratie van functies in de Centrale Zone is juist daar een goede basis voor verdere verbetering van het openbaar vervoer en dat is ook noodzakelijk om de verwachte mobiliteitsgroei te kunnen opvangen en de bereikbaarheid over de weg niet verder onder druk te zetten.

Investeringen in het openbaar vervoer in de Centrale Zone sluiten goed aan op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling, zoals voorzien in de Structuurvisie Den Haag Wéreldstad aan Zee. Ook kunnen deze investeringen onderdeel uitmaken van een nieuw ruimtelijk 'sleutelproject', dat de ontwikkelingen in de Vlietzone, Binckhorst, binnenstad, Internationale Zone en Scheveningen nadrukkelijker aan elkaar koppelt.

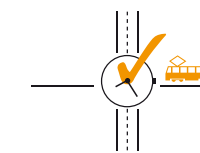
PRINCIPE VAN NETWERK RANDSTADRAIL

Rechtstreekse verbindingen, trajectnelheid aangepast aan de omgeving en altijd via een hoofdstation en de binnenstad. Voorbeeld Zoetermeer–Den Haag



figuur 5.4

⁶ De zone Ypenburg–Vlietzone–Binckhorst–Binnenstad–Internationale Zone–Scheveningen.



Lijn 1: Delft–Binckhorst–Binnenstad–World Forum–Scheveningen

Tussen Delft en Den Haag Centraal krijgt lijn 1 een opwaardering tot regio-kwaliteit. Einddoel is een RandstadRail verbinding met een gemiddelde traject-snelheid van 30 tot 40 kilometer per uur en een frequentie van (minimaal) acht keer per uur. Dat vereist deels een nieuw tracé dat zoveel mogelijk onafhankelijk van het autoverkeer functioneert. Dit deel van lijn 1 vormt in het eindbeeld een essentiële schakel in de verbetering van de regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer en een belangrijke drager van de ruimtelijke ontwikkeling in de Vlietzone en de Binckhorst. Tevens zorgt deze lijn voor een snellere verbinding van de P+R Hoornwijk met de binnenstad en Scheveningen.



Tussen Hoornwijk en Den Haag Centraal is aanleg van een nieuw tracé nodig. Een snelle verbinding is alleen mogelijk met een directe verbinding tussen de Binckhorst en de Vlietzone. Bij de aanleg van de Rotterdamsebaan moet daarom rekening worden gehouden met de aanleg van dit railtracé. Realisering van dit tracé is pas zinvol op het moment dat er voldoende vervoersvraag is. Afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling en mogelijkheden is een gefaseerde aanleg van dit tracé een optie, waarbij de lijn in eerste instantie bij station Voorburg kan eindigen. In samenwerking met de buurgemeenten en het Stadsgebied Haaglanden wil Den Haag verder onderzoeken welke mogelijkheden haalbaar en uitvoerbaar zijn. In de Vlietzone, die pas na 2020 wordt ontwikkeld, moet rekening worden gehouden met een nieuw tracé voor RandstadRail.

Vanaf Den Haag Centraal loopt lijn 1 op agglowkwaliteit via de binnenstad en World Forum door naar Scheveningen Bad. Aanleg van een tramtracé via de Herengracht en de Fluwelen Burgwal is een nader te onderzoeken optie om de aansluiting van lijn 1 op de binnenstad te verbeteren. Een ongelijkvloerse kruising van de Scheveningsweg met de Johan de Wittlaan zou bijvoorbeeld de betrouwbaarheid en doorstroming verbeteren van lijn 1 naar Scheveningen.

RANDSTADRAIL CENTRALE ZONE: LIJN 1, 9, 11



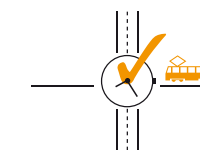
kaart 5.5

Lijn 9: Scheveningen Bad–Den Haag Centraal–Den Haag HS–Den Haag Zuidwest

Tussen het Centraal Station en Scheveningen Bad krijgt lijn 9 een opwaardering tot regiokwaliteit. Op dit traject is een gemiddelde traject-snelheid tussen de 25 en 30 km per uur gewenst met een frequentie van (minimaal) 8 keer per uur. Om dat te bereiken wordt onderzocht hoe de doorstroming op dit traject verbeterd kan worden. Ook optimalisering van de haltelocaties kan bijdragen aan een hogere traject-snelheid.

Een snelle en betrouwbare RandstadRail verbinding is essentieel voor een goede ontsluiting van Scheveningen Bad. Scheveningen Bad trekt veel bezoekers en toeristen bij mooi weer en evenementen, maar ook bij minder goed weer: in totaal 13 miljoen bezoekers per jaar. De voortgaande groei en de ruimtelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat het aantal bezoekers in de periode tot 2030 verder zal groeien. Ook ruimtelijke ontwikkeling van werkgelegenheid in het Benoordenhout en de Internationale Zone vragen om een verbinding van RandstadRail kwaliteit.

Tussen de binnenstad en Den Haag Zuidwest wordt lijn 9 geschikt gemaakt voor RandstadRail. Het tracé wordt aangepast op de inzet van bredere voertuigen. Hogere frequenties en ruime haltes met dynamische reisinformatie moeten hier zorgen voor voldoende capaciteit, betrouwbaarheid en kwaliteit. De gemiddelde streefsnelheid ligt op aggloniveau, dat wil zeggen 20–25 km/u.



Lijn 11: Scheveningen Haven–Den Haag HS–Binckhorst–Vlietzone–Zoetermeer

In de periode 2011–2015 wordt de bestaande tramlijn 11 omgebouwd tot RandstadRail verbinding. In de periode daarna, mede afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling, kan deze lijn verlengd worden. Fasering in de aanleg en verbetering van deze lijn is goed mogelijk. Vanaf de kust kijkend gaat het achtereenvolgens om:

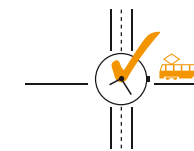
- De komende jaren zijn in Scheveningen Haven nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, zoals voor het Norfolkterrein. Voor een betere doorstroming op lijn 11 en het doortrekken van de verbinding naar het Norfolkterrein is een voldoende aanbod van reizigers een randvoorwaarde. Hiervoor is in ieder geval een intensief stedelijk programma met minimaal enkele publiekstrekkingen noodzakelijk, die op regionaal en Randstedelijk niveau functioneren. Voor een aantrekkelijke reistijd tussen Hollands Spoor en Scheveningen Haven is dan een gemiddelde trajectsnelheid van 25 tot 30 kilometer per uur vereist.
- Deze verbinding ontsluit tevens de Haagse Markt en de omliggende dichtbevolkte woonwijken in de 19^e-eeuwse schil, waarbij aansluiting plaatsvindt op het ontwikkelingsgebied Lijn 11-zone Transvaal/Regentesse-Zuid. Voor het verhogen van de trajectsnelheid zijn ongelijkvloerse kruisingen met zware autostromen te onderzoeken, zoals op de kruisingen met de Internationale Ring.
- Lijn 11 eindigt in eerste instantie bij station Hollands Spoor. Op lange termijn, voor de periode 2020–2030, is er een nieuw regionaal RandstadRail tracé mogelijk. Lijn 11 wordt dan vanaf station HS via de Binckhorst doorgetrokken naar de Vlietzone, station Ypenburg en Zoetermeer. Tot de Vlietzone maakt deze verbinding gebruik van hetzelfde tracé als RandstadRail lijn 1 naar Delft.
- Tussen de Vlietzone, Ypenburg en Zoetermeer volgt de verbinding een eigen tracé. Deze nieuwe RandstadRail lijn maakt een directe verbinding mogelijk tussen Zoetermeer, de Internationale Zone en Scheveningen; daarmee verbetert de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen tussen kust en binnenstad. Een tweede directe verbinding tussen Zoetermeer en het Haagse Centrum zorgt er ook voor dat deze zware regionale vervoerrelatie minder kwetsbaar is voor verstoringen.

- In de omgeving van het station Ypenburg en het Prins Clausplein ontstaan mogelijkheden voor een grootschalige P+R, die via RandstadRail snel met het centrum en Scheveningen verbonden is. De tweede RandstadRail verbinding met Zoetermeer moet een vergelijkbare karakteristiek krijgen als de bestaande RandstadRail verbinding met Zoetermeer; dat betekent een gemiddelde trajectsnelheid tussen de 30 en 40 kilometer per uur. De realisatie mogelijkheid voor dit deel van lijn 11 is mede afhankelijk van de omvang van het ruimtelijke programma dat in de Vlietzone wordt gerealiseerd.

Michael uit de Verenigde Staten

'Het prettige van reizen met het OV is dat ik in de trein gewoon door kan werken. Naast aansluiting op internationale spoorlijnen heeft Den Haag ook goede verbindingen met de luchthavens Schiphol en Rotterdam Airport. Dit is voor mij erg handig aangezien ik regelmatig terugvlieg naar de VS.'





RandstadRail lijn 2, 15, 16 en 17: netwerk compleet maken

Het RandstadRail netwerk wordt compleet gemaakt met het opwaarderen van de tramlijnen 2, 15, 16, 17 en 19 naar RandstadRail agglomwaliteit. Het gaat om lijnen die de woongebieden binnen de agglomeratie snel, frequent en direct met de hoofdstations en de binnenstad verbinden. De belangrijkste investeringen op deze lijnen zijn gericht op verhoging van de capaciteit, de betrouwbaarheid en een goede toegankelijkheid. Het gaat dan om verhoging van de frequentie, inzet van nieuw materieel met meer capaciteit en nieuwe toegankelijke haltes met dynamische reizigersinformatie.

De forse reizigersgroei van 40% in 2020 en eisen aan de toegankelijkheid vragen ook om inzet van materieel met meer capaciteit en een gelijkvloerse instap. Dat betekent dat alle RandstadRail lijnen in de periode tot 2020 geschikt worden gemaakt voor laagvloerse trams met meer capaciteit. In de periode tot 2014 worden de RandstadRail lijnen 2, 9 (Vrederust–CS), 11, 17 (Wateringen–CS) en eventueel lijn 19 geschikt gemaakt voor inzet van nieuwe RandstadRail voertuigen met een breedte van 2,65 meter. Ook de haltes worden hier ingericht op een gelijkvloerse instap. In de periode tussen 2015 en 2020 moeten ook op RandstadRail lijnen 1, 15 en 16 nieuwe voertuigen met meer capaciteit gaan rijden. Er moet daarbij nog een keuze worden gemaakt tussen bredere of langere voertuigen.

Doorstroming auto–RandstadRail

Een betrouwbare dienstregeling met hoge frequenties en snelheden is alleen haalbaar indien RandstadRail geen grote hinder ondervindt van zware stromen kruisend autoverkeer. Dat geldt in de eerste plaats voor kruispunten met regionale- en stedelijke hoofdwegen, waar ook eisen gelden voor de doorstromingskwaliteit van het autoverkeer. Hier kan een soepele afwikkeling van het autoverkeer conflicteren met een soepele afwikkeling van RandstadRail. Maar het geldt ook op kruispunten waar de intensiteit van RandstadRail zodanig hoog is dat er, bij prioriteit voor het OV, onvoldoende ruimte is voor afwikkeling van het lokale autoverkeer. Er komt daarom een onderzoek naar maatregelen die de doorstroming van zowel RandstadRail als het autoverkeer verbeteren. Voor de kruisingen van RandstadRail met de Centrumring, de Internationale Ring, het Rijswijkseplein, de Loosduinseweg en het traject Koninginnegracht zal onderzocht worden of er maatregelen nodig zijn om RandstadRail en autoverkeer te ontvlechten, bijvoorbeeld door realisatie van ongelijkvloerse oplossingen.

Tophaltes Netwerk RandstadRail

Een verplaatsing met RandstadRail begint en eindigt op de halte. De kwaliteit van de haltes is mede bepalend voor de kwaliteit van het totale vervoersproduct. In het netwerk van RandstadRail hebben enkele haltes een bijzondere positie. Het zijn de haltes bij de knooppunten HS, CS, Grote Marktstraat, Leyenburg en bij de publiekstrekkingen Spui, Madurodam, Haagse Markt, Leyweg, Binckhorst, Beatrixkwartier en de kust. De haltes vormen het visitekaartje voor het openbaar vervoer. Grote groepen reizigers, waaronder veel bezoekers en werknemers, maken dagelijks gebruik van deze haltes. Op deze tophaltes van RandstadRail is extra aandacht voor kwaliteit gewenst. Het vraagt om goede stedenbouwkundige inpassing, aandacht voor de looproutes, een architectonische vormgeving die aansluit bij de omgeving, ruime perrons, goede beschutting, ruim voldoende fietsparkeerplaatsen en uitgebreide real-time-reisinformatie.

NETWERK RANDSTADRAIL



- RandstadRail regiokwaliteit (hogere snelheid)
- RandstadRail agglomwaliteit (inpassing & knelpunten)
- ↔ RandstadRail studietraject
- ↔ RandstadRail airportshuttle
- RandstadRail bus
- IC-station
- Stedenbaan station
- OV-knoop/P+R
- centrale zone

kaart 5.6



Binnenstad

Met de toename van het OV-gebruik en hogere frequenties neemt ook de druk op het RandstadRail netwerk in de binnenstad toe. Dat leidt tot een aantal knelpunten en opgaven. Hiernaar komt een verkennende studie, waarin de volgende kwesties in samenhang worden bestudeerd:

- Het tramnetwerk in de binnenstad is kwetsbaar voor verstoringen. De tunnel onder de Grote Marktstraat is hier een voorbeeld van. Bij een calamiteit in de tunnel kan een groot deel van het RandstadRail netwerk niet meer functioneren. Ook andere punten in het netwerk zijn kwetsbaar.
- De verlegging van lijn 1 naar de Binckhorst brengt met zich mee, dat er behoefte ontstaat aan een koppeling van die lijn aan de binnenstad. Een nieuw tracé over de Fluwelen Burgwal is hierbij een optie.
- Het westelijk deel van de binnenstad (Grote Markt en omgeving) is relatief slecht met station Holland Spoor verbonden, een directe railverbinding op deze relatie zou inspelen op een grote vervoersvraag.

Kijkduin

Kijkduin vormt, naast Scheveningen, de tweede Haagse badplaats. Vooral op drukke stranddagen in de zomer veroorzaakt het autoverkeer congestie op de toevoerwegen. De komende jaren staan in Kijkduin nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op het programma, waaronder de bouw van nieuwe woningen. Om het openbaarvervoergebruik te stimuleren is een betere verbinding met Kijkduin wenselijk. In de eerste instantie wordt ingezet op kwaliteitsverbetering op de tangentverbinding (bus 23). Op de lange termijn, indien het programma in Kijkduin verder intensiveert, kan draagvlak ontstaan voor het doortrekken van RandstadRail lijn 3 naar Kijkduin. Binnen de ruimtelijke ontwikkeling van Kijkduin moet de realisatie van een tramlijn daarom niet onmogelijk worden gemaakt.

5.3.5 Verbeteren HOV-tangentverbindingen

Het netwerk van RandstadRail en tramlijnen is sterk op het centrum gericht. De lijnen bedienen de zwaarste stromen in de stad. Lang niet alle verplaatsingen beginnen of eindigen echter in het centrum. Tangenten – de dwarsverbindingen buiten het centrum om – zijn minder goed ontwikkeld. Tangenten met Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) maken het OV-netwerk compleet en bedienen de zwaarste vervoerrelaties tussen de woongebieden, stations, winkelcentra en concentraties buiten het centrum om. Rechtstreekse tangentverbindingen nemen voor veel reizigers de noodzaak weg om een omweg via het centrum te maken. Een goed voorbeeld is de verbinding tussen Den Haag-Zuidwest en Delft. Bij voldoende frequentie en trajectsnelheid is deze verbinding een goed alternatief voor een reis via station Hollands Spoor of Centraal. In de huidige situatie zijn het stedelijke buslijnen, zoals lijn 23, die de tangentiële relaties in de stad bedienen. Met de komst van HOV-tangenten worden deze verbindingen opgewaardeerd.



HOV-tangenten bieden vervoer over deeltrajecten die elkaar overlappen. De verbinding van Kijkduin naar Rijswijk bedient bijvoorbeeld zowel de relatie Kijkduin-Leyweg als de relatie Leyenburg-station Rijswijk. Bundelen van deze reizigersstromen versterkt het draagvlak voor een frequente bediening. Den Haag zet in op versterking van die tangents waarop voldoende vervoersvraag is.

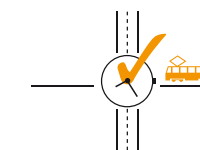
Voor de tangentverbindingen geldt een kwaliteit die vergelijkbaar is met die van het agglonet van RandstadRail. Dat betekent een gemiddelde trajectsnelheid tussen de 20 en 25 kilometer per uur, een frequentie van minstens 6 ritten per uur en een rechtstreekse lijnvoering. Om deze snelheden en frequenties te behalen mogen de HOV-tangenten geen hinder ondervinden van congestie op het wegennet. Op locaties met structurele congestie moet worden onderzocht of de doorstroming kan worden verbeterd, bijvoorbeeld door realisatie vrijliggende busbanen of beïnvloeding van de verkeerslichten. De vervoersvraag en de mogelijkheden voor inpassing bepalen of een buslijn volstaat of dat bediening per tram mogelijk is.

OPENBAAR VERVOER TANGENTVERBINDINGEN



- HOV-tangent
- intercitystation
- Stedenbaan station
- OV-knoop/P+R

kaart 5.7



Den Haag zet voor de periode tot 2020 en daarna in op het versnellen en het bieden van betrouwbare reistijden op de volgende HOV-tangenten (zie ook kaart 4.3):

- Leidschendam–Leidschenveen–station Ypenburg–Delft Centrum–Delft Technopolis.
- Vrederust–busstation Leyenburg–World Forum–Scheveningen Bad.
- Kijkduin–busstation Leyenburg–Leyweg–In de Bogaard–station Rijswijk–station Voorburg–Laan van NOI–International Criminal Court–Scheveningen Bad.
- Kijkduin–Internationale Zone–Mariahoeve.
- Busstation Leyenburg–station Moerwijk–Binckhorst–station Voorburg.
- Station Rijswijk Plaspoelpolder–Hoornwijk/Vlietzone–station Ypenburg–Leidschenveen.
- Busstation Leyenburg–Leyweg–Wateringseveld–Harnasch–Delft Centrum–Zoetermeer–Leiden.

5.3.6 Handhaven van lokaal ontsluitend openbaar vervoer

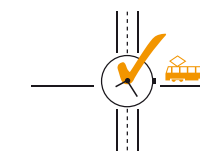
De stadstram en de stadsbus moeten plekken bedienen die niet door andere OV-lijnen zijn ontsloten. De tramlijnen 6, 10 en 12 en de stadbussen zorgen er in de huidige situatie al voor dat vrijwel alle inwoners van Den Haag binnen een loopafstand van 500 meter (overeenkomend met een hemelsbrede straal van 400 meter) van de woning over een OV-halte kunnen beschikken. Stadstram en stadsbus zijn er voornamelijk voor verplaatsingen in de stad over kortere afstanden. De nabijheid van haltes is daarom van groter belang dan een hoge trajectnelheid. De bus rijdt mee met het overige (auto)verkeer, waarbij de trajectnelheid gemiddeld tussen de 15 en de 20 kilometer per uur zal liggen. Het streven is: een minimumfrequentie van zes keer per uur voor de tram en vier keer per uur voor de bus. Het netwerk van stadstrams en bussen moet goede aansluitingen bieden op snellere OV-lijnen, waaronder trein, RandstadRail en HOV-tangenten. Ook de regiotaxi Haaglanden is een vorm van openbaar vervoer. De regiotaxi verzorgt vervoer van deur tot deur voor een prijs, die tussen die van het gewone openbaar vervoer en de taxi ligt. De regiotaxi is voor iedereen beschikbaar, maar is speciaal ingericht voor reizigers die niet zo goed ter been zijn.

Een bijzondere lokale opgave betreft de toeristische ontsluiting van de drie kernen in Scheveningen: Haven, Bad en Dorp. Het gaat daarbij om een vervoersverbinding die attracties en parkeergarages langs de kust met elkaar verbindt. Dat is ook goed voor een optimale benutting van de parkeercapaciteit. Korte loopafstanden tussen de attracties, parkeergarages en haltes zijn belangrijker dan een hoge trajectnelheid. Ook moet het systeem goed inspelen op de sterk fluctuerende vervoersvraag, die afhankelijk is van weer, seizoen en evenementen. Een OV-dienst binnen een vaste dienstregeling is daarom niet de meest voor de hand liggende oplossing. De Gemeente Den Haag wil in samenwerking met belanghebbende partijen onderzoeken welke mogelijkheden hier kansrijk zijn.

Michael uit de Verenigde Staten

'Wat mij verder opvalt aan Nederland is dat er zoveel wordt gefietst. Ik vind dit mooi om te zien en het is echt uniek voor Nederland. Het is niet alleen handig voor de korte afstanden, maar ook heel gezond. En je mijd ook nog eens de files, een win-win situatie dus. Er zouden alleen wel meer fietsenstallingen mogen komen, want rondom het station is er soms geen door-komen aan. Ik vind ook dat sommige fietspaden wel erg dicht op de rijbaan voor het autoverkeer liggen. Bredere fietspaden en meer 30 km/u zones in drukke gebieden zouden voor mij het fietsen nog aantrekkelijker maken.'





5.3.7 Verbetering comfort, reizigersinformatie en toegankelijkheid

Aantrekkelijker openbaar vervoer vraagt niet alleen om investeringen in infrastructuur, maar ook om meer gemak en comfort voor de reiziger. Daarbij gaat om de inzet van nieuw tram- en busmateriaal, goede haltevoorzieningen, real-time-reisinformatie op de haltes en online. Ook de OV-chipkaart moet leiden tot een groter gemak voor de reiziger.

Het openbaar vervoer moet goed toegankelijk zijn, ook voor mensen met een lichamelijke beperking. Haltes en voertuigen mogen geen barrière opleveren voor rolstoelgebruikers en mensen met een visuele handicap. Er zijn in Den Haag 1000 bus-, tram- en RandstadRail haltes. Deze haltes moeten zo veel mogelijk toegankelijk zijn voor rolstoelen en voorzien zijn van geleidelijnen voor visueel gehandicapten. De hoogste prioriteit hebben de belangrijke knooppunten, zoals treinstations, overstapstations en voorzieningen als winkelcentra en zorginstellingen. Waar mogelijk liften de verbeteringen mee met lopende projecten. Bij RandstadRail geldt een gelijktijdige aanpak van alle haltes langs een nieuwe lijn.

Een betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Stadsgebied Haaglanden en de verschillende wegbeheerders. Het Stadsgebied is verantwoordelijk voor de aanschaf van voertuigen die toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. De gemeente is in haar rol als wegbeheerder verantwoordelijk voor de inrichting van de haltes. Ook actuele reisinformatie is van belang voor de reiziger (zie tevens paragraaf 11.4)

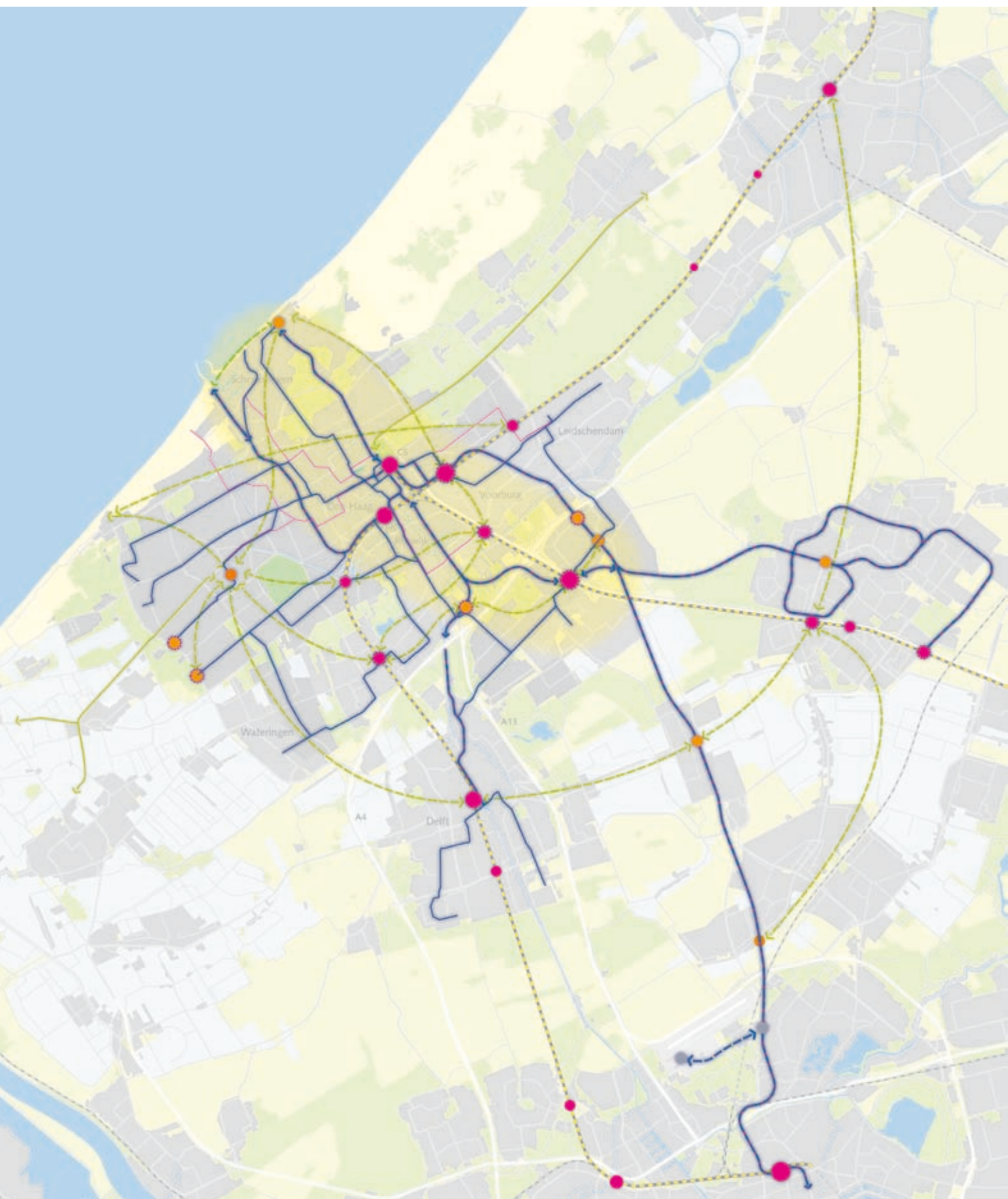
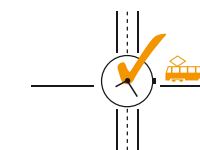
5.3.8 Veiligheid in het openbaar vervoer

Den Haag zet zich in voor een sociaal veilig openbaar vervoer. Voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer heeft de gemeente een verantwoordelijkheid bij de inzet van politie en justitie en bij de locatiekeuze en inrichting van de haltes. Hierbij werkt de gemeente samen met de opdrachtgever van het regionale openbaar vervoer, het Stadsgebied Haaglanden. De verantwoordelijkheid en de coördinatie van de uitvoering ligt primair bij het Stadsgebied Haaglanden. Met het Stadsgebied en met de concessiehouders voor het openbaar vervoer worden concrete afspraken gemaakt over de verdeling van de verantwoordelijkheden en taken. Maatregelen op het vlak van sociale veiligheid in het openbaar vervoer zijn bij voorkeur probleemgericht, dat wil zeggen op die haltes, lijnen, locaties en aspecten waar dat nodig is. Financiering van maatregelen is primair een zaak van Haaglanden. De verantwoordelijkheid en inzet van de gemeente richt zich vooral op de aanpak van specifieke problemen, bijvoorbeeld de inzet van conducteurs op de tram op risicovolle lijnen. Met het Stadsgebied worden in die gevallen concrete, realistische en meetbare prestatieafspraken gemaakt.

Samengevat

- De verbindingen voor regionale verplaatsingen moeten sneller: RandstadRail regiokwaliteit op trajecten van lijn 1, 9 en 11 die de Centrale Zone van Den Haag ontsluiten; versterken van de Stedenbaanstations door frequente treindiensten; versterken van aansluitende HOV-tangenten en geconcentreerde ruimtelijke ontwikkeling.
- RandstadRail agglomkwaliteit voor betrouwbare en frequente bediening op stedelijke trajecten binnen de agglomeratie. Het comfort in het voertuig en op de halte verbeteren door bredere voertuigen, gelijkvloerse instap en real-time-reisinformatie.
- Optimale aansluiting op het HST-netwerk, Schiphol en Rotterdam-The Hague Airport.





STREEFBELD OPENBAAR VERVOERNETWERK

- | | | | |
|--|-----------------------------|--|---------------------------------------|
| | Intercity/Stedenbaan | | RandstadRail airportshuttle |
| | RandstadRail regiokwaliteit | | toeristische ontsluiting Scheveningen |
| | RandstadRail agglokwaliteit | | IC-station |
| | HOV-tangent | | Stedenbaan station |
| | HOV-bus | | regionaal knooppunt |
| | stadstram | | met P+R-voorziening |
| | RandstadRail studietraject | | centrale zone |

kaart 5.8

hoofdstuk 6

meer en vaker op de fiets



6.1 Ruimte voor fietsers

Den Haag wil het gebruik van de fiets optimaal faciliteren met goede voorzieningen voor de rijdende en stilstaande fiets. De fiets past uitstekend in een stad die ruimtelijk wil verdichten en toch leefbaar en bereikbaar wil blijven. Fietsen is vlot, gezond, schoon, klimaatneutraal en de fiets neemt weinig ruimte in beslag. De fiets is voor velen ook een prima manier om voldoende te bewegen en het groen in en om de stad op te zoeken.

Den Haag wil dan ook zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen. Doel is het fietsgebruik in de periode 2010–2020 met 30% te laten groeien en in de periode tot 2030 met 50%. Dit doel sluit naadloos aan op het beleid van het Stadsgebied Haaglanden.

6.2 Uitgangssituatie

Momenteel is de fiets in Den Haag vooral in trek voor korte verplaatsingen. Ongeveer 46% van de verplaatsingen tot 5 kilometer gaat per fiets. Maar ook op afstanden tot 7,5 kilometer kiest nog 28% van de reizigers voor de fiets. Kortom: de fiets is in Den Haag een populair vervoermiddel. Toch is het fietsgebruik in vergelijking tot andere grote Nederlandse steden nog relatief laag. In Utrecht en Amsterdam kiezen veel meer mensen voor de fiets dan in Den Haag. Een forse groei van het fietsgebruik lijkt daarom nog haalbaar in Den Haag. Ook als rekening wordt gehouden met verschillen met Utrecht en Amsterdam, zoals de omvang van de studentenpopulatie of de ruimtelijke structuur.



Het centrum van Den Haag (inclusief Beatrixkwartier, Laakhaven en Binckhorst) zal ook in 2020 de belangrijkste bestemming zijn voor fietsers uit de stad en de regio. De grote concentraties van arbeidsplaatsen, winkels en voorzieningen in het centrum, trekken dagelijks grote aantallen fietsers. De fiets speelt ook een belangrijke rol in het voor- en natransport van en naar het openbaar vervoer. Van de regionale treinreizigers kiest bijna eenderde ervoor om met de fiets naar het station te reizen. Een recente ontwikkeling is ook de opkomst van de elektrische fiets, die het mogelijk maakt grotere afstanden met minder energie af te leggen. Het fietsgebruik in Den Haag is in de afgelopen jaren met 2 tot 3% per jaar gegroeid. Den Haag wil maatregelen treffen om deze groei ook in de komende periode door te kunnen zetten.

6.3 Bevordering van het fietsgebruik

Goede fietsinfrastructuur is de basis voor groei van het fietsgebruik in de stad. Mensen maken sneller een keuze voor de fiets, indien de voorzieningen in de hele fietsketen op orde zijn. Dat betekent een goede stalling bij de woning, een snelle, comfortabele en veilige route naar de bestemming én een goede (bewaakte) fietsenstalling bij de bestemming. Daarnaast zal Den Haag extra aandacht besteden aan het creëren van aantrekkelijke doorgaande routes, omdat het gebruik van de fiets dan ook voor langere afstanden – ruwweg van 7,5 km tot 12 km – aantrekkelijker is.

FIETSGEBRUIK IN DE VIER GROTE STEDEN IN 2010

	aandeel van de fiets in de verplaatsing tot 7,5 km
Den Haag	28%
Rotterdam	23%
Utrecht	36%
Amsterdam	33%

tabel 6.1

BESTEMMINGEN DEN HAAG OP FIETSAFSTAND



kaart 6.2



Het op orde krijgen van de fietsinfrastructuur is echter niet voldoende. Ook andere belemmeringen voor fietsgebruik moeten worden weggenomen. Zo is fietsendiefstal een belangrijke reden om geen gebruik te maken van de fiets. Ook fietsvaardigheid is een basisvoorwaarde. Het aanbieden van fietslessen aan kinderen en volwassenen sluit hierop aan. Tot slot kan ook een goed imago bijdragen aan meer fietsgebruik. Dat vraagt om positieve communicatie en promotie van het fietsen in de stad. Het fietsbeleid richt zich op vijf speerpunten:

- Het op orde brengen van het fietsnetwerk.
- Het op orde brengen van fietsparkeervoorzieningen.
- Het stimuleren van het gebruik van de fiets in combinatie met OV (zie hoofdstuk 9).
- Het terugdringen van fietsendiefstal.
- Het verbeteren van promotie, communicatie en fietsvaardigheid.

De speerpunten keren nader uitgewerkt terug in uitvoeringsprogramma's, die betrekking hebben op periodes van vier jaar, te beginnen met een meerjarenprogramma Fiets voor de periode 2011–2014.

Innovatie: de elektrische fiets heeft toekomst

De elektrische fiets is in Nederland aan een flinke opmars bezig. Momenteel is één op de zes verkochte fietsen een elektrische fiets. De elektrische fiets kan vooral ouderen en forensen verleiden om vaker en verder te fietsen. Uit marktonderzoek blijkt bijvoorbeeld dat forensen op een gewone fiets gemiddeld 6,8 kilometer afleggen. Deze afstand neemt toe tot 9,8 kilometer als er gebruik wordt gemaakt van een elektrische fiets. De elektrische fiets brengt daarmee meer bestemmingen op 'fietsafstand'. De fiets wordt daarmee een aantrekkelijker alternatief voor korte autoverplaatsingen binnen de stad. De gemeente wil het gebruik van de elektrische fiets ondersteunen. De realisatie van sterroutes sluit perfect hierop aan. Maar ook de realisatie van oplaadpunten bij openbare fietsstallingen kan het gebruik van de elektrische fiets stimuleren.

6.4 Aanpak

De aanpak van de vijf speerpunten wordt hieronder verder uitgewerkt.

6.4.1 Het op orde brengen van het fietsnetwerk

Het op orde brengen van het fietsnetwerk bevat vier onderdelen:

- Realiseren van 'sterroutes' voor de fiets.
- Voltooiing van het hoofdnetwerk fiets.
- Verbetering van het basisnet in het centrum.
- Versterking van het recreatieve netwerk.

Sterroutes voor de fiets

Den Haag heeft een uitgebreid netwerk van hoofdfietsroutes met een totale lengte van ca. 260 kilometer. Fietsstroken en fietspaden zijn tot nu toe vooral aangelegd langs wegen en routes waar voldoende ruimte te vinden was voor dergelijke voorzieningen. Meestal zijn dat de drukke routes voor het autoverkeer. De verkeersveiligheid en het comfort voor de fietser zijn op dat hoofdnetwerk voortdurend verbeterd. Toch blijven er nog wensen over. Want die drukke verkeerswegen hebben vaak verkeerslichten en een minder schone lucht. Fietsers zoeken daarom graag een comfortabele route of doorsteek 'binnendoor' langs kleinere wegen waar minder verkeerslichten staan en minder verkeerslawaaï en luchtverontreiniging te duchten is. Nu de stad verder uitdijt, wordt ook het belang van vlotte en doorlopende fietsroutes groter.

Daarom wordt nu ingezet op een beleid waarin – naast de voltooiing van het hoofdnetwerk voor de fiets – een extra impuls aan de verbetering van het fietsnetwerk wordt gegeven. Zo wordt het aantrekkelijker om ook op de wat langere afstanden in de stad voor de fiets te kiezen. Deze impuls wordt gevonden door het aanwijzen van veertien sterroutes binnen het hoofdnetwerk.

Deze sterroutes hebben de volgende kenmerken:

- De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande verbindingen binnen het fietsnetwerk. Daar ligt de prioriteit voor kwaliteitsverbetering.
- Sterroutes verbinden de Haagse woonwijken met de belangrijkste fietsbestemming in de stad, het centrum van Den Haag.
- Daarnaast hebben ze een functie als aantrekkelijke fietsroutes vanuit de stad naar het buitengebied.



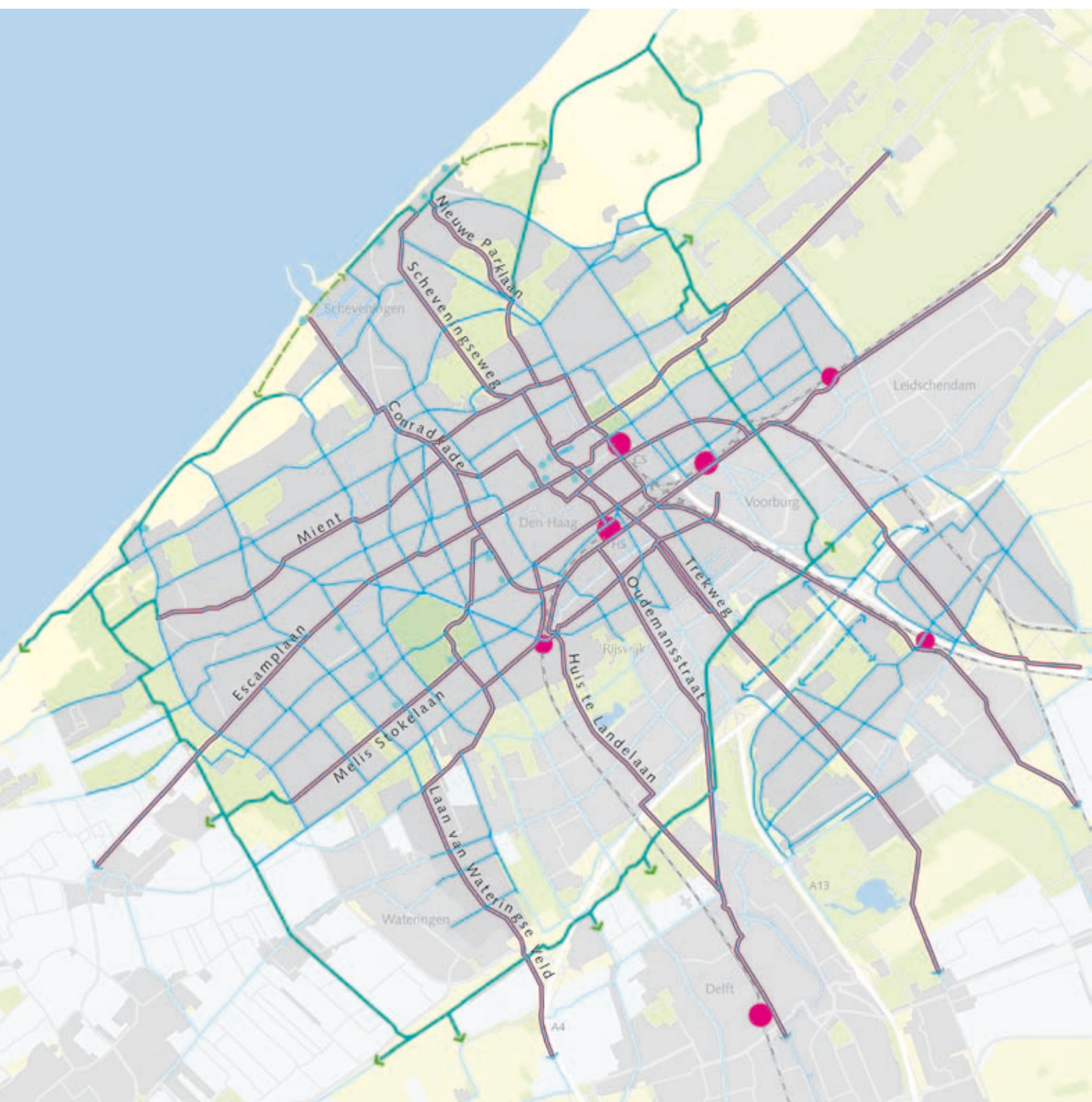
- Ook sluiten sterroutes zoveel mogelijk aan op andere belangrijke attractiepunten en ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. Denk hierbij aan de Haagse Markt, de Uithof en de Binckhorst.
- Sterroutes zijn comfortabel, snel, direct en veilig. Om de aantrekkelijkheid van het fietsen te verbeteren, lopen sterroutes voornamelijk langs rustige wegen en straten centraal door woongebieden. Er is gekozen voor straten en wegen met lage verkeersintensiteiten en verkeerslichten waar de fiets prioriteit kan krijgen. Stedelijke hoofdwegen worden dus zoveel mogelijk vermeden.
- Het kenmerk van een sterroute is de gesloten (asfalt)verharding en de vrije ligging van fietspaden, ruime fietsstroken of fietsstraten. In eerste instantie wordt gestreefd naar vrijliggende fietspaden. Waar het straatprofiel te krap is kunnen fietsstraten en ruime fietsstroken een goede alternatieve oplossing zijn. De uiteindelijke inpassing van sterroutes is verkeers- en stedenbouwkundig maatwerk. Op de sterroutes krijgen fietsvoorzieningen prioriteit. Dit betekent dat het maken van heldere keuzes onvermijdelijk is. Zo zal de inpassing van sterroutes in voorkomende gevallen ten koste gaan van parkeerplaatsen of een andere verkeerscirculatie noodzakelijk maken. De sterroutes moeten voor de fietsers logische en herkenbare routes vormen met een goede bewegwijzering.
- Het realiseren van de nu ontbrekende schakels op één sterroute zal zoveel mogelijk in onderlinge samenhang gebeuren. Fietsers zullen daardoor een merkbare kwaliteitsverbetering ervaren. Dat is belangrijk omdat, zeker voor de langere afstanden, mensen alleen voor de fiets kiezen wanneer de hele route op orde is.
- Een aantal van deze routes kruist grote barrières in de stad, zoals regionale en stedelijke hoofdwegen, spoorlijnen, snelwegen of kanalen. Deze barrières krijgen een overbrugging. De nieuwe fietsbrug over de A4, als onderdeel van de nieuwe fietsroute Ypenburg–Centrum langs de Trekvlies, is hiervan een goed voorbeeld. Bij de kruisingen met hoofdwegen moet er aandacht zijn voor een goede oversteekbaarheid, waarbij het fietsverkeer zo min mogelijk vertraging oploopt.
- De ontwikkeling van sterroutes staat niet op zichzelf. Daar waar deze routes door de Haagse ontwikkelingsgebieden lopen, is de inrichting van hoogwaardige fietsroutes onderdeel van de gebiedsontwikkeling.
- Buiten de gemeentegrenzen sluiten de sterroutes aan op het regionale fietsroutenetwerk van Haaglanden. Daarmee wordt ook aangesloten op hoogwaardige regionale (snel-) fietsroutes naar Rotterdam langs de Hofpleinlijn, Delft, Leiden, Zoetermeer en het Westland.

Op andere fietsverbindingen binnen het hoofdrouthenetwerk moet de kwaliteit van fietsvoorzieningen ook op orde zijn. De realisatie van ontbrekende schakels gebeurt hier zoveel mogelijk in samenhang met groot onderhoud, reconstructie en maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid. Nieuwe paden in het hoofdrouthenetwerk worden in asfalt gerealiseerd. Bestaande tegelpaden binnen het hoofdrouthenetwerk worden geleidelijk naar asfalt omgezet.

Basisnet centrum

In het centrum van Den Haag ligt een groot aantal belangrijke bestemmingen voor fietsers. Om het fietsen te stimuleren moeten deze bestemmingen optimaal voor de fiets bereikbaar zijn. Het hoofdrouthenet voor de fiets is hiervoor echter te grofmazig. Fietsers in het centrum gebruiken dan ook een diffuus netwerk aan routes om hun bestemming te bereiken. Daarom is er in het centrum een aanvulling op het hoofdrouthenetwerk voor de fiets nodig. Deze aanvulling is het ‘basisnet’ voor de fiets in het centrum’.





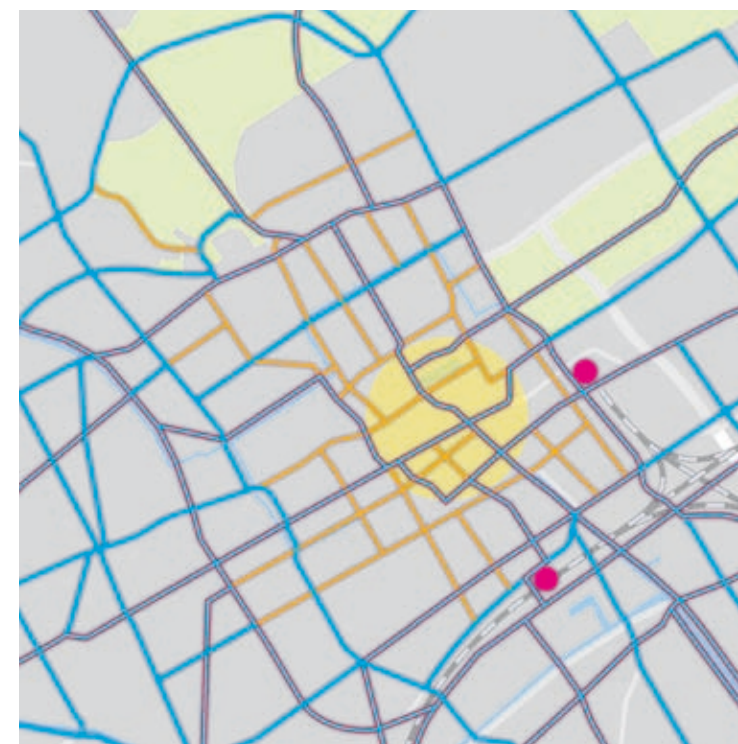
STREEFBELD FIETS

- Sterroute
- hoofdfietsroute
- recreatieve fietsroute
- - - zoekgebied hoofdfietsroute
- - - zoekgebied recreatieve fietsroute
- fietsstalling bij voorziening
- uitbreiding stallingscapaciteit bij station

kaart 6.3

Dit basisnet maakt grotendeels gebruik van de stadsstraten, waar vaak geen ruimte is voor inpassing van vrijliggende fietspaden. Deze stadsstraten moeten een fietsvriendelijke inrichting krijgen. Door kleinschalige inrichtingsmaatregelen, moet de positie van de fietser hier worden verbeterd. Als uitgangspunt voor het basisnet geldt dat op alle verbindingen, fietsen in twee richtingen is toegestaan. In straten met éénrichtingverkeer zijn fietsstroken tegen de richting mogelijk. Waar de breedte van de weg realisering van een fietsstrook- of pad niet toelaat, wordt bezien of een beperkte herinrichting (aanliggend fietspad, opheffen parkeren) of circulatiemaatregel mogelijk is. Op de routes van het basisnet zijn geen obstakels of onoverzichtelijke kruispunten aanwezig. De routes van het basisnet die door voetgangersgebieden gaan, zijn buiten de winkeltijden geopend voor fietsers. De hinder voor fietsers van geparkeerde auto's wordt zoveel mogelijk beperkt door een goede inrichting van parkeervakken en toegangen naar parkeergarages.

FIETSNETWERK CENTRUM



kaart 6.4

- basisnet centrum
- uitbreiding stallingscapaciteit binnenstad



Recreatieve routes

In de stadsrand sluiten de sterroutes aan op een 'recreatieve ronde', die verschillende groen- en recreatiegebieden om Den Haag met elkaar verbindt. Deze ronde is al voor een groot deel aanwezig en loopt onder meer door Madestein, het Haagse Bos, het Park 't Loo, het Westduinpark, Meijendel en langs de Vliet. Er ontbreken nog enkele schakels. Den Haag wil de recreatieve fietsroutes aan elkaar koppelen tot één recreatieve ronde door parken, bossen, duinen, landgoederen en recreatiegebieden. Daarmee ontstaan er veel meer mogelijkheden voor recreatief fietsen in en om de stad. De recreatieve ronde heeft een lengte van in totaal 42 km waarvan 18 kilometer op het grondgebied van de Gemeente Den Haag. De realisatie van ontbrekende schakels buiten Den Haag is daarmee een opgave die om een aanpak in Haaglandenverband vraagt. Een eerste stap is de bewegwijzering van de bestaande recreatieve routes in Haaglanden, uitgaande van een netwerk van recreatieve knooppunten. De recreatieve ronde moet ook goed aansluiten op de andere regionale recreatieve fietsroutes.

RECREATIEF FIETSEN IN DEN HAAG



kaart 6.5

6.4.2 Het op orde brengen van fietsparkeervoorzieningen

Het ontbreken van goede fietsparkeervoorzieningen zet een rem op de groei van het fietsgebruik. Uit angst voor fietsendiefstal en vandalisme schaffen mensen geen nieuwe fiets aan of ze gebruiken hem niet. Goede stallingen op bestemmingen, maar ook bij de woningen en het openbaar vervoer, zijn daarom van groot belang. In hoofdstuk 9 'Aantrekkelijke ketenmobiliteit' wordt ingegaan op de mogelijkheden van het gebruik van de fiets in combinatie met openbaar vervoer.

Fietsparkeervoorzieningen op bestemming

Den Haag vergroot de capaciteit van bewaakte en onbewaakte stallingen in de binnenstad. Met de gewenste groei van het fietsgebruik is er tot 2020 behoefte aan uitbreiding van de stallingruimte met minimaal 2500 plaatsen, vooral rond de Grote Marktstraat. Vanwege ruimtegebrek op straat en de grote voetgangersstromen wil de gemeente grootschalige inpandige fietsparkeervoorzieningen realiseren, die direct aansluiten op de belangrijkste fietsroutes. Dat moet vooral plaatsvinden in samenhang met grotere nieuwbouw en herontwikkelingsprojecten in de binnenstad. Daarnaast zal een praktijkproef uitwijzen of een bewaakte stalling in de omgeving van het Plein haalbaar is. Bij de stallingen in de binnenstad past een tariefstelling die meer fietsers verleidt om van deze voorzieningen gebruik te maken. Voor zover het de verblijfskwaliteit in de binnenstad niet verslechtert, kunnen er voornamelijk in de aanloopstraten naar de binnenstad ook kleinschalige fietsparkeervoorzieningen op maaiveld gerealiseerd worden. Om de aanwezige parkeer capaciteit optimaal te benutten is het belangrijk om fietswrakken en weesfietsen tijdig te verwijderen. Dat vraagt vooral om een goede handhaving.



Bij de bewaakte fietsparkeervoorzieningen *buiten* de binnenstad gaat het tenminste om behoud van het huidige aantal bewaakte stallingen. Bij nieuwe attractiepunten kan de behoefte uitwijzen dat ook hier voldoende vraag is naar nieuwe bewaakte fietsparkeervoorzieningen.

Bij stedelijke voorzieningen is de vraag bepalend voor de capaciteit van bewaakte of onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. Bezoekers moeten kunnen rekenen op voldoende fietsparkeerplekken in de directe nabijheid van winkelcentra, sportvoorzieningen, scholen en de kust. De inpassing van fietsparkeervoorzieningen kan ten koste gaan van parkeerplaatsen voor de auto.



Fietsparkeervoorzieningen bij de woning

Verbetering van fietsparkeervoorzieningen bij de woning verdient in het fietsbeleid bijzondere aandacht. In de dichtbevolkte stadswijken rond het centrum beschikken veel woningen niet over een eigen schuur of berging. Biesieklette exploiteert enkele buurtstallingen, maar dat biedt tot dusver onvoldoende soelaas. Het beleid is daarom mede gericht op realisatie van kleinschalige fietsparkeervoorzieningen zoals fietstrommels in de wijk. Het initiatief voor het aanvragen van een fietstrommel ligt bij de buurtbewoners en het aanbod volgt de vraag.

Uit oogpunt van stimulering van fietsgebruik en efficiënt ruimtegebruik hebben goede fietsparkeerplaatsen bij de woning prioriteit boven de aanwezigheid van parkeerplaatsen voor de auto. Voor de realisatie van grotere buurtstallingen kan de gemeente een financiële bijdrage verstrekken in de investeringskosten. Het initiatief voor realisatie ligt ook in dit geval bij de bewoners.

Normen voor fietsparkeren

Bij nieuwbouw van woningen, voorzieningen en kantoren is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor de realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen. Voor het fietsparkeren bij woningen is dit vastgelegd in de bouwverordening. Voor het fietsparkeren zijn alleen voor werknemers normen voor het aantal te realiseren stallingsplaatsen vastgelegd. Analooq aan de parkeernormen voor auto's, wil de gemeente ook normen ontwikkelen voor het parkeren van fietsen bij voorzieningen en kantoren. Deze normen moeten ervoor zorgen dat bewoners, bezoekers en werknemers kunnen beschikken over voldoende en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen. Vooral bij woningen zal daaraan ook de eis worden gekoppeld dat bewoners inpandig moeten kunnen stallen.

6.4.3 Het terugdringen van fietsendiefstal

Fietsendiefstal is een belangrijke reden om geen gebruik te maken van de fiets. Om de kans op diefstal terug te dringen heeft Den Haag sinds 2010, in navolging van andere grote steden een regionaal fietsdepot. Het 'fietsdepot Haaglanden' is een centraal verzamelpunt voor gestolen en verwijderde fietsen. Het fietsdepot controleert fietsen op diefstalsignalering. Teruggevonden fietsen gaan naar de rechtmatige eigenaar. In Amsterdam zorgde de oprichting van een fietsdepot – in combinatie met betere registratie en strengere handhaving – ervoor dat het diefstalrisico is gedaald.



6.4.4 Het verbeteren van promotie, communicatie en fietsvaardigheid

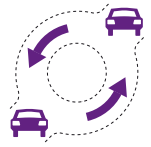
Niet iedereen kan fietsen en niet iedereen weet welke fietsvoorzieningen er in de stad aanwezig zijn. Onbekend maakt onbemind. Het is daarom belangrijk om, naast het aanleggen van goede fietsinfrastructuur, te investeren in communicatie, promotie en fietsvaardigheid.

Fietsgebruik is goed te promoten als onderdeel van een gezonde en positieve levensstijl. In Europese steden als Parijs en Londen is hiermee een cultuuromslag bereikt: de fiets is hier sterk in opkomst als onderdeel van een bewust en gezond gedrag. Een communicatieplan moet de basis vormen voor een gestructureerde en effectieve promotie van het fietsgebruik. Daarbij kunnen bekende Hagenaars fungeren als fietsambassadeurs. Via de GGD zal fietsen meer aandacht krijgen als een eenvoudige manier om dagelijks aan de voorgeschreven hoeveelheid gezonde lichaamsbeweging te komen.

Fietsvaardigheid is een basisvoorwaarde voor een veilige deelname aan het verkeer. Jong geleerd is oud gedaan. Om een daling van het fietsgebruik bij de aankomende generatie te voorkomen moeten ook jongere kinderen veilig leren fietsen. Het aanbieden van fietslessen in het basisonderwijs sluit hier goed op aan. Ook onder volwassenen is er soms behoefte aan fietslessen. Deze vraag komt vooral van allochtone vrouwen. Het fietsgebruik onder deze groep Hagenaars ligt relatief laag, waarmee er dus in potentie veel winst valt te behalen. Het aanbieden van fietslessen door buurtorganisaties sluit hier goed op aan.

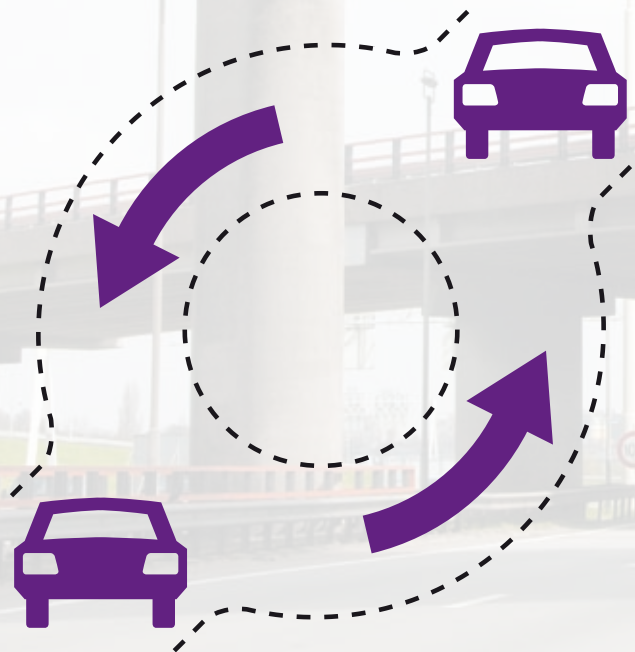
Samengevat

- Het fietsnetwerk op orde brengen door voltooiing van het hoofdrouthenet, realisering van veertien sterroutes en een recreatieve ronde door het groen rond de stad.
- Het realiseren van voldoende – ook inpandige – stallingcapaciteit in de binnenstad en op andere drukbezochte bestemmingen, zoals stations en RandstadRail haltes.
- Verbeteren van stallingmogelijkheden bij woningen zonder berging.
- Terugdringen van het diefstalrisico door instellen van een regionaal fietsdepot.
- Verbeteren van promotie, communicatie en fietsvaardigheden.
- Monitoren van het fietsgebruik.



hoofdstuk 7

bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer



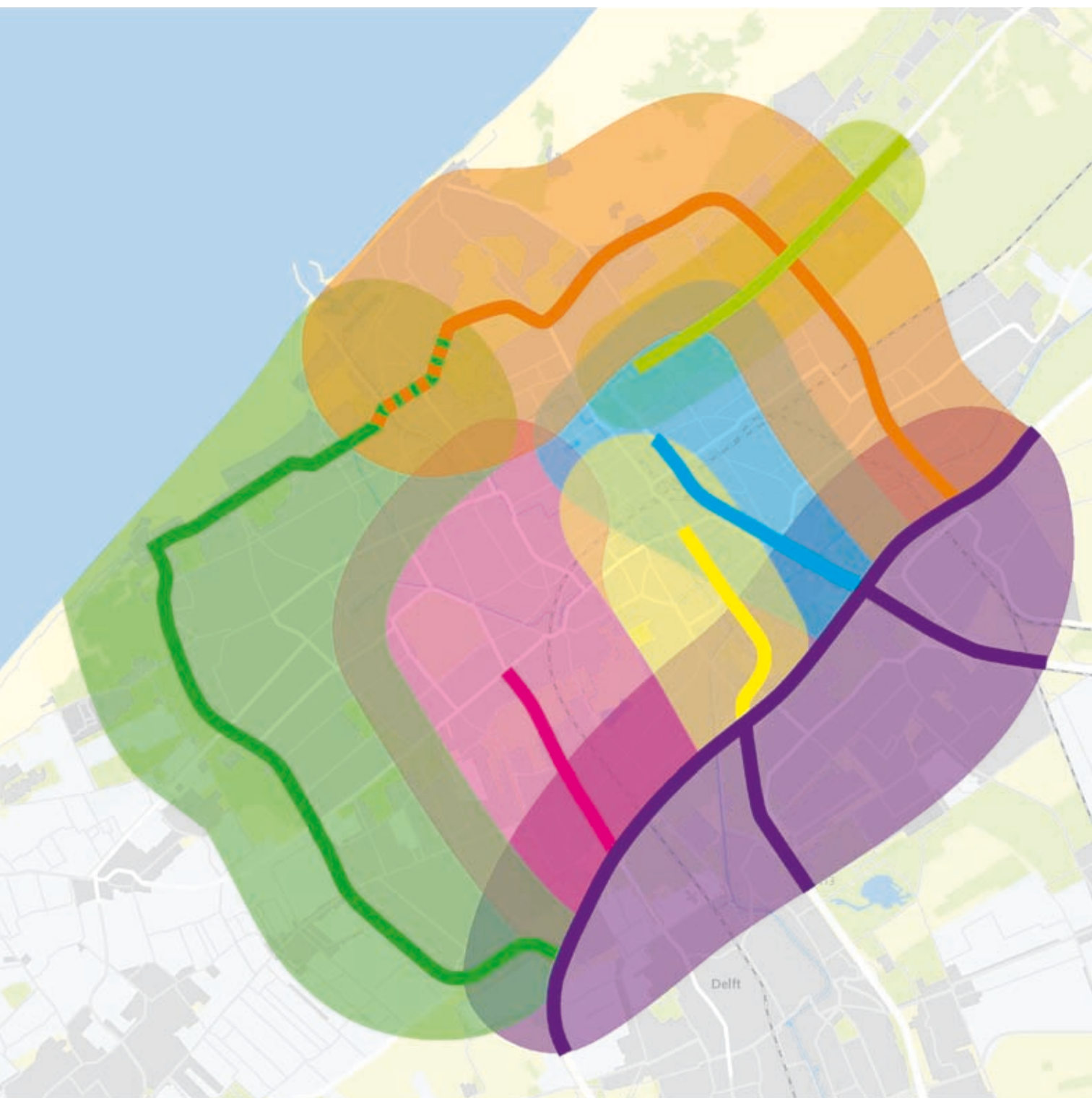
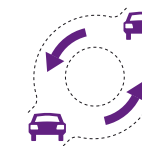
7.1 Beheerste groei en een betere circulatie van het autoverkeer

Den Haag streeft naar een beheerste groei van het autoverkeer: 10% tussen 2010 en 2020. De wegenstructuur in en rond de stad krijgt een duidelijker hiërarchie, die voor de automobilist herkenbaar is door een eenduidige inrichting van de wegen. De autobereikbaarheid van toplocaties voor werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen krijgt prioriteit. Het verkeer moet er vanuit de stad en de regio snel kunnen komen. Ook de bereikbaarheid vanuit de Randstad zal straks beter zijn.

Den Haag kiest ervoor het doorgaande autoverkeer te concentreren op een beperkt aantal goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen. Op deze wegen moet de doorstroming optimaal zijn, zodat de belangrijkste bestemmingen binnen 20 minuten vanaf de rand van de stad te bereiken zijn. Een vlotte verkeersafwikkeling zorgt er ook voor dat het doorgaande autoverkeer als vanzelfsprekend voor deze wegen kiest, waardoor de druk op de woonwijken minder zal zijn. Deze wegen hebben een zodanig vormgeving en inpassing, dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen.

Op de regionale hoofdwegenstructuur – de Internationale Ring en de ‘inprikkers’⁶ – komt een evenwichtige verdeling van het verkeer, waarbij elke hoofdweg zijn eigen invloedgebied bedient. In de huidige situatie rijdt 45% van het verkeer over de Utrechtsebaan de stad in en uit. De andere routes zijn minder in trek. Die enorme verkeersstroom op één route is slechts moeizaam te verwerken; dat is merkbaar op veel punten in de directe omgeving van de Utrechtsebaan. De vergaande concentratie van verkeer vergroot de kwetsbaarheid van het verkeerssysteem. Veel autoverkeer dat beter via andere routes de stad in en uit zou kunnen rijden, rijdt onnodig lange afstanden door de stad om de Utrechtsebaan te bereiken. Dat vergroot de verkeers- en milieudruk op de wegen naar de Utrechtsebaan nog eens extra.

⁶ De Internationale Ring is de toekomstige randweg Den Haag, bestaande uit de A4, de Zuidelijke Randweg/Lozerlaan, de Noordelijke Randweg/Hubertustunnel, en de Noordwestelijke Hoofdroute. De inprikkers zijn de Utrechtsebaan, de Rotterdamsebaan en de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk.



STREEFBEELD VERDELING WEGVERKEER

- invloedsgebied internationale ring oost
- invloedsgebied internationale ring west
- invloedsgebied internationale ring noord
- invloedsgebied Utrechtsebaan
- invloedsgebied Rotterdamsebaan
- invloedsgebied Prinses Beatrixlaan
- invloedsgebied Benoordenhoutseweg

kaart 7.1

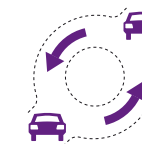
Het streven is om het verkeer evenwichtiger te verdelen over de regionale hoofd-wegenstructuur (zie kaart 7.1). Voor een goed begrip van het streefbeeld wordt opgemerkt dat de verkeersintensiteit op de verschillende wegen vooral bepaald wordt door de dichtheid van functies in de verschillende invloedsgebieden en niet door de grootte van het invloedsgebied. Zo is het invloedsgebied van de Utrechtsebaan relatief klein, maar het blijft toch een drukke route vanwege de hoge concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid in het invloedsgebied van de Utrechtsebaan. De Zuidelijke (groen) en de Noordelijke Randweg (oranje) echter, bedienen grotere gebieden maar met lagere dichtheden.

In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. Den Haag gaat dat verkeer uit de wijken weren. De wijkontsluitingswegen krijgen een inrichting als ‘stadslanen’: wegen met een minder dominante positie voor autoverkeer en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Fietsers en voetgangers moeten daar veilig hun weg kunnen vinden. De erftoegangswegen krijgen een inrichting als 30 km/u zone, voor zover dat nog niet gebeurd is.

Eline uit Vlaardingen

Eline (27) woont in Vlaardingen en reist elke dag met de auto op en neer naar Den Haag: ‘Ik werk nu zo’n twee jaar in Den Haag en sta bijna dagelijks in de file. Als het heel druk is op de A13 heb ik altijd nog de mogelijkheid om via de andere kant Den Haag binnen te rijden. De informatieborden met file-informatie langs de weg zijn hierbij erg handig. Ik hoop wel dat de A4 door Midden-Delfland nog wordt doorgetrokken. Door deze tweede snelweg tussen Rotterdam en Den Haag neemt hopelijk de verkeersdrukke op de A13 wat af.’





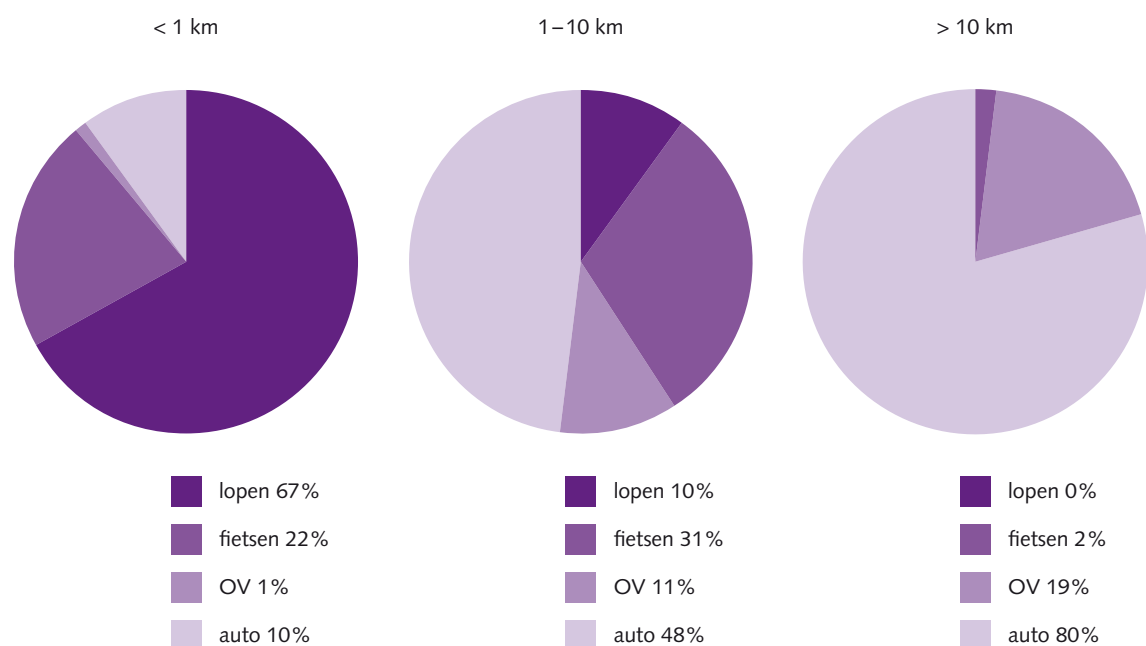
7.2 Toename van autoverkeer

De mobiliteit van de Nederlandse bevolking groeit nog steeds. In 1997 werd er 183,2 miljard kilometer afgelegd en in 2007 was dat al 197,2 miljard. Een groei van ruim 8%. Vrijwel al die groei trad op door toenemend autogebruik.

De ontwikkeling in Den Haag is niet veel anders. Een mobielere bevolking en groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en van het autobezit verklaren de toename van het autoverkeer met gemiddeld 15–20% tussen 1995 en 2007. De groei van het autoverkeer is echter niet overal in de stad even sterk geweest. Aan de rand van de stad en op de rijkswegen en regionale hoofdwegen is de druk van het autoverkeer sneller toegenomen dan op andere plaatsen en wegcategorieën. De verklaring daarvoor is tweeledig. In de eerste plaats is er sinds 1997 veel bijgebouwd in de Vinex-locaties aan de rand van de stad. Daarnaast is het auto-gebruik juist op de wat langere afstanden groter, omdat boven de 10 km het aandeel fiets snel afneemt. Zie ook figuur 7.2.

Het streven is om de verdere groei van het autoverkeer te beheersen. Compact verstedelijken is daarvoor een belangrijk middel. In de structuurvisie Den Haag Wêreldstad aan Zee is al gekozen om de groei van werkgelegenheid en inwoners voor het grootste deel op te vangen door ruimtelijke verdichting van de bestaande stad. Daarnaast stimuleert Den Haag het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en Park+Ride met betere voorzieningen. Ook aangescherpt prijsbeleid is tenslotte een aanzienlijke stimulans voor het bereiken van de gewenste verschuiving in de modal split. De prijs van een verplaatsing is voor reizigers een belangrijk argument bij de keuze van een vervoerwijze. Daarbij telt niet alleen de werkelijke prijs maar vooral ook de voelbare prijs. Vandaar dat variabilisatie van de autokosten – bijvoorbeeld door invoering van een kilometerheffing – een effectief instrument is om de gewenste verschuiving in de modal split te bereiken. Den Haag is daarom voorstander van verdere variabilisatie van de autokosten, onder voorwaarde dat negatieve economische en verkeerskundige effecten zoveel mogelijk beperkt blijven. Het ontwikkelen van een technisch en politiek haalbare techniek ligt vooral in handen van de nationale overheid.

KEUZE VAN VERVOERWIJZE NAAR REISAFSTAND



figuur 7.2





7.3 Investeren in wegen

Den Haag wil de streefbeelden en doelen in paragraaf 7.1 op verschillende manieren bereiken. Allereerst zijn investeringen nodig in de kwaliteit en de capaciteit van alternatieven voor autogebruik (zoals fiets, OV en ketenmobiliteit). Om de ‘resterende’ groei van het autoverkeer te faciliteren binnen de grenzen van leefbaarheid zijn de volgende speerpunten gekozen:

- Heldere opbouw van de wegenstructuur.
- Investeren in de (inter)nationale hoofdwegen.
- Voltooien en verbeteren van de structuur van regionale hoofdwegen.
- Voltooien en verbeteren van het stelsel van stedelijke hoofdwegen.
- Wijkontsluitingswegen omvormen tot ‘stadslanen’.
- Voltooien van de inrichting van 30 km/u zones.

7.3.1 Heldere opbouw van de wegenstructuur

Den Haag kiest voor een helder opgebouwde wegenstructuur. De inrichting van de verschillende wegen moet – meer dan nu het geval is – meteen duidelijk maken, of ze voor doorgaand verkeer of lokaal verkeer bedoeld zijn. Een herkenbaar ‘wegbeeld’ is echter op zichzelf echter niet voldoende. Ook maatregelen voor betere doorstroming (doserend, vlottere verkeerscirculatie), een goede bewegwijzering en dynamisch verkeersmanagement zullen de herkenbaarheid van de hoofdwegen versterken.

Een herkenbare wegenstructuur maakt het voor automobilisten makkelijker om de gewenste hoofdroutes te vinden en te volgen. Automobilisten zien ook duidelijker welk gedrag er op een bepaalde weg nodig is. De bewoners zullen in hun wijk een afname van sluipverkeer merken. Leefbaarheid en verkeersveiligheid gaan er dus op vooruit.

De verschillende typen hoofdwegen vormen de toegangsroutes tot de belangrijkste bestemmingen – de toplocaties – in de stad. Op deze routes staat een goede bereikbaarheid – meetbaar in reistijden en trajectsnelheden – voorop. Op de wijkontsluitingswegen en de erftoegangswegen is een vlotte afwikkeling van het autoverkeer minder van belang maar gaat het vooral om voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

In de opbouw van het stedelijke wegennet onderscheidt Den Haag vijf weg-categorieën (zie tabel 7.3). Het is gewenst dat de gemiddelde trajectsnelheden gedurende 95% van de tijd – dus ook tijdens de spits – gehaald wordt. Door de ontwikkelingen te monitoren is een adequate aanpak van de knelpunten mogelijk.

WEGCATEGORIE EN GEMIDDELDE TRAJECTSNELHEID

wegcategorie	gemiddelde trajectsnelheid auto buiten de stad	gemiddelde trajectsnelheid auto binnen de stad
(inter)nationale hoofdwegen	60 km/u	n.v.t.
regionale hoofdwegen	50 km/u	35–40 km/u
stedelijke hoofdwegen	n.v.t.	20–25 km/u
wijkontsluitingswegen/stadslanen	n.v.t.	maatwerk
erftoegangswegen	n.v.t.	maatwerk

tabel 7.3



HOOFDSTRUCTUUR WEGVERKEER

	(inter)nationale hoofdweg		internationale ring
	regionale hoofdweg		centrumring
	stedelijke hoofdweg		tracé onderzoeken i.k.v. gebiedsontwikkeling
	wijkontsluitingsweg		

kaart 7.4

7.3.2 Investeren in de (inter)nationale hoofdwegen

Den Haag wil zijn positie als (inter)nationale stad versterken. Een goede bereikbaarheid over de weg is daarbij een essentiële voorwaarde. Het (inter)nationale hoofdwegenet moet daarom gemakkelijk bereikbaar zijn vanuit de stad en voldoen aan de betrouwbaarheids- en doorstromingseisen die geformuleerd zijn in de nationale Nota Mobiliteit. Op die manier is Den Haag goed verbonden met de andere grote steden in de Randstad, de vliegvelden en de verderweg gelegen bestemmingen. Ook hebben deze wegen een functie voor het doorgaande verkeer zonder herkomst of bestemming in Den Haag.

Om te kunnen beschikken over een betrouwbare en vlotte verbinding met Amsterdam/Schiphol en Rotterdam – Brussel – Parijs is verbetering en voltooiing van de A4 noodzakelijk. Dat vraagt om spoedige aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam (openstelling gepland in 2015) en verbreding van de A4 tussen Leiden en Burgerveen (openstelling gepland in 2014). Ook aanleg van de ontbrekende schakels in de A4 tussen Rotterdam en Antwerpen zou de internationale bereikbaarheid van Den Haag verbeteren. De A12 is de hoofdverbinding naar Utrecht, Arnhem en Duitsland. Een belangrijk knelpunt is in 2010 opgelost door de aanleg van spitsstroken tussen Zoetermeer en Gouda. Andere onderdelen van deze route zijn echter nog congestiegevoelig en vragen om verbetering. Bijvoorbeeld het Gouwe-aquaduct.

Een belangrijk aandachtspunt voor Den Haag is de A4 tussen de aansluiting Leidschendam en het knooppunt Harnasch. Op dit wegvak – ook wel de ‘A4-passage’ genoemd – komen veel verschillende verkeersstromen samen. Circa 30% van het verkeer bestaat uit doorgaand verkeer voornamelijk in noord-zuidrichting. 70% is regionaal verkeer. Op de A4 zijn er naast de doorgaande stroom, intensieve weefbewegingen tussen de verschillende rijkswegen, zoals de stroom A12/ Utrechtse Baan – A4 – A13 of de stroom N14 – A4 – A13. De A4 heeft daarmee niet alleen een functie als (inter)nationale hoofdweg maar ook als regionale hoofdweg en is onderdeel van de Internationale Ring. De druk op dit deel van de A4 zal mogelijk verder toenemen door aanleg van nieuwe wegen zoals de A4 Delft – Schiedam en op termijn mogelijk de Oranjetunnel of Blankenburgtunnel richting de Rotterdamse Haven. Langs de A4 is tenslotte ook verdere ruimtelijke verdichting voorzien in o.a. de Vlietzone en Ypenburg.



Congestie op dit deel van de A4 bij Den Haag heeft daarom onmiddellijk gevolgen voor zowel het doorgaande als het regionale verkeer. Daarmee heeft congestie op de A4 ook direct effect op de bereikbaarheid van de stad. Door de aanleg van de A4 Delft–Schiedam wordt de kwetsbaarheid van de verbinding met Rotterdam verminderd. Robuuste oplossingen zijn vervolgens nog nodig omdat zowel voor het doorgaande verkeer als voor het regionale verkeer naar en rond de stad nauwelijks alternatieve routes mogelijk zijn. Ontvlechting van het regionale en doorgaande verkeer is een oplossingsrichting. Nader onderzoek is echter nodig. Daarbij moeten de stedelijke en regionale wegen, aansluitingen en snelwegen als één samenhangend systeem worden beschouwd.

7.3.3 Voltooien en verbeteren van de structuur van regionale hoofdwegen

Het regionale netwerk: hoofdontsluiting van stad en regio

De regionale hoofdwegen vormen de ruggengraat van het stedelijke en regionale wegennet in en om Den Haag. In de komende periode wordt de structuur van regionale hoofdwegen verbeterd en voltooid, zodat de ‘toplocaties’ van werkgelegenheid en voorzieningen binnen 20 minuten vanaf de stadspoorten aan de rand van de stad bereikbaar worden en blijven. De trajectsnelheid op het regionale wegennet moet – ook in de spits – tenminste 35 tot 40 km/u zijn, om daarmee te voldoen aan die reistijdeis. Verbetering van het regionale wegennet heeft daarnaast als doel het ontlasten van woongebieden van doorgaand verkeer en een meer evenwichtige verdeling van de grote verkeersstromen over het regionale netwerk. De regionale wegen zijn direct aangesloten op het rijkswegennet.

(INTER)NATIONALE BEREIKBAARHEID VAN DEN HAAG OVER DE WEG



kaart 7.5

- (inter)nationale hoofdweg
- - (inter)nationale hoofdweg na 2020

Eline uit Vlaardingen

‘Ondanks de files reis ik nog steeds liever met mijn auto dan met het OV. Om vanuit Vlaardingen in Den Haag te komen moet ik namelijk een paar keer overstappen en de aansluitingen zijn slecht geregeld, waardoor ik veel moet wachten. En met de auto kan ik gaan wanneer ik dat wil, ik ben dan niet afhankelijk van de tijden waarop het OV rijdt. Dat is voor mij erg belangrijk, omdat ik veel op onregelmatige tijden werk.’





De regionale wegen zijn:

- De A4 tussen het knooppunt Harnasch en de aansluiting Leidschendam, de Noordelijke Randweg en de Zuidelijke Randweg.
- De vier regionale inprickers: Utrechtsebaan, Benoordenhoutseweg, Rotterdamsebaan (gereed 2019) en Prinses Beatrixlaan in Rijswijk (na ondertunneling).
- De regionale hoofdwegen naar Leiden, Zoetermeer, het Westland en Delft/Rotterdam.

Internationale Ring

Veel steden hebben een duidelijk herkenbare randweg waarop het doorgaande verkeer langs, uit en naar de stad wordt verzameld. Doel van een dergelijke weg is het ontlasten van het stedelijke wegennet en de woongebieden, het verbeteren van de leefbaarheid en het waarborgen van de bereikbaarheid. In Den Haag is de ontwikkeling van een dergelijke randweg maar deels tot stand gekomen. Bovendien functioneert die weg (nog) niet optimaal, ook al is er de afgelopen periode stevig in geïnvesteerd. Eind jaren negentig werd de A4 langs Den Haag verruimd en werd de Zuidelijke Randweg/Wippolderlaan geopend. In 2008 werd de noordelijke randweg voltooid met de openstelling van de Hubertustunnel. Aan de zeezijde ontbreekt de ring echter nog. Den Haag wil de randweg voltooiën en bestaande en toekomstige doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten op en in relatie tot die randweg oplossen. Het eindbeeld wordt ‘Internationale Ring’ genoemd.

De Internationale Ring bestaat uit vier delen met een verschillende functie en inrichting:

- Rijksweg A4 tussen het knooppunt Harnasch en de aansluiting Leidschendam is het zuidoostelijk deel van de Internationale Ring en vervult meerdere functies. Dit wegvak, ook wel de ‘A4-passage’ genoemd, is een essentiële schakel voor het doorgaande lange-afstandsverkeer. Daarnaast vervult dit wegvak een schakelfunctie tussen de rijkswegen A4, A12 en N14. Tenslotte heeft de A4 een belangrijke functie voor regionaal en bovenregionaal verkeer. Verdere ontvlechting van deze verschillende verkeersstromen is nodig om de betrouwbaarheid en bereikbaarheid hier veilig te stellen.
- De Noordelijke Randweg (Leidschendam–Hubertustunnel) functioneert als regionale wegverbinding voor de ontsluiting van de Internationale Zone, Scheveningen en Leidschendam–Voorburg vanaf de A4 en de N44. Ook heeft deze weg een functie voor het verkeer vanuit Wassenaar en de zuidelijke Bollenstreek richting Utrecht. De gelijkvloerse kruisingen in Leidschendam–Voorburg en de aansluiting op de A4 zijn kwetsbaar voor congestie. Aanleg van de Rijnlandroute in de Leidse regio kan de N14 enigszins ontlasten.

- De Zuidelijke Randweg (knooppunt Harnasch-Kijkduin) heeft een regionale functie voor verkeer van en naar het Westland en voor het verkeer van en naar Den Haag Zuidwest en Kijkduin. Door de aanleg van de A4 Delft–Schiedam zal ook meer verkeer tussen de regio Rotterdam en de Internationale Zone en Scheveningen een route via de Zuidelijke Randweg kiezen. Aanpassing en verbetering van deze route – in samenhang met de Noordwestelijke hoofdroute – wordt daardoor nodig en is ook gewenst. Niet alleen vanwege de bereikbaarheid van de Internationale Zone en Scheveningen maar ook omdat daarmee tegelijkertijd het verkeer van en naar Den Haag Zuidwest – dat nu lange routes via het stedelijke wegennet kiest, bijvoorbeeld naar de Utrechtsebaan – vaker voor een route via de Zuidelijke Randweg zal kiezen.

INTERNATIONALE RING EN INPRIKKERS



kaart 7.6



- De Noordwestelijke Hoofdroute tussen Kijkduin en de Scheveningsweg behoort ook tot de Internationale Ring, maar is nog onvoldoende aangepast op deze functie. Er is sprake van doorstromings-, leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten die om een oplossing vragen. De Noordwestelijke Hoofdroute wordt aangemerkt als stedelijke hoofdweg, omdat deze zijde van de Internationale Ring primair een functie heeft voor bundeling van stedelijk verkeer en regionaal bestemmingsverkeer. De weg heeft daarmee – in tegenstelling tot de drie andere zijden van de ring – expliciet geen functie voor doorgaand verkeer dat géén bestemming in de stad heeft. De Noordwestelijke Hoofdroute heeft echter wel een functie voor de ontsluiting van Den Haag-Zuidwest, Kijkduin, de Internationale Zone en Scheveningen. Een combinatie van doorstromings-, inpassings- en uitbreidingsmaatregelen moet zorgen voor het opwaarderen van dit gedeelte van de Internationale Ring naar het beoogde kwaliteitsniveau, aansluitend op de gebiedsontwikkelingen in de Internationale Zone, Scheveningen, Kijkduin en de omgeving Lozerlaan. Een goede inpassing moet ervoor zorgen dat langs de weg de milieukwaliteit aan alle normen voldoet. De ambitie is de Stedelijke Groene Hoofdstructuur te versterken. Ook de veiligheidseisen die gelden rond specifieke internationale organisaties spelen hier een rol. Ondertunneling nabij de Johan de Wittlaan is daarvoor een mogelijke oplossing.



Bij de definitie en uitwerking van de maatregelen voor de Internationale Ring staan twee studies centraal:

- Een verkenning naar de Internationale Ring-West⁷ moet in beeld brengen welke mogelijkheden er zijn voor doorstromings- en inpassingsmaatregelen op de Zuidelijke Randweg en de Noordwestelijke Hoofdroute. Verschillende oplossingsrichtingen zullen worden verkend. Variërend van het optimaliseren van de huidige situatie door aanpak van knelpunten tot maaiveldoplossingen en ondertunneling van delen van deze route. Op basis van de effecten, kosten, baten en haalbaarheid van deze oplossingsrichtingen zal een keuze gemaakt worden.

- In 2009/2011 voeren Den Haag, het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgebied Haaglanden een verkenning uit naar de totale hoofdwegenstructuur rond Den Haag, in het kader van de ‘MIRT-verkenning Haaglanden’. Hierbij verkennen zij ook de oplossingen voor de verkeersafwikkeling en de milieu- en ruimtelijke effecten op de A4-passage en de ‘poorten en inprickers’ vanaf de A4. Ook verbetering van alternatieven voor de auto komen in deze studie aan de orde. Na afronding van deze studies wil Den Haag snel zicht krijgen op concrete en uitvoerbare maatregelen. In de regio Rotterdam (Rotterdam Vooruit) en Holland Rijnland (Integrale benadering Holland-Rijnland) lopen vergelijkbare MIRT-verkenningen. Een goede afstemming met die studies vindt al plaats maar is ook nodig en gewenst. Zowel de aanleg van een Rijnlandroute als de aanleg van een Oranje- of Blankenburgtunnel heeft mogelijk effecten op de A4-passage in Den Haag. In de besluitvorming over die projecten moeten die effecten in beeld zijn en betrokken worden in de afweging.

Inprickers

Naast de Internationale Ring hebben de Utrechtsebaan, de Rotterdamsebaan en de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk een belangrijke functie voor de externe ontsluiting van Den Haag. Hierna volgt een korte toelichting op de problemen die op dit moment op deze ‘inprickers’ spelen en op de maatregelen die mogelijk gewenst zijn.

De *Utrechtsebaan* heeft op dit moment een functie voor de ontsluiting van een groot deel van de stad. Het streven is dat deze weg in 2020 vooral een functie heeft voor de ontsluiting van het stadscentrum, het Beatrixkwartier en een deel van Benoordenhout. Verkeer naar andere delen van de stad moet meer gebruik gaan maken van de Rotterdamsebaan en andere toegangswegen. Het wegbeeld op de Utrechtsebaan moet meer met deze functie in overeenstemming komen. Aanpassing van (dynamische) bewegwijzering, verkeersmanagement en (op termijn) prijsmaatregelen kunnen hiertoe bijdragen.

⁷ Tot de Internationale Ring-West behoren de wegen Harnaschknooppunt, Wippolderlaan, Lozerlaan, Kijkduinsestraat, Machiel Vrijenhoeklaan, Sportlaan, Segbroeklaan, President Kennedylaan, Johan de Wittlaan en Prof. B.M. Teldersweg. De Internationale Ring West bestaat uit twee delen. Het gedeelte Harnaschknooppunt – Kijkduinsestraat wordt ook wel Zuidelijke Randweg genoemd en het gedeelte Machiel Vrijenhoeklaan – Prof. B.M. Teldersweg Noordwestelijke Hoofdroute.



De aanleg van de *Rotterdamsebaan* vraagt om een inrichting en ontwerp dat nauwkeurig is afgestemd op de beoogde functie. De realisatie van de Rotterdamsebaan mag immers niet leiden tot nieuwe knelpunten op de rijkswegen of het stedelijke wegennet. De volgende zaken zijn daarbij van belang. Allereerst is de Rotterdamsebaan bedoeld ter ontlasting van de Utrechtsebaan en de aansluitende weefvakken. De weg heeft verder een belangrijke functie voor het ontsluiten van de Binckhorst en het stadscentrum en schept daarmee ruimte voor de omvangrijke binnenstedelijke verdichtingsopgave. Ook heeft de Rotterdamsebaan een functie als verbinding van de Centrumring met het rijkswegennet. Het oostelijk deel van de Centrumring, de Neherkade, ondergaat een aanpassing om het verkeer van en naar de Rotterdamsebaan te kunnen verwerken. Tenslotte heeft de Rotterdamsebaan in de periode na 2020 een functie voor de ontsluiting van de ruimtelijke ontwikkeling in de Vliet/A4-zone.



Richtinggevend voor de vormgeving is de beoogde trajectnelheid op het regionale wegennet en het invloedsgebied dat de Rotterdamsebaan volgens het streefbeeld heeft. Aanleg van de Rotterdamsebaan is gepland in de periode 2015–2019.

Na voltooiing van de Rotterdamsebaan is ook verbetering van de *Prinses Beatrixlaan* in Rijswijk gewenst om de dichtbevolkte wijken ten zuidwesten van de binnenstad een eigen vlotte verbinding met het rijkswegennet te verschaffen. De belasting van de Utrechtsebaan en de Neherkade neemt daardoor naar verwachting af. Beperking van het gebruik van parallelle stedelijke wegen is een ander instrument om het verkeer beter te reguleren. Ondertunneling van (een deel van) de Prinses Beatrixlaan is opgenomen in de Regionale Nota Mobiliteit van Haaglanden.

Behalve de Utrechtsebaan heeft de *Benoordenhoutseweg* een functie als regionale toegangsweg voor verkeer vanaf de N44 naar het stadscentrum. Ingrijpende veranderingen zijn hier niet nodig. Aandachtspunt vormt wel de oversteekbaarheid naar het Haagse Bos en de huidige inrichting van de weg, die uitnodigt tot overschrijding van de maximumsnelheid.

Regionale hoofdwegen

Dit betreft de verbindingen met de dichtbij gelegen steden en gebieden:

- De A13 naar Delft/Rotterdam is nu nog een (inter)nationale hoofdweg, maar krijgt na de opening van de A4 Delft-Schiedam primair een regionale functie als ‘kennisboulevard’ in de metropoolregio Den Haag – Rotterdam.
- De N44 heeft primair een functie voor het regionale verkeer naar Wassenaar/Leiden en de Bollenstreek en is daarnaast een logische route voor het verkeer van Amsterdam/Schiphol naar het noordwestelijk deel van de stad.
- De N222/Veilingroute en de N213 vormen de belangrijkste verbindingen met het Westland.

Eline uit Vlaardingen

‘Ik zou wel vaker met het OV reizen als er meer P+R-voorzieningen zouden zijn rondom Den Haag. Op deze manier kan ik de files beter vermijden en sneller op de plek van bestemming komen. Ik hoop dat Den Haag ook wat gaat doen aan de parkeerproblemen in de stad. Vooral in het centrum is het soms vechten om een parkeerplek. Gelukkig is parkeren op mijn werk geen probleem. Mijn werkgever heeft namelijk een nieuw parkeersysteem, een stapelgarage. Hier wordt je auto automatisch via een rails naar een vrije plek gebracht. Dat werkt echt supergoed!’





Eénrichtingsverkeer?

Voor de regionale en stedelijke hoofdweg wordt als doel gesteld dat in de spits een minimale doorstroomsnelheid (trajectnelheid) van 35-40 km/u respectievelijk 20-25 km/u wordt gehaald. Dit stelt hoge eisen aan de doorstroming op deze routes waarbij eventuele knelpunten zich vooral op de kruisingen van wegen en met het openbaar vervoer zullen voordoen.

In geval van onvoldoende doorstroming c.q. snelheid zal de gemeente ingrijpen en aanpassingen in de verkeersstructuur doen. Er zijn verschillende mogelijkheden om de capaciteit van wegen en kruisingen te vergroten. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het instellen van meer éénrichtingsverkeer op regionale en stedelijke wegen. Dit is als leidend principe voor de structurering van het stedelijke wegennet in Den Haag niet geschikt omdat daarvoor een hoofdwegstructuur in de vorm van een fijnmazig grid noodzakelijk is. Het wegennet in Den Haag heeft een dergelijke structuur niet. Wel kan het een instellen van éénrichtingsverkeer op bepaalde wegen of in bepaalde gebieden lokaal (mede) een oplossing bieden voor capaciteits- en doorstromingsproblemen. De mogelijke parkeerlus in Scheveningen – zoals voorgesteld in het Masterplan Scheveningen – is hiervan een voorbeeld.

Bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur op basis van de HNM zal het principe van éénrichtingsverkeer worden meegenomen. Ook voor het vergroten van de doorstroming en capaciteit op kruisingen zijn meerdere oplossingsrichtingen denkbaar. De kruisingen kunnen bijvoorbeeld anders worden ingericht, verruimd, de vorm van een rotonde krijgen of worden voorzien van een (aangepaste) verkeerslichtenregeling. In uiterste gevallen kan ook gekozen worden voor een ongelijkvloerse oplossing.

Bij de verdere uitwerking van de wegenstructuur op basis van deze HNM zal worden bepaald bij welke knelpunten welke oplossingsrichting het meest efficiënt en effectief is.



7.3.4 Voltooien en verbeteren van stedelijke hoofdwegen

Bundelen van het verkeer op de stedelijke hoofdwegen

Stedelijke hoofdwegen vereisen een goede doorstroming, voldoende capaciteit en een herkenbare inrichting. In het streefbeeld hebben deze wegen een gemiddelde trajectnelheid van 20 tot 25 km/u. De stedelijke hoofdwegen verdelen het verkeer vanaf de Internationale Ring en de regionale toegangswegen naar de concentraties van werkgelegenheid, voorzieningen en woonwijken. Daarnaast zijn deze wegen bestemd voor verplaatsingen tussen de Haagse woongebieden onderling en tussen de woongebieden en het stadscentrum. Net als op het regionale wegennet is het doorgaande autoverkeer op de stedelijke hoofdwegen geconcentreerd. Dat ontlast de woongebieden. Voorbeelden van stedelijke hoofdwegen zijn de Erasmusweg, de Loosduinseweg, de Meppelweg, de Vaillantlaan en de Raamweg. Ook de Noordwestelijke hoofdroute tussen Kijkduin en de Scheveningsweg heeft primair een functie als stedelijke hoofdweg.

Stedelijke hoofdwegen moeten zich duidelijker onderscheiden van de wijk-ontsluitingswegen. Afhankelijk van de plek in het netwerk en de verschillen in verkeersdruk kunnen de stedelijke hoofdwegen een profiel met 1x2, 2x1 of 2x2 rijstroken hebben. Hierbij geldt als uitgangspunt dat kruispunten zoveel mogelijk op maaiveld worden vormgegeven en beschikken over voldoende capaciteit voor een vlotte verkeersafwikkeling. Fietsroutes langs stedelijke hoofdwegen zijn uitgevoerd als vrijliggende fietspaden en het langsparkeren wordt zoveel mogelijk beperkt. Nabij scholen, winkels en voorzieningen is specifieke aandacht vereist voor een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Bijzondere aandacht is nodig voor de plaatsen, waar stedelijke hoofdwegen andere belangrijke wegen of RandstadRail lijnen kruisen. Wanneer het niet mogelijk is om op maaiveld voldoende doorstroming voor zowel het autoverkeer als RandstadRail te waarborgen, dan zijn ongelijkvloerse oplossingen mogelijk aan de orde. Een voorbeeld hiervan is de kruising van het Leeghwaterplein en de Neherkade na openstelling van de Rotterdamsebaan.

Bij de inrichting van stedelijke wegen ligt het accent op het beter in overeenstemming brengen van het wegbeeld met de beoogde functie. Uitvoering daarvan vindt zoveel mogelijk plaats in combinatie met reguliere onderhouds- en herinrichtingsplannen, maar vergt wel extra financiële middelen. Een nadere uitwerking moet aangeven welke wegen en wegvakken het eerst aan de orde kunnen komen en welke aanvullende middelen nodig zijn.



Op een beperkt aantal punten kan de stedelijke hoofdwegenstructuur nog wijzigen in samenhang met en afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkelingen:

- Met de ontwikkeling van de bouwlocatie Sion/'t Haantje in Rijswijk-Zuid zullen er nieuwe wijkontsluitingswegen worden aangelegd in dit gebied. Nieuwe verbindingen met Ypenburg (over de Vliet) en het knooppunt Harnasch komen daarbij mogelijk in beeld. Den Haag beschouwt zulke koppelingen als zinvolle opties. Besluitvorming hierover ligt echter bij de gemeente Rijswijk, die hiermee terughoudend omgaat ondermeer in verband met mogelijk aantrekken van ongewenst doorgaand verkeer.
- In de Binckhorst vormt de aanleg van de Rotterdamsebaan aanleiding om de Mercuriusweg/Regulusweg een zwaardere functie te geven. Aansluiting van de Mercuriusweg op de A12/Utrechtsebaan is een optie voor na 2020, die ruimtelijk mogelijk moet blijven.
- In samenhang met de ontwikkeling van knoop Moerwijk is veilig stellen van de doorstroming voor het autoverkeer bij het Hildebrandplein in samenhang met het optimaliseren van de bereikbaarheid van het station voor langzaam verkeer en openbaar vervoer een opgave.
- Op termijn is aansluiting van het Schenkviaduct op de Lekstraat/Centrumring gewenst. Enerzijds vanwege de ruimtelijke en stedenbouwkundige mogelijkheden die daarmee ontstaan in de Rivierenbuurt. Anderzijds omdat daarmee minder autoverkeer het Rijswijkseplein belast en er een logische structuur ontstaat. De zwaarte van deze problematiek en de hoge kosten van een dergelijke ingreep zorgen ervoor dat deze aansluiting pas op langere termijn – na 2020 – aan de orde komt. Een bepalende factor daarbij is de technische levensduur van het huidige Schenkviaduct.



7.3.5 Wijkontsluitingswegen omvormen tot 'stadslanen'

Wijkontsluitingswegen zijn wegen in de stad, die directe toegang geven tot woon- en verblijfsgebieden. Het gaat om vrijwel alle wegen waar 50 km/u is toegestaan en die niet tot de regionale en stedelijke hoofdwegen behoren. Al het verkeer op deze wegen heeft een bestemming of herkomst in de directe omgeving. Om het nog eens nadrukkelijk te zeggen: deze wegen zijn niet bedoeld voor doorgaand autoverkeer. Een vlotte doorstroming is daarom minder belangrijk dan een goede inpassing. De wijkontsluitingswegen moeten meer gaan functioneren als 'stadslanen' dan als doorgaande verkeersaders.

Een inrichting als stadslaan veronderstelt een inrichting die in overeenstemming is met een functie voor lokaal verkeer. Daarbij past een weginrichting met een minder dominante positie voor rijdende auto's en prioriteit voor een snelle en veilige afwikkeling van langzaam verkeer. Een verdere uitwerking zal het wegbeeld van een stadslaan concretiseren.

Daarbij gelden natuurlijk de eisen die Den Haag stelt aan de wijkontsluitingswegen die behoren tot het hoofdrouthenet voor nood- en hulpdiensten. Het streven is te komen tot een weginrichting, waarbij er meer interactie tussen verkeersdeelnemers is, met overzichtelijke kruispunten en kortere oversteeklengten voor fietsers en voetgangers. Verkeerslichten zijn in principe niet nodig, tenzij de verkeersdruk te groot is.

Ondanks het ontbreken van doorgaand verkeer kan het verkeersaanbod op de wijkontsluitingswegen – zeker in centrumgebieden – toch nog hoog zijn. Een hoge intensiteit hoeft echter niet automatisch te leiden tot hogere eisen aan de doorstroming. Volgens het inrichtingsprincipe langzaam-rijden-gaat-snel is toch een hoge intensiteit mogelijk.

Herinrichting van de wijkontsluitingswegen tot 'stadslanen' wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan het reguliere onderhouds- en herinrichtingsprogramma. Het is wel te verwachten dat extra financiële middelen nodig zijn. Een nadere uitwerking moet in beeld brengen welke wegen en wegvakken het eerst aan de orde kunnen komen.

Uitbreiding van de structuur van wijkontsluitingswegen is nog aan de orde in samenhang met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals in de A4-/Vlietzone. De wegontsluiting van de A4-/Vlietzone aan de oostkant van de A4 (Ypenburg-zijde, o.a. de zogenaamde GAVI-kavel) moet in samenhang met de ontsluiting van de Vlietzone aan de westkant van de A4 ontwikkeld worden. Vervolgens is een gefaseerde uitvoering, gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkeling mogelijk. Een belangrijk aandachtspunt is hier het effect op de aansluitingen op het hoofdwegennet in de omgeving.

Centrumring en verkeerscirculatieplan

Deze ring van wegen ligt rond het stadscentrum. De basisfunctie van de Centrumring is het verdelen van het verkeer met een herkomst of bestemming in het centrum over de beschikbare toegangen tot het centrum. Daarnaast vormen grote delen van de Centrumring ook onderdeel van een stedelijke hoofdweg en leiden het stedelijke verkeer om het centrum heen. Voor de delen van de Centrumring die onderdeel uitmaken van een stedelijke hoofdweg geldt een kwaliteitseis van 20 tot 25 km/u.





Aan de zeezijde van de binnenstad is er sprake van verschillende parallelle routes. Denk aan de Johan de Wittlaan/Prof. B.M. Teldersweg, de Laan Copes van Cattenburgh/Carnegielaan, de Laan van Meerdervoort/Javastraat en de Dr. Kuypersstraat/Mauritskade. Hier is ontvlechting gewenst van het verkeer met bestemming centrum en het doorgaande verkeer. De Johan de Wittlaan en de Prof. B.M. Teldersweg krijgen daarbij een functie voor het doorgaande verkeer ten opzichte van het centrum. De Laan Copes van Cattenburgh/Carnegielaan behoudt een functie als Centrumring voor het verkeer met bestemming aan de noordzijde van het centrum. De Laan van Meerdervoort/Javastraat en de Mauritskade behouden een aanvullende functie voor verkeer met een bestemming in het centrum. Deze wegen hebben dan niet langer een functie voor het doorgaande verkeer. Onderzoek naar de verkeersstructuur aan de noordzijde van het centrum moet uitwijzen met welke maatregelen deze verkeersverdeling tot stand kan komen. Ook de effecten op het milieu, de kwaliteit van de buitenruimte en de positie van langzaam verkeer en openbaar vervoer moeten in dit onderzoek aan de orde komen. Het Verkeerscirculatieplan Binnenstad mikt voor de korte termijn op een betere doorstroming op de Centrumring. De reconstructie van de spooronderdoorgang bij de Calandstraat/Vaillantlaan is één van de maatregelen. Verder komt er een optimalisatie van verkeerslichten en kruispunten. In 2009 is het verkeerscirculatieplan centrumgebied in werking getreden. Uit de evaluatie in 2011 blijkt, dat hierdoor:

- Er minder doorgaand verkeer rijdt door de binnenstad.
- De binnenstad goed bereikbaar blijft voor autoverkeer.
- De luchtkwaliteit op de Veerkades aanzienlijk verbetert doordat er minder verkeer rijdt.
- De verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers in de binnenstad zichtbaar verbetert door een uitbreiding van het autovrije deel.

In samenhang met de aanleg van de Rotterdamsebaan is verruiming van de Neherkade aan de orde. Het gaat dan om extra capaciteit voor het autoverkeer, maar ook om een betere doorstroming van het kruisend openbaar vervoer, in combinatie met het oplossen van de milieuknelpunten en een goede oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer. Bij de planvorming voor de Neherkade moet een goede afstemming met de ontwikkeling rond station Moerwijk plaatsvinden.

7.3.6 Erftoegangswegen: voltooiën van de inrichting van 30 km/u zones

Veilige verblijfsgebieden

Den Haag gaat door met de inrichting van 30 km/u zones. Dat gebeurt op die wegen die daar het meest geschikt voor zijn: de erftoegangswegen. Deze bestaan uit 30 km/u zones en woonerven. In beide gevallen gaat het om het meest lokale wegtype, bedoeld voor de bereikbaarheid van woningen en percelen. Door een lage rijksnelheid van het autoverkeer gaat de veiligheid voor spelende kinderen, fietsers en voetgangers erop vooruit.

Samengevat

- Voltooiing van de aanleg en verbetering van de rijkswegen A4 richting Amsterdam en Rotterdam en de A12 naar Utrecht.
- Aanleg en verbetering van de Internationale Ring en de 'inprikkers'. Het gaat daarbij vooral om verdere ontvlechting van de verkeersstromen op de A4, vergroting van de capaciteit, de trajectsnelheid en een goede inpassing van de Internationale Ring-West, aanleg van de Rotterdamsebaan (inclusief aanpassing Neherkade) en daarna opwaardering van de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk.
- Verbetering stedelijke hoofdwegen gekoppeld aan het beheer- en onderhoudsprogramma en volgens een nader uit te werken prioriteitsstelling.
- Omvorming wijkontsluitingswegen tot 'stadslanen'.
- Voltooiing inrichting 30 km/u zones.

OPGAVEN WEGVERKEER



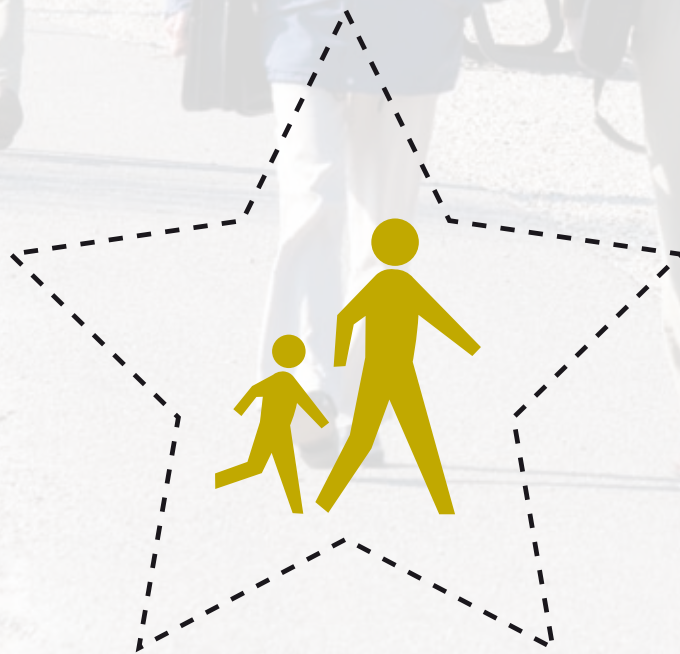
kaart 7.7

- verbeteren internationale ring en inprikkers
- 1. verkenning internationale ring west
- 2. ontvlechten verkeersstromen A4
- 3. aanleg Rotterdamsebaan
- 4. opwaarderen Beatrixlaan
- goede doorstroming en herkenbare inrichting stedelijke hoofdweg
- woon- en leefgebieden zonder doorgaand autoverkeer



hoofdstuk 8

goede voorzieningen voor voetgangers



8.1 Ruimte voor voetgangers

In de stad wordt veel gelopen. Ruim 30% van alle verplaatsingen in Den Haag vindt te voet plaats en van de verplaatsingen tot 1 kilometer wordt zelfs $\frac{2}{3}$ te voet afgelegd. Het gaat dan bijvoorbeeld om dagelijkse verplaatsingen naar het winkelcentrum, de school of de sportvereniging. Lopen is echter ook vaak onderdeel van grotere verplaatsingen. Want reizen met het openbaar vervoer beginnen en eindigen vaak met een wandeling naar een halte of een station. En ook een autoverplaatsing begint vaak met het lopen naar de parkeerplaats.

Lopen is ook de meest duurzame manier van verplaatsen in de stad; het is schoon, gezond, goedkoop en vergt weinig ruimte. Daarbij dragen voetgangers in belangrijke mate bij aan de levendigheid van de openbare ruimte in de stad. Locaties waar veel voetgangers zijn, worden over het algemeen als sociaal veilig ervaren. Ook leveren voetgangers een belangrijke bijdrage aan de economie van de stad. Winkels en horecavoorzieningen vestigen zich bij voorkeur op plekken waar veel voetgangers voorbij komen. Tot slot is lopen een prima manier om op een eenvoudige wijze te voorzien in de dagelijkse lichaamsbeweging. Lopen lijkt een vanzelfsprekendheid, maar dat betekent niet dat de voetganger geen goede voorzieningen nodig heeft.

Den Haag wil het lopen in de stad stimuleren. Als op zichzelf staande vorm van verplaatsen, maar ook in combinatie met het openbaar vervoer. Dat vereist een goed ingerichte openbare ruimte, waar mensen zich op een prettige manier en zonder gevaar en obstakels kunnen verplaatsen. Aantrekkelijk ingerichte straten, pleinen en parken dragen bij aan een goed 'loopklimaat'. Haltes en stations van het openbaar vervoer moeten gemakkelijk te voet bereikbaar zijn.



De inrichting van de openbare ruimte moet daarbij ook zijn afgestemd op de behoeften van kwetsbare groepen die soms minder goed ter been zijn, zoals ouderen, kinderen en mindervaliden. Het loopbeleid heeft veel raakvlakken met beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en stedenbouw. Zo zorgt de stedelijke verdichting van de stad ervoor dat veel voorzieningen op loopafstand bereikbaar zijn en blijven. Daarnaast bepaalt de stedenbouwkundige inrichting van gebouwen en openbare ruimte in belangrijke mate of er een aangenaam verblijfsklimaat voor voetgangers ontstaat.

Het voetgangersbeleid richt zich op vier speerpunten:

- De voetganger in de woonwijk; veilig verplaatsen.
- Lopen van en naar het openbaar vervoer; de voetganger in de keten.
- De voetganger centraal in Haagse centrumgebieden.
- Toegankelijke groengebieden.

Maja uit Rijswijk

Maja (44) woont in Rijswijk en werkt in het centrum van Den Haag, vlakbij het Malieveld: 'In mijn lunchpauze wandel ik graag door het Haagse Bos. Ik vind het heerlijk om hier een frisse neus te halen en de natuur op te snuiven. Ik geniet van de rust midden in de stad.'



VOETGANGERS

kaart 8.1

- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|
| | goede looproutes van en naar stations | | voetgangersdomein |
| | goede looproutes naar tophaltes | | woon- en leefgebieden zonder doorgaand autoverkeer |
| | goede bereikbaarheid groen en parken | | parken en groengebieden |



8.2 De voetganger in de woonwijk

Mensen moeten zich veilig en soepel te voet kunnen verplaatsen binnen de eigen wijk. Dagelijkse voorzieningen zoals scholen, winkels, de glasbak, de brievenbus, speelvoorzieningen en haltes/stations van het openbaar vervoer moeten voor voetgangers goed bereikbaar zijn. Dat vereist een buitenruimte die ook is afgestemd op de voetganger, met voldoende brede trottoirs, goede oversteekvoorzieningen en een schoolomgeving die in de eerste plaats geschikt is voor voetgangers. Daarnaast moeten de wegen in de wijk vlot en op een veilige manier oversteekbaar zijn.

Voor de dichtbevolkte woonwijken uit de 19^e en begin 20^e eeuw zijn een belangrijk aandachtspunt. Een grote dichtheid van mensen, winkels en voorzieningen zorgt ervoor dat er in deze wijken heel veel gelopen wordt. In een wijk als Transvaal vindt ongeveer 39% van alle verplaatsingen te voet plaats. Maar door de smalle straatprofielen en de hoge parkeerdruk staat de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen in deze wijken onder druk.

‘Voorzieningen voor voetgangers worden verbeterd door ingrepen in de buitenruimte en beheersing van de parkeerdruk.’

Om de positie van de voetganger in de woonwijk te verbeteren, wordt verder gegaan met de inrichting van 30 km/u gebieden. De relatief lage snelheid en intensiteit van het autoverkeer zorgt ervoor dat de veiligheid voor fietsers, voetgangers en spelende kinderen hier voorop staat. Dat gebeurt met relatief eenvoudige, maar consequent doorgevoerde maatregelen die een herkenbaar wegbeeld opleveren. Voorbeelden zijn trottoirs van voldoende breedte, doorgetrokken trottoirs bij de entrees van 30 km/u gebieden, verlaagde trottoirbanden op straathoeken en overzichtelijk ingerichte kruispunten. Een rustig straatbeeld zorgt ervoor dat straten over de volle lengte goed oversteekbaar zijn. Het handboek openbare ruimte van de gemeente biedt hiervoor richtlijnen. De wegen binnen de wijk die niet als 30 km/u gebied zijn ingericht (de wijkontsluitingswegen) hebben geen functie voor doorgaand verkeer en er is prioriteit voor een soepele en veilige afwikkeling van het langzaam verkeer. Omdat het om 50 km/u wegen gaat, is hier extra aandacht nodig voor goed ingerichte oversteekvoorzieningen.

Daarnaast is het beheersen van de parkeerdruk een belangrijke maatregel in de woonwijken. Volle straten en foutgeparkeerde auto's zijn vaak lastige obstakels voor voetgangers, zeker voor kwetsbare groepen. Het veroorzaakt ook onoverzichtelijke en onveilige situaties. Het invoeren van betaald parkeren in gebieden met een parkeerdruk boven de 90% is daarom ook voor voetgangers een belangrijke maatregel. Daarnaast kan de realisatie van gebouwde wijkparkeervoorzieningen meer ruimte voor de voetganger op maaiveld opleveren. In hoofdstuk 12 wordt verder ingegaan op maatregelen waarmee de parkeerdruk in woonwijken beheerst kan worden. Tot slot verdient de inrichting van de schoolomgevingen extra aandacht. Om lopen naar school te stimuleren moet de school gemakkelijk en veilig te voet bereikbaar zijn. Dat vereist een schoolomgeving die qua maatvoering is afgestemd op de voetganger, met overzichtelijke oversteeksituaties op belangrijke schoolroutes. Een veilige inrichting van de schoolomgeving heeft daarbij prioriteit boven de aanwezigheid van bijvoorbeeld parkeerplaatsen.

Maja uit Rijswijk

‘Ondanks dat Den Haag een drukke stad is met veel autoverkeer, is het fijn dat er in het centrum toch nog veel groen is en er parken zijn met goede wandelpaden. Ik hoop dat dit in de toekomst ook zo blijft en dat de gemeente iets doet aan het toenemende autoverkeer. Ik zie het nu al aan het centrum, dit slijt steeds meer dicht en parkeren is bijna onmogelijk. En dan heb ik het nog niet eens over die vieze uitlaatgassen van al die auto's!’





8.3 Lopen van en naar het openbaar vervoer

Het grootste deel van de openbaar-vervoerplaatsingen begint met een verplaatsing te voet naar de bus- of tramhalte of naar het station. Ook het natransport van de halte naar de bestemming vindt vaak te voet plaats. Openbaar-vervoerhaltes zijn daarom belangrijke concentratiepunten voor voetgangers. Vooral de grotere stations en de RandstadRail haltes trekken omvangrijke voetgangersstromen aan. Ter illustratie: ongeveer 20% van de treinreizigers op Den Haag Centraal komt lopend naar het station, terwijl 40% van de treinreizigers het station lopend verlaat. Goed ingerichte looproutes voor deze 'zware' loopstromen dragen in belangrijke mate bij aan een aantrekkelijk openbaarvervoerssysteem. Goed ingerichte en rechtstreekse looproutes kunnen ook het (economische-) invloedsgebied van een station 'oprekken'. Om de positie van de voetganger in het voor- en natransport van het OV te versterken, wordt ingezet op goed ingerichte looproutes rond belangrijke OV-haltes en stations in de stad.



Goed ingerichte looproutes rond een station moeten reizigers uitnodigen om een station te voet te bereiken en te verlaten. Indien de looproutes op orde zijn en de stationsomgeving aantrekkelijk is, zijn mensen bereid om vanaf het station maximaal 1 kilometer naar hun bestemming te lopen. Een goed voorbeeld van een hoogwaardige voetgangersroute is de Turfmarkt, die station CS met de voorzieningen- en werkgelegenheid van Den Haag Nieuw Centrum verbindt. Het is een directe route, zonder grote barrières met langs de route aantrekkelijke functies gericht op de reiziger. Langzaam verkeer op deze route heeft voorrang op andere kruisende wegen en de route heeft een flinke maat die is afgestemd op grote voetgangersstromen in de drukke (spits-)periode.

Ook op andere punten in de stad liggen kansen voor realisatie van hoogwaardige looproutes tussen het station en belangrijke bestemmingen in de omgeving. Voorbeelden zijn de route van station Den Haag HS naar de binnenstad en Binckhorst Noord en de route van Den Haag Centraal naar het Beatrixkwartier. Ook bij kleinere stations liggen er kansen voor opschaling van het invloedsgebied, door realisatie van goede loopverbindingen. De realisatie van goede loopverbindingen moet daarbij onderdeel zijn van de totale gebiedsontwikkeling. Kansen liggen er vooral bij station Voorburg in relatie tot de Binckhorst, bij station Ypenburg in relatie tot het Prins Alexanderkwartier en bij station Moerwijk in relatie tot de gebiedsontwikkeling rond dit station. Om een succes te zijn, moeten de 'maat en schaal' van deze routes op de voetganger worden afgestemd. Ook een helder – vooral op voetgangersstromen ingericht stationsplein – past in dit beeld.

Bij de ontwikkeling van RandstadRail wordt aandacht gegeven aan verbetering van de toegankelijkheid. Door introductie van lage-vloer-trams, een gelijkvloerse instap en ruime perrons, zijn de nieuwe RandstadRail lijnen veel beter toegankelijk. Daarnaast moet bij de realisatie van 'tophaltes' van RandstadRail aandacht worden gegeven aan een goede aansluiting op de looproutes. Het gaat dan om logische en directe loopverbindingen tussen de tophalte en belangrijke bestemmingen in de omgeving. Een logische situering van de halte, een goede verlichting van de route en het opheffen van obstakels moeten bijdragen aan comfortabele routes.

Maja uit Rijswijk

'Aangezien ik geen rijbewijs heb, ben ik voor woon-werkverkeer aangewezen op het openbaar vervoer. Tram 17 stopt bij mij op de hoek en brengt me in een half uurtje naar het centrum. Ik zou nog meer van het OV gebruik maken als de tram vaker rijdt. Maar aan de andere kant vind ik het OV wel erg duur. De overheid zou hier best wat aan mogen doen, vooral omdat ze mensen willen stimuleren om de auto vaker te laten staan.'





8.4 De voetganger centraal in de Haagse centrumgebieden

In de binnenstad, Scheveningen, Kijkduin, bij de Haagse Markt en in winkelstraten en winkelcentra, zijn voetgangers de belangrijkste weggebruikers. Op veel uren van de dag zijn hier grote voetgangersstromen aanwezig; van ontspannen 'funshoppers' tot haastige forensen. Goede voetgangersvoorzieningen dragen hier sterk bij aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat. Lopen is hier niet alleen een manier om snel van A naar B te komen, maar lopen en slenteren langs winkels, attracties en bezienswaardigheden is hier ook een doel op zich. Goede looproutes zijn hier medebepalend voor het economische succes; voor veel winkels geldt: hoe meer voetgangers, hoe meer omzet.

In deze gebieden past een inrichting van de buitenruimte die de voetganger en zijn behoeften centraal stelt. Dat vereist een aantrekkelijk ingerichte ruimte, zonder grote barrières of obstakels, waar het goed verblijven is. De combinatie van grote loopstromen en verblijfsfuncties vraagt om een royale vormgeving van voetgangersvoorzieningen; zowel in de keuze van bestratingsmateriaal als in de maatvoering. Er zijn voldoende rustpunten en er is speciale bewegwijzering voor voetgangers. Daarbij kunnen voetgangers zich via een fijnmazig netwerk ongehinderd door het hele gebied verplaatsen. Straten, pleinen en parken zijn zo naadloos met elkaar verbonden, waardoor de voetganger voor meerdere 'loopcircuits' kan kiezen. Maar ook openbaar vervoerhaltes, fietsstallingen en parkeergarages zijn in het netwerk opgenomen. Doorgaand autoverkeer heeft in deze gebieden geen plaats. Ook de inrichting en het ruimtebeslag van andere verkeerssoorten is in deze gebieden afgestemd op de 'maat en schaal' van de voetganger.

8.5 Toegankelijke groengebieden

Den Haag is verweven met het groen en het omliggende landschap. In en rond de stad ligt een grote variëteit aan parken, duinen, landgoederen en groene lanen. De nabijheid van dit groen is een belangrijke kwaliteit van wonen en werken in de stad. Het voorziet in de behoefte van mensen om dicht bij huis te recreëren, wandelen, flaneren of een frisse neus te halen. Inwoners en bezoekers hoeven de stad niet uit om groen, rust en ruimte te vinden. Bereikbare groengebieden zijn ook gunstig vanuit mobiliteits oogpunt; bij korte verplaatsafstanden kiezen mensen vaker voor lopen of fietsen.

Om deze typische Haagse kwaliteit in stand te houden, moet er aandacht zijn voor een goede toegankelijkheid van de groengebieden in de stad. Het gaat dan vooral om een goede oversteekbaarheid van barrières in de nabijheid van groengebieden, zoals doorgaande wegen en zware OV-lijnen in de nabijheid van groengebieden. Bij de (her-)inrichting van wegen en OV-lijnen moet er aandacht zijn voor een goede bereikbaarheid van groengebieden voor de voetganger. Een voorbeeld van een mooie oplossing is de Koningstunnel bij station CS, waarmee de binnenstad en de Koekamp rechtstreeks met elkaar zijn verbonden.

Samengevat

- Concentratie op woonwijken, openbaar vervoer, centrumgebieden, schoolgebieden en groengebieden.
- Inrichting van 30 km/uur zones en een veilige schoolomgeving.
- Hoogwaardige looproutes van en naar stations en haltes.
- Voetganger staat centraal bij de inrichting van centrumgebieden.
- Optimale toegankelijkheid van groengebieden voor voetgangers.

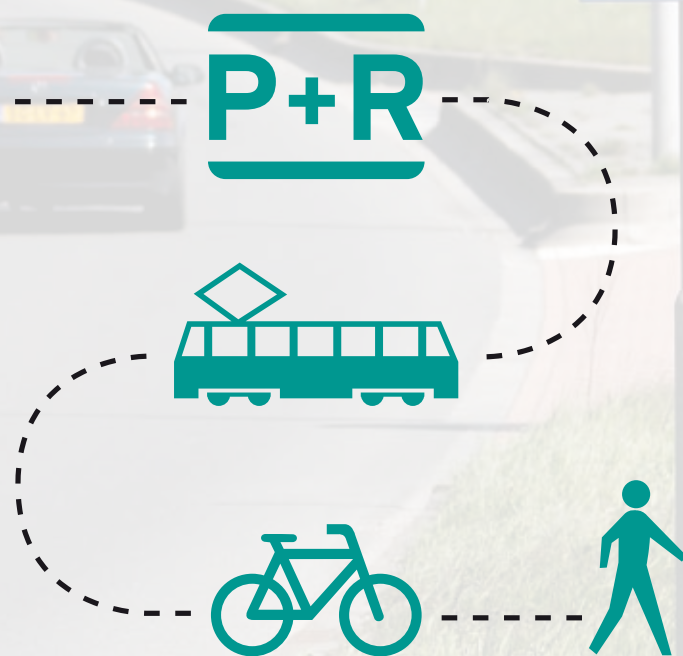
Maja uit Rijswijk

'Mijn boodschappen haal ik voornamelijk op de fiets. In een kwartiertje sta ik in de supermarkt. Op deze manier heb ik ook weer wat lichaamsbeweging en dat vind ik wel zo gezond. En het is nog gratis ook en een stuk sneller dan met de tram.'



hoofdstuk 9

aantrekkelijke ketenmobiliteit



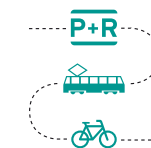
9.1 Meer keuzemogelijkheden voor de reiziger

Reizigers maken sneller een keuze voor het openbaar vervoer als de hele verplaatsingsketen op orde is. De reis per openbaar vervoer moet van deur tot deur goed geregeld zijn. Trein, RandstadRail en busvervoer moeten naadloos op elkaar aansluiten. Ook de aansluiting op het voor- en natransport te voet, op de fiets of met de auto, moet op orde zijn. Dat vereist – naast frequent openbaar vervoer – ook goed ingerichte knooppunten met een hoge verblijfskwaliteit, betrouwbare reisinformatie, ruime en veilige fietsenstallingen en een ruim aanbod van aansluitende vervoersvoorzieningen zoals de OV-fiets, de E-scooter, Greenwheels en taxi.

Goed ingerichte knooppunten moeten het gemakkelijk maken om verschillende vervoermiddelen binnen één reis te combineren. Door de barrières voor een overstap te verlagen moet ketenmobiliteit iets vanzelfsprekends krijgen. De reiziger ziet meer alternatieven om zich te verplaatsen, waardoor de flexibiliteit en de betrouwbaarheid van het verkeers- en vervoersnetwerk toeneemt. Groei van ketenmobiliteit is onderdeel van de doelstelling om het marktaandeel van openbaar vervoer en fiets te laten groeien.

9.2 Goede voorzieningen op de juiste plek

Een betere combinatie van vervoermiddelen lukt, indien de drempel voor overstappen laag is. Dat vereist goede voorzieningen op de juiste plek. Denk aan meer Park+Ride-plaatsen aan de rand van de stad bij stations en RandstadRail haltes en gelegenheid voor Kiss+Ride om reizigers gemakkelijker met de eigen auto te kunnen brengen of halen. En denk aan voldoende goede fietsenstallingen bij openbaar vervoer. Ook nieuwe initiatieven moeten een plek krijgen. Bijvoorbeeld Park+Walk (lopen vanaf een parkeergarage naar de bestemming) of Park+Bike. Concreet gaat het om de volgende doelen en taken:



- Verdubbeling van het aantal P+R plaatsen in het Stadsgebied Haaglanden tot circa 5.000 in 2020, en tot circa 10.000 in 2030.
- Voldoen aan de vraag naar onbewaakte en bewaakte fietsstallingen bij stations en OV-haltes.
- Uitbreiding OV-Fiets bij openbaar vervoer en P+R.
- Ruimte voor nieuwe initiatieven zoals Park+Walk en Park+Bike.
- Goede looproutes naar stations en RandstadRail.

9.3 Groei van P+R-capaciteit

De aanwezigheid van hoogwaardige P+R-voorzieningen kan automobilisten verleiden om tijdens de reis een overstap te maken op het openbaar vervoer. De P+R-voorzieningen in de regio zijn daarom gelegen bij RandstadRail haltes en NS-stations, die worden bediend door snel en frequent openbaar vervoer. In het uitvoeringsprogramma P+R Haaglanden 2015 worden locaties voorgesteld. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt in twee soorten P+R-voorzieningen:

Regionale P+R

Het gaat hier om reizigers die vanuit de regio of verder weg met de auto naar Den Haag komen en de auto aan de rand van de stad of regio parkeren, om van daar af verder te reizen met het openbaar vervoer. Het grootste deel van de reis wordt met de auto afgelegd. Op werkdagen gaat het voornamelijk om werknemers die in de spits naar het centrum van Den Haag reizen. In de weekends gaat het vooral om bezoekers van de binnenstad en Scheveningen.

Lokale P+R

Lokale P+R-voorzieningen worden gebruikt door reizigers die vanaf hun woning in Den Haag naar een dichtbijgelegen station rijden om daar op de trein over te stappen voor het bereiken van een bestemming buiten de stad. Het grootste deel van de reis wordt afgelegd met het openbaar vervoer.

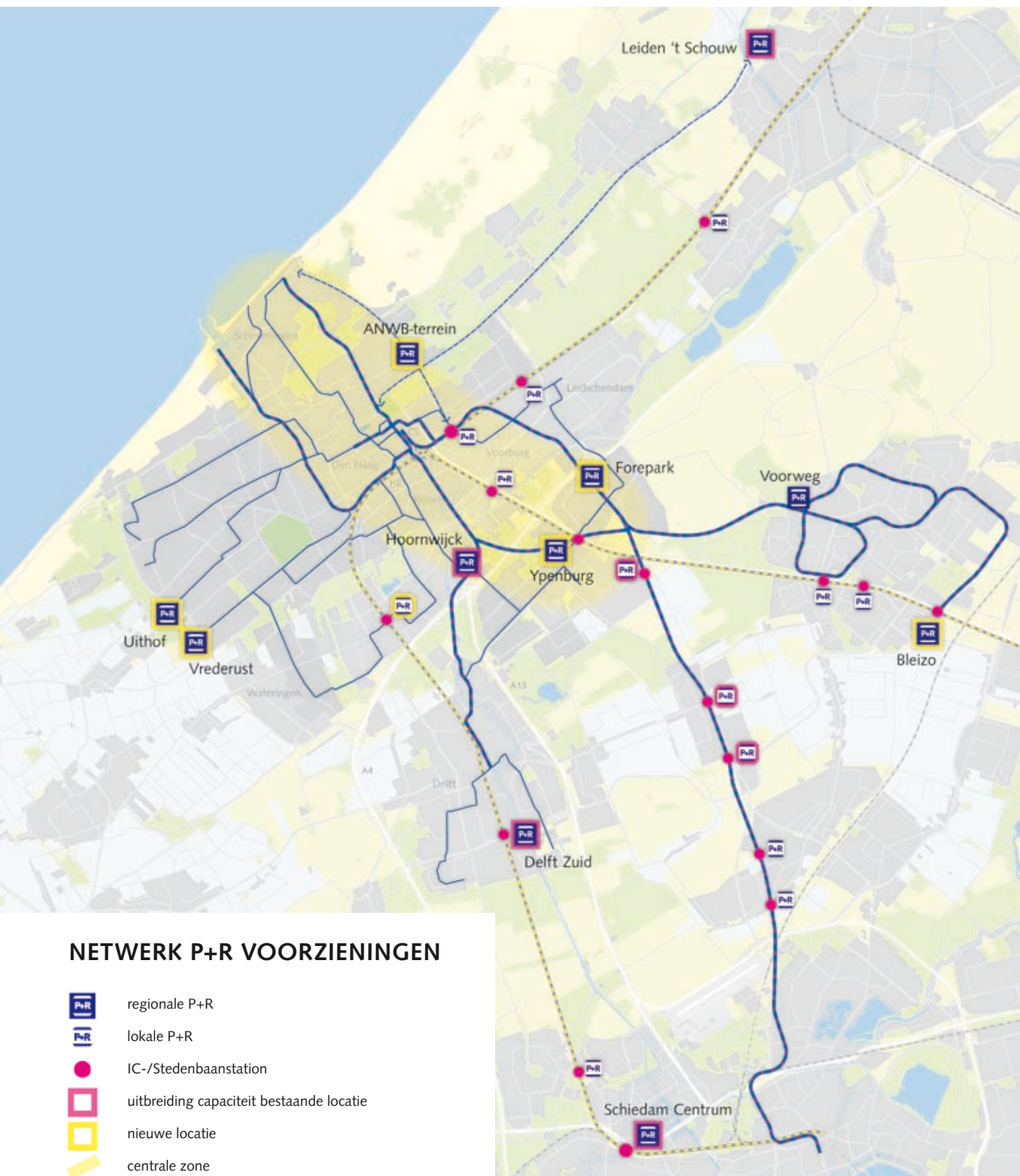
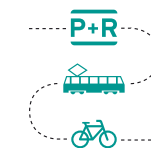
Om te bereiken dat automobilisten inderdaad onderweg overstappen op openbaar vervoer, moeten P+R-voorzieningen voldoen aan een aantal eisen:

- Er moet een P+R-locatie beschikbaar zijn die logisch op de route tussen herkomst en bestemming ligt. De overstap wordt geboden op locaties aan de rand van de stad of regio, zodat het stedelijke wegennetwerk ontlast wordt van autoverkeer.
- De P+R-locatie moet zodanig gelegen zijn, dat er op korte afstand (maximaal 250 meter) een overstap mogelijk is op frequent en hoogwaardig openbaar vervoer.
- Voor een lokale P+R-voorziening wordt uitgegaan van een openbaar vervoer verbinding die minimaal vier keer per uur per richting rijdt. Voor een regionale P+R voorziening wordt uitgegaan van een openbaar vervoer verbinding die minimaal zes keer per uur per richting rijdt.
- Een regionale P+R moet gemakkelijk bereikbaar zijn vanaf de (regionale) hoofdwegen. De route naar de P+R is door middel van dynamische bewegwijzering aangegeven vanaf de hoofdroute.
- De P+R-locatie moet sociaal veilig zijn ingericht en er moet voldoende capaciteit zijn, zodat de reiziger verzekerd is van een parkeerplek.
- De parkeertarieven op de P+R-voorzieningen moeten substantieel lager zijn dan de parkeertarieven op de bestemming.
- Oneigenlijk gebruik van de P+R-voorziening door parkeerders die niet verder reizen met het openbaar vervoer, moet worden voorkomen.

Henk en Ria uit Leiden

Henk (67 jaar) en Ria (65 jaar) uit Leiden: 'Wij gaan vaak een dagje op pad met onze kleinkinderen. Vandaag gaan we naar het Scheveningse strand. De kinderen kunnen lekker ravotten in het zand en het is heerlijk uitwaaien langs de kust. Onze auto parkeren we bij P+R Hoornwijck bij Ypenburg en de Strand Express tram brengt ons rechtstreeks naar Scheveningen. Lekker makkelijk en ook nog eens goedkoop, want parkeren en een dagkaart voor het openbaar vervoer voor 4 personen kost € 2,00 per keer.'





kaart 9.1

9.3.1 Regionale P+R-voorzieningen

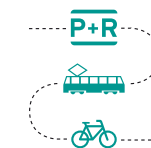
Voor regionale P+R-voorzieningen zet de gemeente in op goed gesitueerde P+R-voorzieningen aan de randen van de stad en de regio. Inzet is een vraagvolgend beleid, waarbij wordt voorzien in de behoefte aan hoogwaardige P+R-voorzieningen. Sommige bestaande P+R-locaties kunnen worden uitgebreid en verbeterd. Andere P+R-locaties moeten nieuw ontwikkeld worden. De huidige P+R-capaciteit op regionale P+R-terreinen is circa 600 parkeerplaatsen, verdeeld over de regionale P+R terreinen Leiden 't Schouw en Hoornwijk.

Geschikte locaties voor P+R-voorzieningen gericht op Den Haag, liggen niet alleen op Haags grondgebied maar zijn verspreid over de gehele regio. De realisatie van P+R-voorzieningen is daarmee een regionale opgave, waaraan Den Haag wil bijdragen. In alle windrichtingen zijn er mogelijkheden voor P+R, waarbij de locaties in potentiële omvang variëren van 80 tot 800 parkeerplaatsen.

LOCATIES VOOR REGIONALE P+R-VOORZIENINGEN

windrichting	uit te breiden regionale P+R locaties	nieuw te ontwikkelen regionale P+R locaties
Amsterdam/Leiden	A44 Leiden – 't Schouw (van 250 naar 550 pp)	A4 RandstadRail Forepark (300 pp) ANWB-terrein (strandverkeer 400 pp)
Utrecht/Gouda	A4/A13 Hoornwijk (van 420 naar 700 pp)	A4 RandstadRail Forepark (300 pp) A12 Bleizo (660 pp) ANWB-terrein (strandverkeer 400 pp) A12/A4 Ypenburg/Clausplein (periode na 2020)
Rotterdam/Delft	A4/A13 Hoornwijk (van 420 naar 700 pp)	A13/A4 Delft Zuid (670 pp) ANWB-terrein (strandverkeer 400 pp)
Westland		Vrederust (80 pp) Uithof (80 pp)

tabel 9.2



Met meer P+R-voorzieningen in alle richtingen, hebben automobilisten de keuze uit een behoorlijk netwerk. De omvang van de P+R voorzieningen moet afgestemd zijn op de vraag uit een bepaalde richting. Hoe groter de vervoersstroom, hoe meer P+R gebruikers er verwacht mogen worden. Daarnaast geldt vanuit de inrichtingseisen dat er voor een goede P+R voorziening zowel investeringen nodig zijn voor een goede inrichting van de P+R-locaties als voor de kwaliteit van de openbaar vervoerverbindingen naar de P+R-locaties.

Strandverkeer en evenementen

Bij mooi weer ontstaan er geregeld lange files richting Scheveningen. Op deze topdagen kunnen P+R-voorzieningen een alternatief bieden, maar deze zijn slechts een beperkt aantal dagen per jaar in gebruik. Daarom zoekt de gemeente voor het strandverkeer naar medegebruik van bestaande parkeerterreinen en andere P+R-terreinen. In het bijzonder komt Hoornwijck dan in beeld evenals de parkeerruimte bij het hoofdkantoor van de ANWB. Bij de P+R Hoornwijck loopt momenteel een proef, waarbij de tram/Strandexpress een directe verbinding onderhoudt met Scheveningen Bad.

De proef zal duidelijk maken of bezoekers van Scheveningen bereid zijn om gebruik te maken van P+R-voorzieningen en welke verbeteringen er daarbij mogelijk zijn. Bij P+R-voorzieningen die op fietsafstand van het strand liggen, zoals bij het terrein bij het ANWB hoofdkantoor, kan ook Park+Bike tot het aanbod behoren. Ook bij grootschalige evenementen zoals Parkpop is P+R een goede optie om de festivallocatie beter bereikbaar te maken voor bezoekers.

9.3.2 Lokale P+R-voorzieningen

Bij de Stedenbaanstations in de regio moeten voldoende lokale P+R-voorzieningen beschikbaar zijn. Lokale P+R-voorzieningen zijn bedoeld voor inwoners uit de woongebieden rond de stations, die ervoor kiezen om met de auto naar het station te reizen. Deze P+R-voorzieningen zijn voornamelijk bedoeld voor verplaatsingen vanuit Den Haag naar andere steden in de Randstad. Het grootste gedeelte van de reis gaat per trein. Lokale P+R-voorzieningen zijn kleinschalig en hebben een capaciteit van 50 tot 200 parkeerplaatsen. Lokale P+R-voorzieningen zijn te verbeteren of te realiseren bij de stations Ypenburg, Laan van NOI, Mariahoeve, Rijswijk, Voorburg, Zoetermeer en Zoetermeer-Oost.

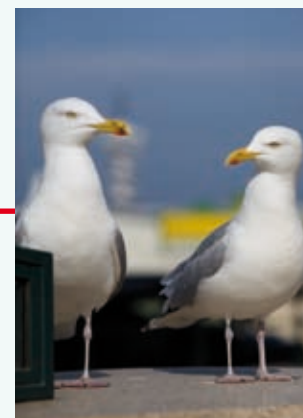
9.4 Voldoende fietsparkeervoorzieningen

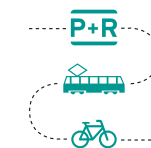
Den Haag wil beter inspelen op de sterk groeiende vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij stations, OV-haltes en P+R-terreinen. De laatste jaren heeft er een sterke groei van het fietsgebruik plaatsgevonden in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer. In het Stadsgewest Haaglanden komt 28% van de OV-reizigers met de fiets naar het station. Ook van de RandstadRail reizigers gaat ongeveer 24% met de fiets naar de halte. De sterke groei van het fietsgebruik naar de trein heeft geleid tot oplopende tekorten aan stallingplaatsen bij de stations Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Ypenburg en Laan van NOI. Met de beoogde toename van het gebruik van het openbaar vervoer met 40% in de periode tot 2020, zal ook het gebruik van de fiets in het voor- en natransport toenemen. De tekorten aan stallingplaatsen dreigen dus op te lopen.

Henk en Ria uit Leiden

'Met de tram staan we niet in de file en komen we er op ons gemak. Bovendien besparen we vele euro's, want parkeren in Scheveningen is hartstikke duur. Echt ideaal!'

Ria hoopt wel dat het aantal ritten wordt uitgebreid, want soms is het wel erg vol in de tram. 'Vooral met kleine kinderen en een kinderwagen is dit lastig. En met uitstappen moet je goed uitkijken, want voor je het weet word je omvergereden door een voorbijrazende auto. Hopelijk worden de haltes verbeterd zodat ze altijd uitkomen op de stoep en niet op de rijbaan. Dat is wel zo veilig!'





Uitgangspunt is het optimaal faciliteren van de groeiende vraag naar fietsparkeerplaatsen bij stations en OV-haltes. De komende jaren wordt de stallingcapaciteit bij alle NS-stations al uitgebreid dankzij realisatie van extra fietsparkeervoorzieningen. Rekening moet worden gehouden met verdere groei op langere termijn. De uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen is essentieel om de voorziene groei van het OV-gebruik tot 2020 mogelijk te maken. De beperkte ruimte op maaiveld vereist daarbij steeds vaker inpandigde voorzieningen in de stationsomgeving.



Fietsers moeten de keuze hebben tussen bewaakte en onbewaakte stallingplaatsen. De vorm ervan kan variëren. Bij grote stations zoals CS en HS is de vraag voldoende voor het realiseren van bewaakte stallingen met een beheerder, terwijl bij de kleinere stations zoals Moerwijk ook fietskluizen kunnen volstaan. In de gratis stallingen bij stations en andere OV-haltes blijven veel fietswrakken en 'weesfietsen' achter. De beschikbare stallingcapaciteit wordt dan niet optimaal benut. Den Haag zet in op verbetering van de handhaving, hetgeen in dit geval neerkomt op tijdige verwijdering van wrakken en weesfietsen. Het Rijk en het Stadsgebied Haaglanden investeren mee in betere fietsstallingen bij de stations en de uitbreiding van de OV-Fiets.

Ook bij RandstadRail haltes en bij sommige bushaltes is er vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Dat geldt vooral voor haltes in gebieden met grote loopafstanden en voor haltes die zeer frequent worden bediend. Met de start van RandstadRail in 2006 zijn de tekorten aan fietsparkeerplaatsen bij de haltes langs lijn 3 en 4 opgelost. Bij de realisatie van nieuwe RandstadRail lijnen moeten ook hier nieuwe fietsparkeervoorzieningen komen. Daarnaast is het wenselijk om het gebruik van de beschikbare capaciteit regelmatig te monitoren, zodat er tijdig aanvullingen kunnen komen.

Tot slot kan de fiets een sterkere rol spelen in het natransport vanaf het openbaar vervoer en vanaf parkeervoorzieningen voor de auto. Met de introductie van de OV-Fiets heeft de fiets een steeds sterkere positie in het natransport gekregen. In Den Haag zijn momenteel vier verhuurlocaties. De locatie bij het Centaal Station is de grootste verhuurlocatie van OV-fietsen in heel Nederland. Er is binnen de stad en regio potentie voor verdere uitbreiding van het aantal OV-Fietslocaties, bijvoorbeeld bij RandstadRail haltes, in de binnenstad en Scheveningen, eventueel in combinatie met de stallingen van Biesieklette. Ook bij stations Ypenburg en Moerwijk is potentie voor uitbreiding.

Een aanbod van OV-fietsen bij de grote regionale P+R-voorzieningen kan een extra stimulans vormen voor het gebruik van die P+R-voorzieningen.

Samengevat

- Een goede ketenmobiliteit als speerpunt van het mobiliteitsbeleid.
- Verdubbeling van het aantal P+R plaatsen in het stadsgewest tot circa 5.000 in 2020 en 10.000 in 2030.
- Bewaakte en onbewaakte fietsstallingen bij stations, OV-haltes en P+R plaatsen.
- Uitbreiding OV-fiets.
- Nieuwe initiatieven: Park+Walk en Park+Bike.

Henk en Ria uit Leiden

Naast goedkoper is het ook nog eens beter voor het milieu om over te stappen op het OV. Henk: 'Door in de stad gebruik te maken van het openbaar vervoer dragen wij bij aan een gezonder leefklimaat in die stad. Dit is uiteraard belangrijk voor onze generatie, maar ook voor die van onze kinderen en kleinkinderen. Zo proberen wij rekening te houden met het milieu.'





hoofdstuk 10

rust en ruimte in woongebieden



10.1 Een aantrekkelijke en veilige buitenruimte

In de woon- en leefgebieden komen verschillende verkeersaspecten – zoals fietsen, lopen, autoverkeer en parkeren – samen. Gezamenlijk bepalen die aspecten de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte in die gebieden. In dit hoofdstuk is beschreven hoe die afzonderlijke aspecten bij elkaar komen in het streefbeeld. Sommige zaken die elders in deze nota al zijn benoemd, komen daarom hier nog een keer terug.

Den Haag wil de stedelijke kwaliteit vergroten om inwoners, instellingen en bedrijven aan de stad te binden en om nieuwe arbeidsplaatsen en bedrijven aan te trekken. Een goed aanbod van hoogwaardige voorzieningen en een aantrekkelijke en veilige buitenruimte in woon- en verblijfsgebieden moeten daaraan bijdragen. De kwaliteit van de buitenruimte hangt af van veel zaken, de positie van het verkeer in de wijk is er één van.

Den Haag wil in de in de woongebieden een minder dominante positie voor het autoverkeer. Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit boven rijdende en geparkeerde auto's. Een goede en veilige bereikbaarheid van de dagelijkse voorzieningen als scholen, winkels en sportvoorzieningen is een belangrijke kwaliteit, die lopen en fietsen aantrekkelijk maakt. De dagelijkse voorzieningen zijn idealiter bereikbaar zonder daarbij grote (verkeers)barrières te moeten oversteken. Waar die barrières er wel zijn moet de infrastructuur goed worden ingepast en veilig oversteekbaar zijn.



10.2 Verminderen doorgaand verkeer in woongebieden

Door concentratie van het autoverkeer op een beperkt aantal regionale en stedelijke hoofdwegen worden de wijkontsluitingswegen en de overige wegen zoveel mogelijk ontlast van doorgaand autoverkeer. Op de wijkontsluitingswegen ontstaat daardoor ruimte voor een andere inrichting met een minder dominante positie voor de auto: de stadslaan. De stadslaan heeft een wegbeeld met overzichtelijke kruispunten, korte oversteeklengten, een rijsnelheid afgestemd op lokaal verkeer en meer interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers. De barrièrewerking voor kruisend voetgangers- en fietsverkeer neemt daardoor af en op de stadslanen zelf is ook meer ruimte voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Wijkontsluitingswegen met nu nog veel doorgaand autoverkeer worden heringericht tot stadslanen. Voorbeelden zijn de Laan van Meerdervoort, de Valkenboslaan, de Groot Hertoginnelaan en de Van Alkemadelaan. Na aanleg van de Rotterdamsebaan komt ook de Haagweg-Rijswijkseweg in aanmerking voor inrichting als stadslaan. De kleinere stedelijke wegen in de woon- en leefgebieden worden – waar dat nog niet het geval is – verder ingericht als 30 km/u zone.



Op de overblijvende hoofdroutes voor het autoverkeer is extra aandacht vereist voor een goede inpassing van deze routes. Hier zijn (sociaal) veilige oversteekvoorzieningen noodzakelijk. Op stedelijke hoofdwegen zijn de oversteekvoorzieningen zoveel mogelijk geconcentreerd bij kruispunten, waarbij de verkeersregelinstanties goed zijn afgestemd op het verkeersaanbod, zowel voor het doorgaande autoverkeer als voor het kruisende verkeer van fietsers en voetgangers. Op regionale wegen kan het noodzakelijk zijn om ongelijkvloerse oversteekvoorzieningen te realiseren. Een goede oversteekbaarheid van stedelijke en regionale hoofdwegen is een belangrijk onderdeel van de inrichting van een herkenbare en goed ingepaste hoofdstructuur.

10.3 Beheersen van de parkeerdruk

Een te hoge parkeerdruk tast de kwaliteit van de openbare ruimte aan. In nogal wat wijken en buurten is de vraag naar parkeerplaatsen nu al groter dan het aanbod. Hierdoor wordt de openbare ruimte te sterk in beslag genomen door geparkeerde auto's. Tegelijkertijd willen we ook dat kinderen veilig buiten kunnen spelen, dat bewoners er aangenaam kunnen vertoeven en dat de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten gewaarborgd is. Het voorkomen van parkeerhinder in de woon- en leefgebieden is daarom een belangrijk aandachtspunt. De parkeerdruk op straat mag – op de drukste momenten – maximaal 90% van het aantal beschikbare plaatsen zijn. Ook het beslag van geparkeerde auto's op de openbare ruimte mag niet te groot zijn. Zoals in hoofdstuk 12 staat, wil de gemeente dat bereiken door parkeerregulering, parkeernormen voor nieuwbouw en zo nodig uitbreiding van de parkeercapaciteit met 2500 parkeerplaatsen in het project P2500.

10.4 Ruimte voor fietsers

In woongebieden is de fiets een populair vervoersmiddel. Dagelijkse voorzieningen in de wijk, zoals scholen, winkels en voorzieningen, moeten veilig op de fiets bereikbaar zijn. Omvorming van wijkontsluitingswegen tot stadslanen verbetert de mogelijkheid voor fietsers om over te steken, waardoor ze minder hoeven om te rijden. Het weren van doorgaand verkeer uit de woongebieden schept ruimte voor betere fietsvoorzieningen. Op de stadslanen is ruimte beschikbaar voor inpassing van de stertroutes voor de fiets, die centraal door de woonwijken gaan. Fietsers ondervinden op stertroutes weinig oponthoud bij kruispunten met het autoverkeer. Stertroutes zijn snelle en comfortabele verbindingen tussen de woonwijken en het stadscentrum en tussen de woonwijken en de groen- en recreatiegebieden aan de rand van de stad. Daarover staat meer in hoofdstuk 6.

Eva uit Den Haag

Eva (23) werkt als au-pair in Den Haag: 'Ik heb voor Den Haag gekozen, omdat het een internationale stad is. Ik werk nu zo'n anderhalf jaar als au-pair bij een gezin dat in hartje centrum van Den Haag woont. Omdat ik geen auto heb doe ik het meeste op de fiets. Het gezin heeft een bakfiets en daar passen de twee kinderen met gemak in.'





10.5 Ruimte voor voetgangers

In Den Haag vindt 30% van alle verplaatsingen te voet plaats. Van de korte verplaatsingen tot een kilometer binnen de woon- en leefgebieden gaat zelfs $\frac{2}{3}$ deel te voet. Dagelijkse voorzieningen zoals winkels, scholen, voorzieningen en openbaar vervoer liggen veelal op loopafstand. Indien deze voorzieningen veilig en comfortabel te voet bereikbaar zijn, is dat een stimulans om nog vaker te lopen. Lopen draagt bij aan de leefbaarheid. Lopen is gezond en past in een gezonde stad.

Binnen de woon- en leefgebieden krijgen voetgangers expliciete aandacht. Looproutes moeten veilig en comfortabel zijn en ze moeten leiden door een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte. Die ruimte ontstaat door verdere uitbreiding van het aantal 30 km/u zones en door goede oversteekbaarheid van de wijkontsluitingswegen. Binnen de woongebieden is expliciete aandacht nodig voor de looproutes naar belangrijke voorzieningen, zoals scholen, winkels en wijkvoorzieningen. Daarnaast is lopen ook onderdeel van iedere verplaatsing met het openbaar vervoer. Een goede kwaliteit van looproutes vanuit woon- en leefgebieden naar haltes en stations levert een bijdrage aan het stimuleren van het OV-gebruik.



10.6 Ecologische verbindingen

Bij de inpassing van wegen en openbaar vervoer is ook de invloed op de ecologische kwaliteit van belang. Belangrijke relaties tussen grote groengebieden moeten in stand blijven. Infrastructuur vormt al snel een fysieke barrière voor dieren en planten. Op andere plaatsen lopen ecologische verbindingen parallel aan de infrastructuur, zoals bij de Erasmusweg. Bij de (her)inrichting van infrastructuur moet het behoud en herstel van ecologische kwaliteiten en verbindingzones al in een vroeg stadium meespelen.

10.7 Wijkverkeersplan

De concentratie van doorgaand autoverkeer op een beperkt aantal hoofdroutes en het beheersen van de parkeerdruk op straat, bieden kansen voor een sterkere positie van fietsers en voetgangers, een betere bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen en openbaar vervoer en verbetering van de veiligheid en leefbaarheid in de woon- en leefgebieden. Om deze kansen goed te benutten is het noodzakelijk de verkeersopgaven en de ruimtelijke opgaven in onderlinge samenhang te beschouwen. Ter illustratie: de herstructurering van woonwijken biedt kansen voor realisatie van wijkparkeergarages, waardoor de parkeerdruk afneemt en de positie van voetgangers en fietsers in de wijk verbetert.

Om de opgaven in de samenhangende woon- en leefgebieden scherper op het netvlies te krijgen is een vertaling van de Haagse Nota Mobiliteit naar wijkverkeersplannen gewenst. De in de HNM vastgelegde verkeersstructuur en beleidsuitgangspunten krijgen daarin een uitwerking en worden tegelijkertijd gekoppeld aan de ruimtelijke opgaven in deze gebieden.

Eva uit Den Haag

'Fietsen was in het begin wel even wennen, zeker met het drukke verkeer. Gelukkig geldt in de meeste woonwijken een limiet van 30 km/u voor auto's. Zo voel je je een stuk veiliger op de fiets. Het fijne van Den Haag is dat er goede fietspaden zijn, al mogen deze op sommige delen in de stad nog wel wat breder ten opzichte van de rijbaan voor het autoverkeer. Het is in ieder geval prettig dat ik met de fiets overal makkelijk en snel naar toe kan rijden en dat ik me niet druk hoeft te maken over het vinden van een parkeerplek.'





De wijkverkeersplannen geven aan hoe de kwaliteit en leefbaarheid van de buitenruimte kan verbeteren.

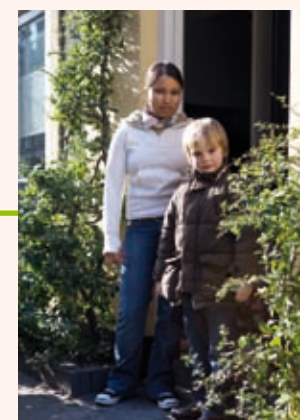
- Per samenhangend woongebied komt in beeld op welke wegen nog teveel doorgaand verkeer rijdt en welke maatregelen toepasbaar zijn. Uitgangspunten: het weren van doorgaand verkeer, omvorming tot stadslanen en goede oversteekmogelijkheden.
- Een gerichte kwaliteitsscan van de looproutes naar belangrijke voorzieningen moet knelpunten aantonen. Daarbij is systematisch te onderbouwen welke kwaliteitsverbeteringen effectief zijn.
- Looproutes tussen RandstadRail haltes, stations en toplocaties krijgen meer kwaliteit. Het gaat onder andere om een goede looproute tussen station Hollands Spoor en de Binckhorst en verbetering van de looproutes rond de Haagse Markt.
- Per woongebied komt in beeld waar de parkeerdruk boven de 90% ligt. Maatregelen om de parkeerdruk te beheersen, zoals parkeerregulering en het toevoegen van parkeercapaciteit, zullen bijdragen aan een betere inrichting van de buitenruimte.
- Per woongebied komt in beeld welke inpassing mogelijk is van stertroutes voor fietsers. Een tekort aan fietsparkeermogelijkheden bij winkels, woningen en wijkvoorzieningen mag niet meer bestaan.
- Den Haag handhaaft en herstelt ecologische verbindingzones in samenhang met realisatie en herstructurering van infrastructuur.

Samengevat

- Voetgangers en fietsers krijgen in de woongebieden prioriteit boven rijdende en geparkeerde auto's.
- Barrièrewerking van wijkontsluitingswegen moet worden verminderd.
- Parkeerdruk in de wijken wordt aan een maximum gebonden.
- Bij inpassing van wegen en OV wordt rekening gehouden met ecologische verbindingen.
- In wijkverkeersplannen wordt helder gemaakt hoe de kwaliteit en leefbaarheid van de buitenruimte verbeterd kan worden.

Eva uit Den Haag

'De kinderen spelen veel buiten. In de wijk waar ze wonen kan dat ook prima, want er is weinig autoverkeer. Het is een groene wijk met een speeltuintje en een klein park. Ik vind het belangrijk dat de kinderen veel in de buitenlucht zijn. Dit is hartstikke gezond en zo bewegen ze ook nog. Het enige nadeel is dat vlakbij de woonwijk een bedrijventerrein ligt. Hierdoor parkeren veel mensen bij ons in de wijk. Dit maakt het buiten spelen soms gevaarlijk, omdat kinderen tussen de auto's spelen en zo ineens kunnen opduiken vanachter een auto. Ze mogen van mij dan ook alleen op de stoep spelen en bij het oversteken moet er altijd een volwassene zijn.'



hoofdstuk 11

slim gebruik van de infrastructuur

11.1 Een leefbare en bereikbare stad

In deze nota zijn de streefbeelden beschreven voor de netwerken van infrastructuur in 2020. Hierbij is per modaliteit (OV, fiets, auto en keten) aangegeven welke verbindingen op welk schaalniveau moeten gaan functioneren en aan welke kwaliteit (reistijd, doorstroming, snelheid) ze moeten voldoen.

Vergelijking van de streefbeelden met de huidige en geprognosticeerde situatie leidt in een aantal gevallen tot de noodzaak van maatregelen op korte of langere termijn. In de ultieme situatie kan dit leiden tot opwaardering of uitbreiding van verbindingen. Dit kost echter relatief veel geld en schaarse ruimte en is lang niet altijd snel te realiseren. Alvorens over te gaan tot opwaardering of uitbreiding van het netwerk, wil Den Haag daarom de bestaande infrastructuur voor fiets, auto en openbaar vervoer in de stad zo slim mogelijk gebruiken en zo optimaal mogelijk benutten. Een evenwichtiger verdeling van de verkeers- en vervoersstromen over de beschikbare verbindingen, vervoermiddelen en tijdstippen, levert de eerste belangrijke bijdrage aan een grotere bereikbaarheid van en leefbaarheid in de stad.

11.2 Optimaal benutten van infrastructuur

Een betere benutting van de beschikbare infrastructuur vereist een slimmere organisatie van het verkeers- en vervoerssysteem. Uitgangspunt daarbij is dat reizigers zelf moeten kiezen hoe en wanneer zij vervoerd willen worden. Met dat gegeven als vertrekpunt worden reizigers verleid om op sommige tijden en voor sommige reismotieven vaker te kiezen voor fiets, OV of P+R in plaats van voor de auto. Indien die keuze is gemaakt, worden reizigers zonodig verwezen naar andere meer logische routes om op hun bestemming te komen.

Basis voor een dergelijke benadering is het bieden van hoogwaardige reisalternatieven voor de auto, goede overstapmogelijkheden en actuele reisinformatie voor en tijdens de rit. Actuele reisinformatie over bijvoorbeeld reistijden, stremmingen, alternatieven, routes en tarieven is cruciaal voor een optimale benutting van een flexibel verkeers- en vervoerssysteem in de stad. Ook beïnvloeding van reizigersgedrag is gebaat bij goede reisinformatie. De reiziger maakt zijn keuzes doorgaans op basis van gewoonte en de prijs die hij verwacht in tijd en/of geld te moeten betalen voor een bepaalde verplaatsing. Daarin zitten dan ook de belangrijkste aangrijpingspunten om reizigers te stimuleren om een andere en meer bewuste

keuze te maken. Denk bijvoorbeeld aan reisinformatie en routegeleiding maar ook aan ‘prijsprikkelers’ zoals parkeertarieven, kilometerheffing of een OV-abonnement van de werkgever.

Belangrijke instrumenten voor een optimale benutting van de netwerken zijn:

- Dynamisch verkeersmanagement.
- Actuele reisinformatie voor OV-reizigers.
- Vervoersmanagement bij bedrijven.
- Prijsbeleid.

11.3 Dynamisch verkeersmanagement

Verkeersmanagement kan al dan niet dynamisch zijn. Verkeersmanagement bestaat hoofdzakelijk uit bewegwijzering(geleiding) en eenvoudige verkeersregelinstallaties. Dynamisch verkeersmanagement (DVM) is de verzamelnaam voor maatregelen en geautomatiseerde systemen, die op basis van actuele gegevens, de afwikkeling van het verkeer op de weg beïnvloeden, dan wel informatie geven over het openbaar vervoer en P+R mogelijkheden.

De gemeente wil (dynamisch) verkeersmanagement verder ontwikkelen en versterken om daardoor bij te dragen aan een betere doorstroming op en verdeling van het verkeer over de hoofdroutes in de stad. Ook het anders routeren van verkeersstromen in het geval van congestie of calamiteiten hoort daarbij. Het gaat in eerste instantie om het autoverkeer op de stedelijke en regionale hoofdwegen die gezamenlijk de hoofdroutes voor het autoverkeer vormen. Daarnaast spelen de doorstroming van het openbaar vervoer en de belangen van fietsers en voetgangers een rol.

Belangrijke componenten van dynamisch verkeersmanagement zijn:

- Centrale beschikbaarheid van actuele verkeersgegevens.
- Dynamische route-informatie op de hoofdroutes.
- Verkeersregelingen op kruispunten.
- Systemen en maatregelen om het verkeer te geleiden en te sturen.

11.3.1 Centrale beschikbaarheid van actuele verkeersgegevens

Het inwinnen van actuele verkeersgegevens is een randvoorwaarde om dynamisch verkeersmanagement op de hoofdwegenstructuur operationeel te maken. Het hart van de informatiestroom met actuele verkeersinformatie is de Verkeersmanagement Centrale (VMC) van Den Haag. Reistijdgegevens uit de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW), waar mogelijk aangevuld met informatie uit tellussen bij verkeerslichten en informatie over

wegwerkzaamheden, evenementen en mogelijke incidenten, komen hier samen. Op basis van deze gegevens krijgt de wegbeheerder een betrouwbaar beeld van de actuele verkeerssituatie. Ook wordt het gemakkelijker om goed te voorspellen hoe de verkeerssituatie zich ontwikkelt. Aan de hand van deze gegevens kan het autoverkeer vroegtijdig worden geïnformeerd over files en langere reistijden en op basis daarvan worden verwezen naar andere minder belaste routes binnen het netwerk. Daardoor worden congestiegevoelige wegen ontlast en wordt milieuhinder beperkt.

11.3.2 Dynamische route-informatie op de hoofdroutes

Het stedelijke wegennet van Den Haag staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van een breder netwerk in Haaglanden en de Zuidvleugel van de Randstad. In Zuidvleugelverband hebben de gezamenlijke wegbeheerders en vervoersautoriteiten daarom een netwerk aangewezen waarop DVM-maatregelen van toepassing (kunnen) zijn. Een deel van het stedelijke infrastructurele netwerk van Den Haag behoort tot dit DVM-netwerk in de Zuidvleugel. Voor Den Haag gaat het daarbij om alle regionale wegen, een groot aantal stedelijke hoofdwegen en de gehele Centrumring. Enkele aanvullingen (zie kaart 11.1) op het DVM-netwerk Zuidvleugel zijn nog mogelijk. Ze moeten dan wel bijdragen het gewenste functioneren van en een sterke hiërarchie in de hoofdwegenstructuur, zoals die is beschreven in hoofdstuk 7 over autoverkeer.

Voor dit DVM-netwerk hebben de partners in de Zuidvleugel een gezamenlijke regelstrategie⁹ bepaald. Deze geeft aan hoe de verschillende wegen zich qua doorstromingsprioriteit tot elkaar verhouden. De DVM maatregelen worden hierop afgestemd, zodat het verkeer indien nodig in beleidsmatige zin de goede kant wordt opgestuurd.

In de gezamenlijke regelstrategie is ook vastgelegd volgens welke principes de gezamenlijke verkeersgeleiding plaatsvindt. Wanneer congestie of calamiteiten optreden, zijn er scenario's die meteen aangeven hoe het autoverkeer het best – eventueel via een alternatieve route – naar de belangrijkste bestemmingen geleid kan worden. Binnen het DVM-wegennet is vastgesteld waar zich belangrijke beslispunten bevinden. Dat zijn punten waar de automobilist een keuze voor een andere route of een overstap naar een andere vervoerwijze kan maken. DVM houdt daarbij rekening met de aard van de verstoring of gebeurtenis: gaat het bijvoorbeeld om de ochtend- of de avondspits, betreft het een evenement of een incident? Mogelijk kan in de toekomst in de regelscenario's ook rekening worden gehouden met de optredende milieusituatie.

⁹ In het Tactisch kader operationeel verkeersmanagement (2009)

11.3.3 Verkeersregelingen op kruispunten

De gewenste doorstroming van auto, openbaar vervoer en fiets is niet altijd gemakkelijk te verwezenlijken op punten waar belangrijke routes elkaar gelijkvloers kruisen. Er wordt daarom ingezet op het zoveel mogelijk beperken van zulke kruisingen, bijvoorbeeld door de stertroutes voor de fiets en de openbaar vervoerroutes zoveel mogelijk te scheiden van de hoofdroutes voor de auto. Toch resteren er punten waar keuzes gemaakt moeten worden. Daar geldt als vertrekpunt dat het openbaar vervoer prioriteit heeft, rekening houdend met de gewenste streefsnelheden voor het OV. Het autoverkeer heeft daar dus een lagere prioriteit, behalve op kruisingen met stedelijke en regionale hoofdwegen waar ook eisen gelden ten aanzien van de gewenste gemiddelde trajectnelheid voor het autoverkeer. Voor deze kruisingen geldt dat per kruising een afweging in de prioriteitsvolgorde wordt gemaakt, gebaseerd op de trajectnelheden voor auto en openbaar vervoer. Voor het langzaam verkeer geldt dat de wachttijden – in verband met barrièrewerking en de verkeersveiligheid – aanvaardbaar moeten zijn. Op kruispunten waar het niet mogelijk is om aan al deze eisen te voldoen, zal gezocht worden naar maatwerk, waarbij ook ontvlechting en ongelijkvloerse oplossingen in beschouwing moeten worden genomen.

Voor een betere doorstroming van het verkeer op regionale en stedelijke hoofdwegen wordt verder ingezet op het koppelen van individuele verkeersregelingen tot *netwerkregelingen*. Vooral op zwaarbelaste wegvakken met veel verkeerslichten op relatief korte afstand van elkaar (zoals de Centrumring) liggen hiervoor kansen.

Een apart onderdeel is een nadere studie naar mogelijkheden voor optimalisatie en een betere benutting van het openbaar-vervoernetwerk door verbeterd verkeersmanagement.

11.3.4 Systemen en maatregelen voor verkeersgeleiding

Statische maatregelen (zoals herkenbare hoofdroutes voor auto en fiets, duidelijke en vindbare overstappunten, goede bewegwijzering en effectieve communicatie over reismogelijkheden in en naar de stad) vormen de basis van goede verkeersgeleiding. In aanvulling daarop moet de dynamische reisinformatie verbeteren. Middelen daarbij zijn:

– Beter bewegwijzering

In het kader van het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied is de bewegwijzering op de Centrumring en de Internationale Ring verbeterd.

– Uitbreiding van dynamische route-informatie informatiepanelen (drips)

Langs de Internationale Ring en de Centrumring staan daarnaast op belangrijke beslispunten elektronische borden met actuele route-informatie. In de stad gaat het om de kleinere ‘citydrips’. Voor de grootschalige P+R-voorzieningen aan de stadsrand van Den Haag krijgen reizigers via dynamische borden actuele informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en over aansluitend openbaar vervoer. Het gaat daarbij in elk geval om de (toekomstige) P+R-locaties bij Hoornwijck, Forepark en Uithof en op langere termijn ook Vrederust en Ypenburg.

– Beter parkeerverwijssysteem in de binnenstad en Scheveningen

In de binnenstad richt het verwijssysteem zich ook op garages aan de rand van de binnenstad, zoals bij Den Haag Centraal of in de Laakhaven. In Scheveningen komt er een duidelijker parkeerroute in samenhang met aanpassing van het verwijssysteem.



11.4 Actuele reisinformatie voor OV-reizigers

De reismogelijkheden met het openbaar vervoer zijn, zeker voor incidentele reizigers, niet gemakkelijk te overzien. In het stedelijk gebied zijn er veel verschillende lijnen en overstapmogelijkheden. Veranderingen in dienstregelingen en lijnvoeringen, vertragingen en verstoringen maken het daarnaast niet eenvoudiger om het openbaar vervoer te gebruiken. Een betere informatievoorziening voorziet dan ook in een belangrijke behoefte van reizigers en zal bijdragen aan de gewenste groei van het openbaar vervoergebruik. Openbaar vervoersbedrijven en opdrachtgevers voor het openbaar vervoer zijn zich dat bewust. De afgelopen jaren is de informatievoorziening dan ook al aanzienlijk verbeterd. Nieuwe technieken zoals internet en dynamische halte-informatie, helpen daarbij. Toch kan en moet dit nog beter. Een concrete stap is de verbetering van de actuele informatie over vertrektijden op de haltes. Het streven is om de 300 belangrijkste haltes in Den Haag in de periode tot 2012 te voorzien van dynamische reizigersinformatie. In 2020 is op vrijwel alle OV-haltes in Den Haag dynamische reizigersinformatie beschikbaar. Het Stadsgebied Haaglanden neemt hiertoe het initiatief, als concessieverlener en beheerder van OV-infrastructuur.

Informatie op de haltes is belangrijk, maar er is meer mogelijk. In toenemende mate maakt het publiek gebruik van online reisinformatie via internet en de mobiele telefoon. Vooral de mogelijkheid om actuele reisinformatie onderweg op te roepen, is een belangrijke voorwaarts voor de gebruiker van het openbaar vervoer. De gemeente ziet hier hoofdzakelijk een rol voor de private partijen, maar is bereid om dit waar nodig en mogelijk te faciliteren en te stimuleren.

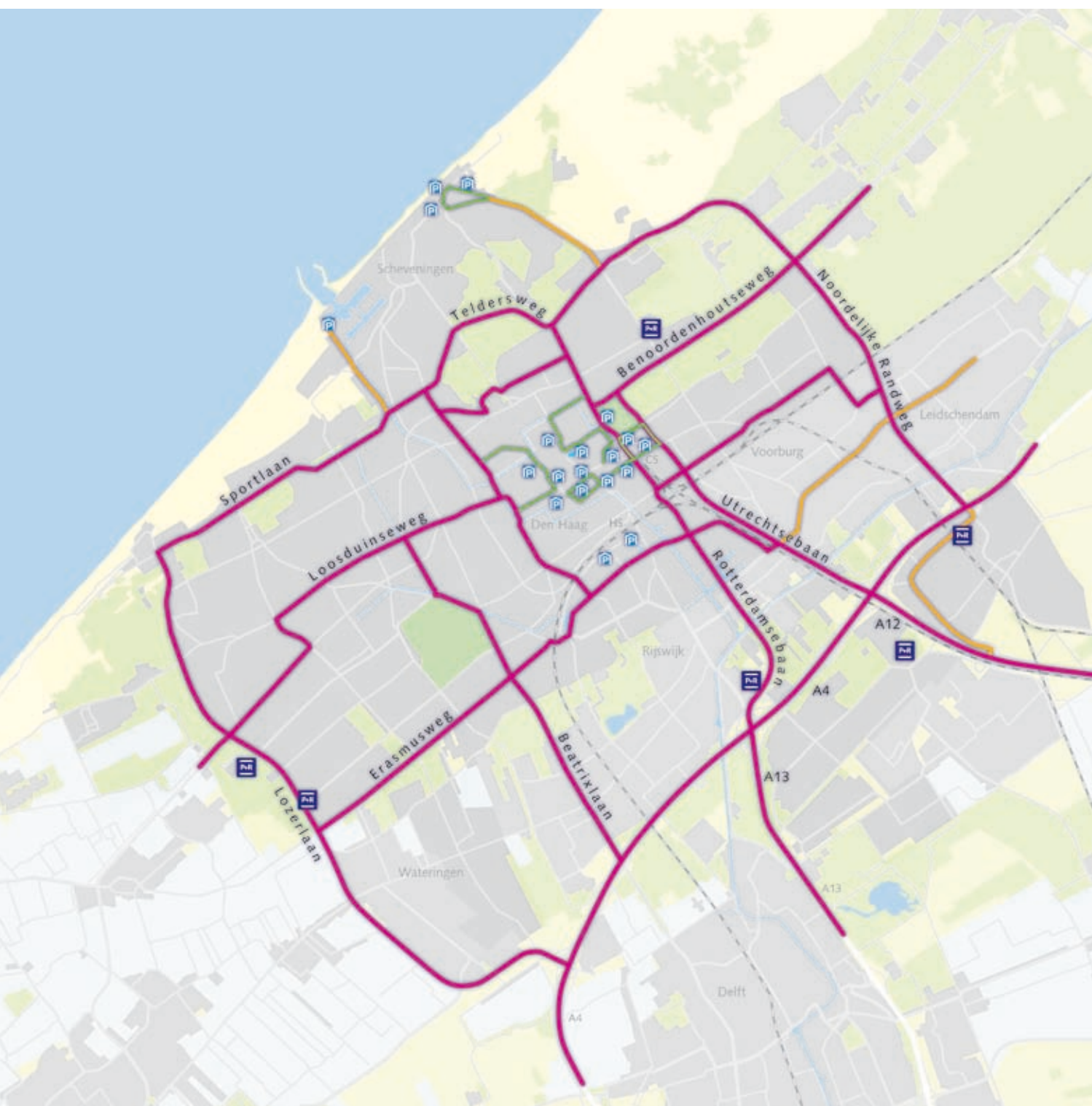
11.5 Vervoersmanagement

De dagelijkse files op de wegen hebben grotendeels met woon-werkverkeer te maken. *Vervoersmanagement* beïnvloedt het keuzegedrag van werknemers voor een bepaalde vervoerwijze en draagt er toe bij dat autogebruik in woon-werk- en zakelijke verkeersstromen vermindert. Vervoersmanagement is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van werkgevers. Zij hebben een direct belang bij een goede bereikbaarheid en een afname van de reiskosten van hun personeel. Via bedrijfsterreinverenigingen kunnen werkgevers gezamenlijk optrekken. De gemeente kan de juiste randvoorwaarden voor succesvolle introductie van vervoersmanagement creëren, door het aanbieden van goede alternatieven voor solistisch autogebruik en door een consequent parkeerbeleid. Den Haag wil in samenwerking met private partijen en het Stadsgebied Haaglanden actief bijdragen aan initiatieven op het gebied van samenwerking en vervoersmanagement in stad en regio. Inmiddels hebben al meer dan vijftig werkgevers het *regionale convenant bereikbaar Haaglanden* ondertekend, waarin afspraken zijn gemaakt over mobiliteitsmanagement tussen bedrijfsleven en overheidspartijen.



Mobiliteitsmakelaar

In 2007 startte de eerste 'mobiliteitsmakelaar' van het land in de regio Haaglanden. De mobiliteitsmakelaar stimuleert een betere bereikbaarheid en mobiliteitsmanagement door overheden, werkgevers en mobiliteitsaanbieders bij elkaar te brengen.

'Bij het invoeren van mobiliteitsmanagement denken mensen altijd dat het de werkgever veel geld gaat kosten. De praktijk heeft echter al bewezen dat het een bedrijf ook veel kan opleveren. Zo kan het goedkoper zijn om een werknemer naast de gebruikelijke leaseauto ook een OV-kaart te geven. De werknemer bekijkt dan per rit wat de slimste mogelijkheid is om van A naar B te komen. Ik ken bedrijven bij wie dit duizenden euro's op jaarbasis scheelt. Werkgevers tevreden en ook hun werknemers. Want deze laatste geven aan het prettig te vinden meer keuzevrijheid te hebben. Het invoeren van mobiliteitsmanagement levert dus niet alleen geld op, het verbetert ook het imago van de werkgever!'



DVM-NETWERK

- | | | | |
|--|------------------------|---|-----------------------|
| — | wegen in DVM-netwerk |  | parkeergarage |
| — | aanvullend DVM-netwerk |  | regionale P+R-locatie |
| — | parkeerroute | | |

kaart 11.1

11.6 Prijsbeleid

Prijsbeleid is een effectief instrument om reizigers bewuster te laten kiezen voor een bepaald reistijdstip en een specifiek vervoermiddel. Reiskosten spelen in die keuze een belangrijke rol. Het gaat om OV-tarieven, brandstofprijzen, parkeertarieven en op termijn mogelijk de kilometer- en spitsheffing voor het wegverkeer. De gemeente heeft op een belangrijk deel van die prijzen geen of beperkte invloed. De gemeente kan wel randvoorwaarden meegeven aan de prijsmaatregelen van andere overheden. Wat Den Haag betreft kunnen prijsmaatregelen leiden tot een betere verdeling van het verkeersaanbod over het wegennet en over de dag en kunnen ze bijdragen aan een aanzienlijke stimulans voor het gebruik van fiets, het openbaar vervoer en P+R. Mogelijke negatieve neveneffecten van prijsmaatregelen moeten zoveel mogelijk worden beperkt; de economische effecten en het voorkomen van sluipverkeer op het onderliggende wegennet zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.

Samengevat

- Een versterking van het (dynamische) verkeersmanagement door onder andere meer dynamische route-informatie op de hoofdroutes en een beter parkeerverwijssysteem in de binnenstad en Scheveningen.
- In 2020 op bijna alle OV-haltes in Den Haag dynamische reizigersinformatie.
- Stimuleren vervoersmanagement bij bedrijven.
- Inzet prijsmaatregelen onder randvoorwaarden.

hoofdstuk 12

beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte

12.1 Evenwicht in functie en gebruik

Het parkeerbeleid van Den Haag is gericht op het herstellen van evenwicht. Evenwicht tussen vraag naar en aanbod van parkeervoorzieningen. Maar ook evenwicht in de verdeling van functies in de openbare ruimte waar naast parkeren ook ruimte moet zijn voor voetgangers, fietsers, groen en spelen. En ook evenwicht tussen het beoogde en feitelijke gebruik van beschikbare parkeervoorzieningen.

De doelstelling van het parkeerbeleid is drieledig:

- Bewoners, bezoekers en werknemers moeten een realistische en goede kans hebben een parkeerplaats te vinden. Hiertoe verzorgt de gemeente binnen randvoorwaarden voldoende aanbod van parkeervoorzieningen. Daarnaast zorgt de gemeente ervoor dat ontwikkelaars bij nieuwbouw voldoende parkeerplaatsen realiseren.
- Er zijn drie meest voorkomende doelgroepen te onderscheiden binnen het parkeerbeleid: bewoners, bezoekers en werknemers. De gemeente wil zorgen dat de ‘juiste’ groep parkeerders zoveel mogelijk parkeert op de daarvoor bedoelde parkeerplaatsen.
- De overlast van geparkeerde auto’s in woon-, werk- en verblijfgebieden moet minder zijn. De toenemende parkeerdruk op de schaarse buitenruimte vraagt om beheersing. De verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de daadwerkelijke bezetting mag niet hoger zijn dan 90%.

12.2 Parkeerruimte als schaars goed

De groei van het autobezit en het autoverkeer – ingezet vanaf ongeveer 1960 – zet zich ook de komende jaren nog voort. Tussen 1997 en 2007 is het autobezit in Den Haag gegroeid met ruim 15%. In 2020 zal het autobezit naar verwachting opnieuw zo'n 15% tot 20% hoger zijn. In absolute cijfers zal het aantal personenauto's in Den Haag groeien van 173.000 (inclusief lease) in 2010 naar 204.000 in 2020. Bestelwagens (ca. 16.000 in 2010) en vrachtwagens (ca. 800 in 2010) komen daar nog bovenop. Ook hier tekent zich een toename af.

Door de groei van het wagenpark neemt de vraag naar parkeerruimte de komende jaren flink toe. Parkeerruimte is dan ook steeds vaker een schaars goed. In nogal wat buurten en wijken is de vraag naar parkeerruimte nu al groter dan het aanbod. Dat leidt bij veel bewoners en bezoekers tot een dagelijkse ergernis. Ze kunnen niet of nauwelijks een parkeerplaats vinden in de buurt van hun bestemming. Vaak zijn parkeerplaatsen ingenomen door parkeerders voor wie deze plaatsen eigenlijk niet zijn bedoeld.

Het grote en toenemende beslag van parkeerplaatsen op de openbare ruimte gaat ten koste van de leefbaarheid en bereikbaarheid, niet alleen in woonwijken maar ook op (enkele) bedrijvenlocaties. Zonder nieuwe maatregelen en actief beleid is het niet mogelijk om de groeiende parkeervraag op alle plaatsen in de stad in voldoende mate te accommoderen en om tegelijkertijd een goede kwaliteit van de openbare ruimte veilig te stellen.

12.3 Beheersen van de parkeerdruk

Voor het beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte en het bieden van voldoende parkeerruimte denkt Den Haag aan de volgende maatregelen⁹:

Beheersen van de parkeerdruk: betaald parkeren

In gebieden waar de parkeerdruk op straat boven de 90% komt, grijpt de gemeente in. Onder bepaalde voorwaarden zal in die gebieden betaald parkeren worden ingevoerd. De gemeente wil daarmee voorkomen dat reizigers hun auto parkeren in een gebied waar ze eigenlijk niet hoeven te zijn of dat parkeerplaatsen hoofdzakelijk worden gebruikt door groepen parkeerders waarvoor ze niet zijn aangelegd. Dit principe geldt voor de gehele stad, zowel voor woon-, werk- en recreatiegebieden als voor verblijfsgebieden. Waar de parkeerdruk lager is dan 90% grijpt de gemeente niet in.

De gemeente wil ook aanmoedigen dat parkeerplaatsen op eigen terrein daadwerkelijk voor parkeerdoeleinden worden gebruikt. Dit kan door het verstrekken van parkeervergunningen voor belanghebbenden in gebieden waar betaald parkeren geldt aan strikte voorwaarden te binden.

Welke parkeerregeling er in een gebied komt, is afhankelijk van de oorzaak van de te hoge parkeerdruk en van de ligging van een gebied. Het gaat dus om maatwerk. Indien betaald parkeren wordt ingevoerd, kunnen gebiedsgebonden parkeerders – bijvoorbeeld bewoners – tegen betaling een parkeervergunning aanschaffen. De parkeerdruk wordt gemeten op maatgevende momenten, dat zijn de momenten dat de vraag naar parkeerplaatsen het grootst is. Voor woonwijken gaat het in de regel om de nachtperiodes, voor werkgebieden gaat het in de regel om de dagperiodes.

⁹ Een meer uitgebreide toelichting staat in het Parkeerkader Den Haag 2010–2020.

Uitbreiding van parkeercapaciteit

Het invoeren van betaald parkeren in woongebieden heeft alleen zin indien er in het gebied tenminste voldoende parkeerplaatsen zijn om de parkeervraag van gebiedsgebonden parkeerders op te vangen. In woongebieden met een structureel tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners, is aanleg van nieuwe parkeerplaatsen geboden. Aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op straat is echter alleen mogelijk als er voldoende ruimte is en het de kwaliteit van de openbare ruimte niet aantast. Bij voorkeur, en zeker indien op straat de ruimte ontbreekt, komen nieuwe parkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen. De gemeente wil een stimulerende en initiërende rol spelen door een meerjaren-investeringsprogramma voor parkeren op te stellen. Daarbij zoekt ze nadrukkelijk samenwerking met bewoners, marktpartijen en woningcorporaties. Omdat aanleg van nieuwe – zeker gebouwde – parkeerplaatsen geld kost – en niet alle parkeervoorzieningen rendabel te maken zijn – is er voor gekozen om de groei van de inkomsten van het parkeren op straat te gebruiken om de financiering van extra parkeerterreinen een impuls te geven. Aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen gaat overigens per definitie gepaard met invoering van betaald parkeren op straat. Hiermee wordt voorkomen dat gebouwde parkeervoorzieningen onderbezet raken omdat parkeerders liever tegen lagere kosten op straat willen parkeren.

Parkeernormering voor nieuwbouw

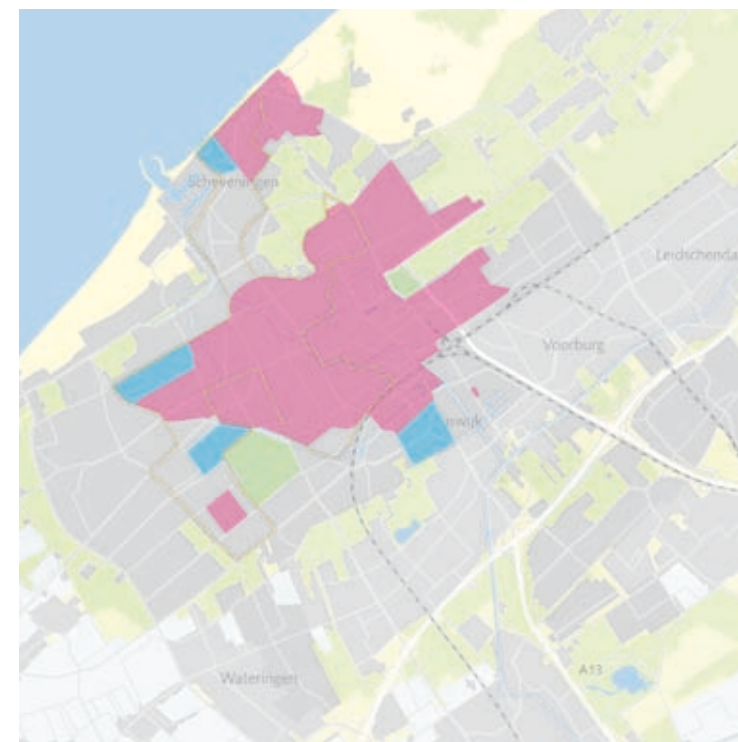
Bij bouwplannen in nieuwe wijken of binnen bestaande gebieden legt de gemeente parkeernormen op. Bij nieuwbouw moeten ontwikkelaars op eigen terrein een bepaald aantal parkeerplaatsen realiseren. Dat voorkomt enerzijds de aanleg van te weinig parkeerplaatsen en daarmee een afwenteling van de parkeervraag op de openbare ruimte. Anderzijds voorkomt het de aanleg van te veel parkeerplaatsen waardoor extra en onnodig autoverkeer wordt aangetrokken. Voor wonen en andere activiteiten gelden verschillende normen. De hoogte van de norm is afhankelijk van het soort ontwikkeling en de locatie van de ontwikkeling. Afwijken van de norm, met vrijstelling of storting in het parkeerfonds, wordt alleen toegestaan als de ontwikkelaar aantoont dat dit niet leidt tot het benaderen of overschrijden van de gewenste parkeerdruk in de omgeving. Ook mag het niet leiden tot een ongewenste extra belasting van het wegennet.

12.4 Parkeermaatregelen

Parkeerbeleid voor bewoners

Den Haag wil een aantrekkelijke woonstad zijn voor stedelijk georiënteerde huishoudens. In de 'Woonvisie Den Haag 2009–2020' wordt extra aandacht gegeven aan aantrekkelijke woonmilieu's voor jongeren en studenten, gezinnen, expats, empty-nesters en forensen. Den Haag wil deze groepen aan de stad binden, door hen een diversiteit aan aantrekkelijke stedelijke woonmilieus te bieden. De kwaliteit van het woonmilieu en de woonsfeer worden daarbij in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte. Een belangrijk aandachtspunt in de openbare ruimte bestaat uit parkeren en parkeer-situaties. De leefbaarheid en veiligheid in woongebieden staan voorop. Aan de andere kant moet worden voorkomen dat bewoners met een auto het gevoel hebben dat ze worden weggejaagd. Goede oplossingen voor parkeren in de woonwijken zijn een belangrijke voorwaarde om te kiezen voor stedelijk wonen.

BETAALD PARKEREN



- betaald parkeren met een vergunningregeling (2011)
- parkeerdruk boven de 90% (reguleren parkeerdruk door invoering betaald parkeren en toevoegen parkeercapaciteit, P2500)
- contour onderzochte buurten i.h.k.v. 'aanpak parkeren woongebieden'

kaart 12.2

Uitgangspunt is dat bewoners zelf bepalen of en hoeveel auto's zij bezitten. Zolang de parkeerdruk in de openbare ruimte niet te veel stijgt, is het parkeren in woongebieden vrij. Het hanteren van parkeernormen bij nieuwbouw voorkomt dat de parkeerdruk te hoog oploopt. Toenemende schaarste aan parkeerruimte vraagt om beheersing van de parkeerdruk. Dat kan in de eerste plaats door het ontmoedigen van niet gebiedsgebonden parkeerders, door het invoeren van betaald parkeren in combinatie met een vergunningenregeling voor belanghebbenden (bewoners). In de prijs van een parkeervergunning voor de tweede en volgende auto zal de schaarste aan parkeerruimte worden verdisconteerd. Dit leidt tot een progressief vergunningentarieef (de vergunning voor de eerste auto is goedkoper dan die voor de tweede of daarop volgende auto). In sommige Haagse buurten met een parkeerdruk boven de 90% zal alleen de invoering van betaald parkeren het probleem niet oplossen. Er zijn daarnaast extra parkeerplaatsen nodig. Het toevoegen van substantiële aantallen parkeerplaatsen zal altijd gepaard gaan met invoering van betaald parkeren. Waar mogelijk kan het deel uitmaken van een bredere aanpak, die ook tot verbetering van de kwaliteit van de buitenruimte leidt.

Stimuleren deelauto's

Niet alle huishoudens in Den Haag zijn in het bezit van een auto; 46% van de huishoudens in Den Haag bezit geen eigen auto. Voor bewoners die af en toe behoefte hebben aan een auto, zijn deelauto's een uitkomst. Meerdere huishoudens maken daarbij gebruik van één auto. In vergelijking met eigen autobezit leidt dat tot een effectiever gebruik van openbare parkeerplaatsen. Het gebruik van deelauto's sluit ook aan op een bewuste mobiliteitskeuze, waarbij men fiets, openbaar vervoer en autogebruik combineert. De gemeente werkt daarom mee aan het met prioriteit beschikbaar stellen van parkeerplaatsen aan aanbieders van deelauto's.



Parkeerbeleid voor werknemers en bezoekers van bedrijven en organisaties

Al te royale (gratis) parkeervoorzieningen stimuleren onnodig gebruik van de auto in het woon-werkverkeer. Het wegnemet dat locaties ontsluit waar veel werkgelegenheid is geconcentreerd, raakt daardoor (te) zwaar belast. Bovendien wordt op die manier niet het gebruik van alternatieve vervoerwijzen gestimuleerd.

Tegelijkertijd moeten bedrijven en organisaties uiteraard wel in voldoende mate bereikbaar zijn om goed te kunnen blijven functioneren. Ook autobereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid horen daarbij. Het hanteren van parkeernormen, de invoering van betaald parkeren op straat en terughoudendheid bij het verlenen van vergunningen om op straat te mogen parkeren, moeten zorgen voor een evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

Parkeerbeleid voor bezoekers van stedelijke voorzieningen

Den Haag is een 'bezoekersstad' met een bovenlokale functie voor de omliggende regio en de Randstad. Ook op (inter-)nationale schaal heeft Den Haag bezoekers veel te bieden. Bezoekers van de stad worden aangemoedigd zoveel mogelijk gebruik te maken van openbaar vervoer, fiets en P+R. Voor bezoekers die er voor kiezen om toch met de auto te komen, wil de gemeente dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Bezoekers die voor de auto kiezen moeten wel bereid zijn om een marktconform parkeertarief te betalen.

Bij een tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers zullen marktpartijen vaak het initiatief nemen om parkeerplaatsen toe te voegen. De gemeente sluit een actievare rol op de parkeermarkt niet uit. Voorwaarde voor de bouw van een parkeervoorziening is dat het bereikbaarheidsprofiel van een gebied (bijvoorbeeld de wegcapaciteit) het toelaat dat er parkeercapaciteit bij komt. Gezien de mobiliteitsgroei en de schaarste aan ruimte en leefbaarheid, zet de gemeente in op een beheerste groei van het parkeeraanbod bij voorzieningen.

Voor het gebruik van de beschikbare openbare parkeerplaatsen gelden tarieven waarin de schaarste aan parkeerplaatsen en wegcapaciteit is verdisconteerd. De tarieven voor bezoekersparkeren moeten daarbij concurrerend en vergelijkbaar zijn met die van andere grote steden in Nederland. De grootste bezoekersstromen in Den Haag zijn gericht op de binnenstad en Scheveningen.

Parkeren in de Binnenstad

In 2007 bezochten 32,5 miljoen mensen de Haagse binnenstad. In de periode tot 2020 is een verdere groei te verwachten tot 39 miljoen bezoekers. Gemiddeld komt 23% van de bezoekers met de auto¹⁰. In de huidige situatie is er in de parkeergarages in het centrum, ook op de drukke momenten, nog voldoende capaciteit beschikbaar. De gemeente wil bezoekers van de binnenstad in de eerste plaats verleiden om niet automatisch voor de auto te kiezen, door het aanbieden van goede fiets-, openbaar vervoer-, en P+R voorzieningen. Kiezen bezoekers er toch voor om met de auto naar de binnenstad te komen, dan streeft de gemeente ernaar in de parkeerbehoefte van die bezoekers te voorzien. Daarbij wel rekening houdend met de beperkte ruimte en bereikbaarheid van de binnenstad. Dit betekent dat op het vlak van parkeren regie moet worden gevoerd ten aanzien van de kwaliteit, de kwantiteit en de locaties van parkeervoorzieningen voor bezoekers door:

- Het voeren van strategisch gebiedsgericht parkeerbeleid voor de binnenstad als geheel, in plaats van het toepassen van parkeerbeleid op projectniveau (per bouwplan). Hierdoor ontstaat een meer evenwichtige spreiding van parkeervoorzieningen over de binnenstad.
- Ervoor te zorgen dat bezoekers die langer dan een uur willen parkeren, zoveel mogelijk kiezen voor parkeren in een parkeergarage. De gemeente streeft er dan ook naar de tarieven op straat hoger te laten zijn dan de prijs voor parkeren in parkeergarages.
- Te zorgen voor, in de eerste plaats, een optimale benutting van de bestaande parkeergarages in de binnenstad. Ook bestaande parkeergarages rond de binnenstad kunnen een sterkere functie krijgen voor binnenstadsbezoekers. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de Laakhavengarage, de Malieveldgarage en de nieuwe parkeergarage bij Den Haag-Centraal. Dat vereist wel goede looproutes naar de binnenstad en ruime openingstijden. Ook dubbel gebruik van parkeergarages bij kantoren en bedrijven kan extra capaciteit opleveren voor bezoekers van de binnenstad. Vooral op piekmomenten zoals koopavonden, het weekend en evenementen, lijken voor dubbel gebruik goede mogelijkheden te bestaan. In de uitwerking van deze nota komt daar nader onderzoek naar.
- De parkeercapaciteit uit te breiden in die delen van de binnenstad waar het gebruik van bestaande garagecapaciteit geen oplossing biedt. Een onderzoek moet uitwijzen of er behoefte is aan uitbreiding van de parkeercapaciteit voor bezoekers aan de noordwestzijde van de binnenstad. Het initiatief hiervoor ligt in de eerste instantie bij marktpartijen.



Parkeren in Scheveningen

Scheveningen heeft jaarlijks zo'n 16,5 miljoen bezoekers, verdeeld over Scheveningen Bad (13 miljoen) en Scheveningen Haven (3,5 miljoen). Het aantal bezoekers aan Scheveningen neemt, mede als gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen, de komende 10 jaar toe met 2 tot 3 miljoen. De gemeente streeft ernaar de groeiende stroom bezoekers aantrekkelijke alternatieven van vervoer aan te bieden. Op die manier kan de groei van de parkeerbehoefte in Scheveningen beperkt blijven. Uitbreiding van RandstadRail naar de kust, Park+Ride en Park+Bike aan de rand van de badplaats passen in dit perspectief. In Scheveningen zelf is de ruimte voor parkeren beperkt, evenals de wegcapaciteit voor het autoverkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats.

Uitgangspunt voor parkeren in Scheveningen is dat het huidige aantal bezoekersparkeerplaatsen tenminste behouden blijft. Op termijn kan er mogelijk een beperkte toename van bezoekersparkeerplaatsen zijn, in samenhang met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe functies in het gebied moeten in principe zelf in hun parkeerbehoefte voorzien.

Vanwege de herinrichting van de boulevard en de mogelijke opheffing van het parkeerterrein aan het Zwarte Pad, moet naar vervangende parkeercapaciteit worden gezocht. De voorkeur voor vervanging van parkeercapaciteit gaat uit naar locaties dicht bij de belangrijkste aanvoerroutes voor het autoverkeer: de Zwolsestraat voor Scheveningen Bad en de Houtrusweg voor Scheveningen Haven.

De totstandkoming van een duidelijke parkeerroute is uiterst belangrijk. In Scheveningen Bad is behoefte aan een heldere parkeerroute die de verschillende bestaande en nieuwe bezoekersgarages bedient. Hiertoe wordt een parkeerlus ingericht met eenrichtingsverkeer: vanaf de Zwolsestraat, Palaceplein en de Harstenhoekweg terug naar de Zwolsestraat. Sluipverkeer door de woonwijken moet daarbij worden tegengegaan.

Samengevat

- Evenwicht tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen én in verdeling van functies.
- Maatregelen in gebieden met een parkeerdruk op straat van meer dan 90%.
- Nieuwe parkeerplaatsen bij voorkeur in gebouwde parkeervoorzieningen.
- Optimale benutting van de parkeerruimte in de binnenstad.
- Verbeteren parkeerroutes in Scheveningen.

¹⁰ Zie Nota Flankerend Beleid Verkeerscirculatieplan Binnenstad, Gemeente Den Haag 2008

hoofdstuk 13

verdere verbetering van de verkeers- veiligheid

13.1 Een nieuwe aanpak

De verkeersveiligheid in Den Haag heeft de afgelopen jaren een gunstige ontwikkeling doorgemaakt, waarbij het aantal verkeersslachtoffers sterk is afgenomen. Dat is echter geen reden om achterover te leunen. Den Haag streeft naar een verdere afname van het aantal verkeersslachtoffers. Elke slachtoffer is er één teveel.

Den Haag kiest voor een nieuwe aanpak. Naast oplossingen voor locaties waar ongelukken zijn gebeurd (black spots), wordt ook ingezet op het voorkomen van ongelukken op wegen met een relatief onveilig wegbeeld. Daarnaast is verbetering van de subjectieve veiligheid een expliciete doelstelling, zodat er ook ruimte is voor maatregelen waarmee de veiligheidsbeleving van mensen wordt verbeterd.

13.2 Trends en ontwikkelingen

De verkeersveiligheid heeft in Nederland de afgelopen jaren een gunstige ontwikkeling doorgemaakt. Den Haag loopt in de pas met deze trend. Het totale aantal dodelijke slachtoffers en ziekenhuisgewonden is blijven afnemen. De dalende trend in het aantal slachtoffers gaat nog steeds door. Daardoor bevond het aantal verkeersslachtoffers in Den Haag zich in 2008 al op het streefniveau van 2010. Het aantal black spots (plekken waar veel ongelukken gebeuren) in de Gemeente Den Haag is sterk verminderd. Ruim 65% van de woonwijken is ingericht als 30 km/u zone.

Het aantal ongevallen is inmiddels zover teruggelopen, dat het steeds moeilijker wordt om het aantal ongevallen verder terug te dringen. Het vergt steeds meer inspanningen om de dalende trend in het aantal ongevallen door te zetten. Mede daarom kiest Den Haag voor een nieuwe aanpak voor verbetering van de verkeersveiligheid.

13.3 Objectieve én subjectieve verkeersveiligheid

De doelstellingen van Rijk en Haaglanden vormen een referentiekader voor het Haagse verkeersveiligheidsbeleid. Het Rijk heeft in de Nota Mobiliteit doelstellingen opgenomen voor een verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers. In 2007 zijn deze doelstellingen aangescherpt, omdat het aantal slachtoffers sneller afnam dan verwacht. Het Stadsgewest Haaglanden heeft de aangescherpte doelstellingen van het Rijk overgenomen en vertaald naar de regio voor de periode 2002–2020. De Gemeente Den Haag onderschrijft de gewenste reductie. Als de doelstellingen van het Stadsgewest worden doorgerekend voor de Gemeente Den Haag, dan levert dat de volgende streefwaarden op (zie tabel 13.2).

Naast de reductie van het aantal slachtoffers is ook verbetering van het veiligheidsgevoel een belangrijke doelstelling in het Haagse verkeersveiligheidsbeleid. Het gaat dan om maatregelen die niet direct voortkomen uit verkeersongevallen, maar wel uit klachten over verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld in de omgeving van scholen.

ONTWIKKELING VERKEERSONGEVALLEN IN DE GEMEENTE DEN HAAG

jaar	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gewonden ongevallen	aanrijdingen
2004	14	122	597	2502
2005	4	140	557	2202
2006	7	126	494	2249
2007	10	135	526	1949
2008	7	160	443	1731
2009	8	160	442	1553

tabel 13.1

13.4 Preventief, subjectief én curatief beleid

Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente steunt op drie pijlers:

- Preventief beleid, gericht op het voorkomen van verkeersongevallen.
- Subjectief beleid, gericht op verbetering van de beleving van de verkeersveiligheid.
- Curatief beleid, gericht op de aanpak van black spots, waar veel ongevallen gebeuren.

Preventief beleid: herkenbare en veilige wegbeelden

De aanpak van verkeersonveilige situaties richt zich niet alleen op plekken waar ongelukken voorkomen (black spots), maar ook op locaties met een onveilig wegbeeld. Wegvakken met een hoog risico op een ongeval worden aangepakt. Dat betekent dat complete trajecten in beschouwing worden genomen, met aandacht voor de verkeersveiligheid van alle weggebruikers. Uitgangspunt is een heldere weginrichting, waarbij het voor de weggebruiker duidelijk is welk verkeersgedrag er van hem verwacht wordt.

STREEFWAARDEN VERKEERSVEILIGHEID 2002–2020

jaar	maximaal aantal dodelijke ongevallen	maximaal aantal ziekenhuisgewonden
2002	20	
2010	14	149
2020	12	123

tabel 13.2

De landelijke visie van Duurzaam Veilig noemt drie categorieën wegen:

- Stroomwegen, ofwel de autowegen en de autosnelwegen.
- Gebiedsontsluitingswegen, ofwel de wegen binnen de bebouwde kom waarop 50 of 70 km/u mag worden gereden en buiten de bebouwde kom met 80 km/u.
- Erftoegangswegen, ofwel de 30 km/u zones binnen de bebouwde kom en de wegen met 60 km/u buiten de bebouwde kom.

Binnen de stad is een verdere onderverdeling gewenst, vooral om meer invloed te kunnen uitoefenen op de gewenste verdeling van het verkeer over het wegennet. De doorgaande regionale en (inter-)nationale wegen vallen onder de duurzaam veilig categorie ‘stroomwegen’. De stedelijke hoofdwegen komen overeen met de duurzaam veilig categorie ‘gebiedsontsluitingswegen’. De wijkontsluitingswegen vallen tussen ‘gebiedsontsluitingswegen’ en ‘erftoegangswegen’ in. Nu is deze tussencategorie relatief onveilig ingericht, omdat snel rijdend autoverkeer de rijbaan deelt met fietsers en overstekende voetgangers. Daarom is voor deze categorie 50 km/u wegen een herkenbare inrichting geboden. Streefbeeld is een inrichting van wijkontsluitingswegen als ‘stadslaan’, waar verkeers- en verblijfsfuncties veilig samengaan. Uiteraard bestaat hier een verband met het weren van doorgaand verkeer en het inpassen van fiets en openbaar vervoer.

Voor de periode tot 2011 zet Den Haag in eerste instantie in op verbetering van het wegbeeld in onveilige winkelstraten en wijkontsluitingswegen met gescheiden rijbanen, maar zonder fietspaden. Uit een grondige analyse van het Haagse wegennet is namelijk gebleken dat juist deze wegen onveilig zijn. Op basis van deze analyse zal ook voor de periode na 2011 worden vastgesteld welke wegtypen met prioriteit worden aangepakt. Voor de periode 2012-2015 wordt een nieuw meerjarenprogramma verkeersveiligheid voorbereid in samenhang met de kadernota wegen.

Preventief beleid: verkeerseducatie

In het preventieve beleid wordt aandacht gegeven aan voorlichting en gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. Dat begint met een verkeersveilig gedrag bij kinderen. Den Haag loopt voorop met de verkeerseducatie voor leerlingen in het basisonderwijs. Ruim 120 van de 180 Haagse basisscholen nemen deel aan het verkeersexamen. Den Haag streeft naar een verdere uitbreiding van de verkeerseducatie, waarbij alle Haagse basisscholen deelnemen aan het verkeersexamen. Voorlichting en gedragsbeïnvloeding van andere verkeersdeelnemers vindt plaats door wisselende campagnes, gericht op bijvoorbeeld gordelgebruik, verlichting en alcoholgebruik. Daarbij wordt intensief samengewerkt met het Stadsgewest Haaglanden en Veilig Verkeer Nederland.



Subjectief beleid: verkeersveilige schoolomgeving en inrichting 30 km/u zones

Regelmatig krijgt de gemeente verzoeken om voor de verkeersveiligheid maatregelen te treffen, vooral in woonwijken (30 km/u zones) en in de omgeving van scholen. Zulke verzoeken vinden hun oorzaak vaak niet in concrete ongevallen, maar ze duiden op de sterke behoefte ongevallen te voorkomen. Het gaat dan ook vooral om het verbeteren van de leefbaarheid. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar een verkeersveilige inrichting van schoolroutes en schoolomgevingen. Dat moet er mede toe leiden dat meer kinderen gestimuleerd worden om te voet of per fiets naar school gaan. De inrichting van 30 km/u zones heeft vooral effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheidsbeleving van mensen. De inrichting van 30 km/u zones wordt doorgezet, waarbij zoveel mogelijk wordt meegelift met andere werkzaamheden, zoals onderhoud en rioleringswerkzaamheden.

Curatief beleid: aanpak black spots

Het curatieve beleid is gericht op de ‘black spots’: de plekken waar veel ongelukken gebeuren. Het aantal black spots is in de afgelopen periode sterk afgenomen, van 52 in 2003 naar 22 in 2007. De gemeente streeft naar een verdere afname van het aantal black spots. Dat gebeurt door bij herinrichting van wegen met een relatief onveilig wegbeeld tegelijkertijd ook de ‘black spots’ aan te pakken. Daarbij worden de aanwezige black spots integraal opgenomen in de nieuwe weginrichting.

Samengevat

- Herkenbare en veilige wegbeelden, die aan het gewenste verkeersgedrag appelleren met speciale aandacht voor inrichting van wijkontsluitingswegen en winkelstraten.
- Aandacht voor een veilige inrichting van de schoolomgeving en verkeerseducatie.
- Doorgaan met de inrichting van 30 km/u zones in woonwijken.

hoofdstuk 14

stimuleren van schoon en efficiënt goederen- vervoer

milieuzone

14.1 Goede én duurzame bereikbaarheid

Den Haag zet in op een goede bereikbaarheid van de stad voor het goederenverkeer, met een minimum aan negatieve effecten op leefbaarheid en milieu.

Een goede bereikbaarheid van Den Haag voor het goederenvervoer draagt bij aan een economisch vitale stad. Winkels, kantoren, horeca en bouwplaatsen kunnen alleen goed functioneren bij een adequate bevoorrading. Maar tegelijk kan goederenverkeer op gespannen voet staan met een goede milieukwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het vrachtverkeer levert een onevenredig grote bijdrage aan de luchtverontreiniging in de stad, vooral wat betreft de uitstoot van stikstofdioxide.

14.2 Uitgangssituatie

Een gezonde stedelijke economie gaat per definitie gepaard met een flinke stroom stedelijk distributieverkeer. Het overgrote deel van het goederenverkeer in Den Haag vindt plaats op het schaalniveau van de Zuidvleugel. De meeste goederenstromen hebben daarmee een herkomst en bestemming binnen de Zuidvleugel, waarbij de verplaatsingsafstand korter is dan 40 kilometer. Den Haag is vooral een dienstestad. De stad herbergt geen grote (maak)industrie of een bovenregionale handelsfunctie die grote goederenstromen aantrekt. Het vrachtverkeer in de stad bestaat dan ook grotendeels uit distributieverkeer, gericht op de grote winkelcentra, regionale bedrijventerreinen en kantoor- en bouwlocaties. Het stedelijke distributieverkeer in Den Haag is relatief efficiënt georganiseerd. De gemiddelde beladingsgraad van vrachtwagens in de stad ligt rond de 80%. Den Haag hanteert ruime venstertijden (5.00–11.30 uur) in het kernwinkelgebied, waarmee het centrum goed bereikbaar is voor het goederenverkeer. Door de relatief korte afstanden, de aard van de goederen (vooral pakketten en stukgoederen) en de organisatie van bedrijfsprocessen (just-in-time) behoudt de vrachtwagen zijn dominante positie in het stedelijke distributieverkeer.

Het goederenvervoer groeit. Vooral globalisering, kleinere voorraden en een groter en sneller wisselend productaanbod zorgen voor een toename. Just-in-time-bevoorrading maakt inzet van kleinere vrachtwagens en bestelbusjes nodig. De sterkste groei van het vrachtverkeer zal er op de snelwegen zijn. In de Haagse regio neemt de hoeveelheid vrachtverkeer op de A4 sterk toe. Bij voltooiing van deze weg verbindt de A4 de Rotterdamse haven, de Greenport Westland, het glasareaal rond Bleiswijk, de Bollenstreek, Schiphol en de Amsterdamse haven met elkaar. De A4 vormt daarmee de ruggengraat voor het goederenvervoer tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Op deze rijksweg ligt het aandeel goederenverkeer in 2020 tussen de 10 en 15%. Het aandeel vrachtverkeer op de stedelijke hoofdwegen in Den Haag is lager en varieert tussen de 3 en 6%. Op die stedelijke wegen zal slechts een beperkte groei plaatsvinden. Niet al het goederenvervoer in Den Haag vindt met de vrachtwagen plaats. Bij het vervoer van bulkgoederen heeft ook de binnenvaart een aanzienlijk aandeel. In Den Haag gaat het dan hoofdzakelijk om het bulkvervoer van bouwmaterialen (zand, grind) en om de afvoer van afval.



14.3 Aanpak

De gemeente en marktpartijen hebben een gezamenlijk belang bij een efficiënte en schone bevoorrading van de stad, waarbij goederenstromen zoveel mogelijk gebundeld worden: het vrachtverkeer gebundeld op een beperkt aantal wegen en de goederen in een beperkt aantal vrachtwagens. Uitgangspunt is dat het goederenvervoer primair een verantwoordelijkheid is van marktpartijen en dat de markt het zelf naar behoefte organiseert. De rol van de gemeente is stimulerend en faciliterend, vooral ten aanzien van (grensverleggende) initiatieven voor schoner en efficiënter goederenvervoer.

Het streefbeeld is een stad waar het vrachtverkeer is geconcentreerd op een beperkt aantal goed ingerichte hoofdwegen, waar schone vrachtwagens rijden met een hoge beladingsgraad. Het goederenvervoerbeleid is uitgewerkt in vijf speerpunten:

- Bundelen van vrachtverkeer op stedelijke- en regionale hoofdwegen.
- Bundelen van goederenstromen en het verder verhogen van de beladingsgraad.
- Stimuleren van de inzet van schone voertuigen voor stedelijke distributie.
- Handhaven van een binnenvaarthaven voor de aanvoer van bouwmaterialen en de afvoer van afval.
- Vervoer van gevaarlijke stoffen.

14.3.1 Bundelen van vrachtverkeer op hoofdwegen

De belangrijke bestemmingsgebieden voor vrachtverkeer moeten via het hoofdwegenennetwerk goed bereikbaar zijn. Het gaat in de eerste plaats om de grotere regionale winkelcentra, bedrijventerreinen en kantoorconcentraties. Het vrachtverkeer dient gebruik te maken van de regionale en stedelijke hoofdwegen in Den Haag. Een goede doorstroming en een weginrichting die mede is afgestemd op vrachtverkeer stimuleren dit. Daarnaast kunnen ICT-voorzieningen en dynamische bewegwijzering bijdragen aan een juiste routekeuze. Het bundelen van vrachtverkeer op een beperkt aantal wegen maakt het ook mogelijk om specifieke maatregelen te treffen voor een goede verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Gezien het relatief lage percentage vrachtverkeer op de stedelijke wegen is er geen aanleiding om exclusieve rijstroken voor vrachtverkeer te reserveren.

Specifieke aandacht voor het goederenvervoer is wel nodig bij de studie naar een betere doorstroming op de A4-passage Den Haag. Het gaat dan voornamelijk om de gevolgen van grote stromen vrachtverkeer voor soepel in- en uitvoegen en weefbewegingen.

Omdat het meeste vrachtverkeer zich beweegt op het regionale schaalniveau, werkt Den Haag mee aan een regionaal kwaliteitsnetwerk voor het goederenvervoer door Haaglanden. Dit netwerk omvat de belangrijkste wegen en voorkeursroutes voor ontsluiting van regionale winkelcentra en bedrijventerreinen. Op lokaal niveau is het van belang dat er voor stedelijk distributie verkeer voldoende laad- en losruimtes beschikbaar zijn in de nabijheid van winkelcentra en bedrijventerreinen. De situering hiervan is maatwerk.

14.3.2 Bundelen van goederenstromen en verhogen van de beladingsgraad

Om de groei van het vrachtverkeer in de stad te beperken zet de gemeente in op een sterkere bundeling van ladingstromen. Dat kan leiden tot een hogere beladingsgraad van vrachtwagens, waardoor er minder vrachtwagens noodzakelijk zijn voor het vervoer van dezelfde hoeveelheid goederen. Ook verladers en vervoerders hebben belang bij bundeling van goederenstromen. Een sterkere bundeling van goederenstromen maakt immers een efficiënte inzet van vrachtwagens mogelijk.



Kansen voor bundeling van ladingstromen zijn vooral aanwezig bij grote stromen goederenverkeer naar geconcentreerde bestemmingen, zoals de Haagse binnenstad en regionale bedrijventerreinen. De gemeente wil marktpartijen stimuleren om hun vrachtstromen naar de stad sterker te bundelen. Daartoe ondersteunt zij initiatieven voor bundeling, die leiden tot een substantiële besparing op het aantal voertuigbewegingen. Een voorbeeld hiervan is een bevoorradingservice die zich richt op een schonere en efficiëntere distributie in de binnenstad.

De inzet van lange zware vrachtwagens (LZV's) leidt ook tot een sterkere bundeling van goederenstromen. Een LZV kan door zijn lengte van 25 meter meer lading meenemen dan een gewone vrachtwagen en is vooral geschikt voor de grotere ladingstromen tussen bedrijventerreinen, havens en distributiecentra. De gemeente staat positief tegenover de inzet hiervan, op routes naar regionale bedrijventerreinen die goed vanaf de snelweg bereikbaar zijn. Daarom heeft de gemeente in 2008 ontheffingen verleend voor inzet van LZV's op de bedrijventerreinen Ypenburg en Forepark. Indien hiertoe een aanvraag binnenkomt, zal de gemeente nagaan of LZV's ook inzetbaar zijn voor het bedrijventerrein Zichtenburg. Andere bestemmingen voor goederenverkeer in Den Haag komen voorlopig niet in aanmerking voor inzet van LZV's.

Voldoende logistieke ruimte voor (stads)distributiecentra

De bundeling van ladingstromen naar winkels, bedrijven en particulieren in de Haagse regio is de zorg en verantwoordelijkheid van logistieke dienstverleners op regionale distributiecentra. Deze centra functioneren ook als stadsdistributiecentra voor winkelcentra in de regio. Het gaat dan bijvoorbeeld om het logistieke centra van DHL en TNT op bedrijventerreinen Ypenburg en Forepark. De distributiecentra bevinden zich op locaties in de nabijheid van de snelwegen, die zowel goed bereikbaar zijn vanuit de regio als vanuit de Randstad. Zeker de locaties in de A4-zone zijn geschikt voor logistieke activiteiten door de goede bereikbaarheid uit alle windrichtingen. Gezien de verwachte groei van de hoeveelheid goederenverkeer zal ook de vraag naar logistieke ruimte in de periode tot 2030 groeien. Dat is een gegeven om rekening mee te houden bij de

(her)inrichting van regionale bedrijventerreinen in de A4-zone. Den Haag wil voldoende ruimte voor distributiecentra, waar ladingstromen gebundeld worden.

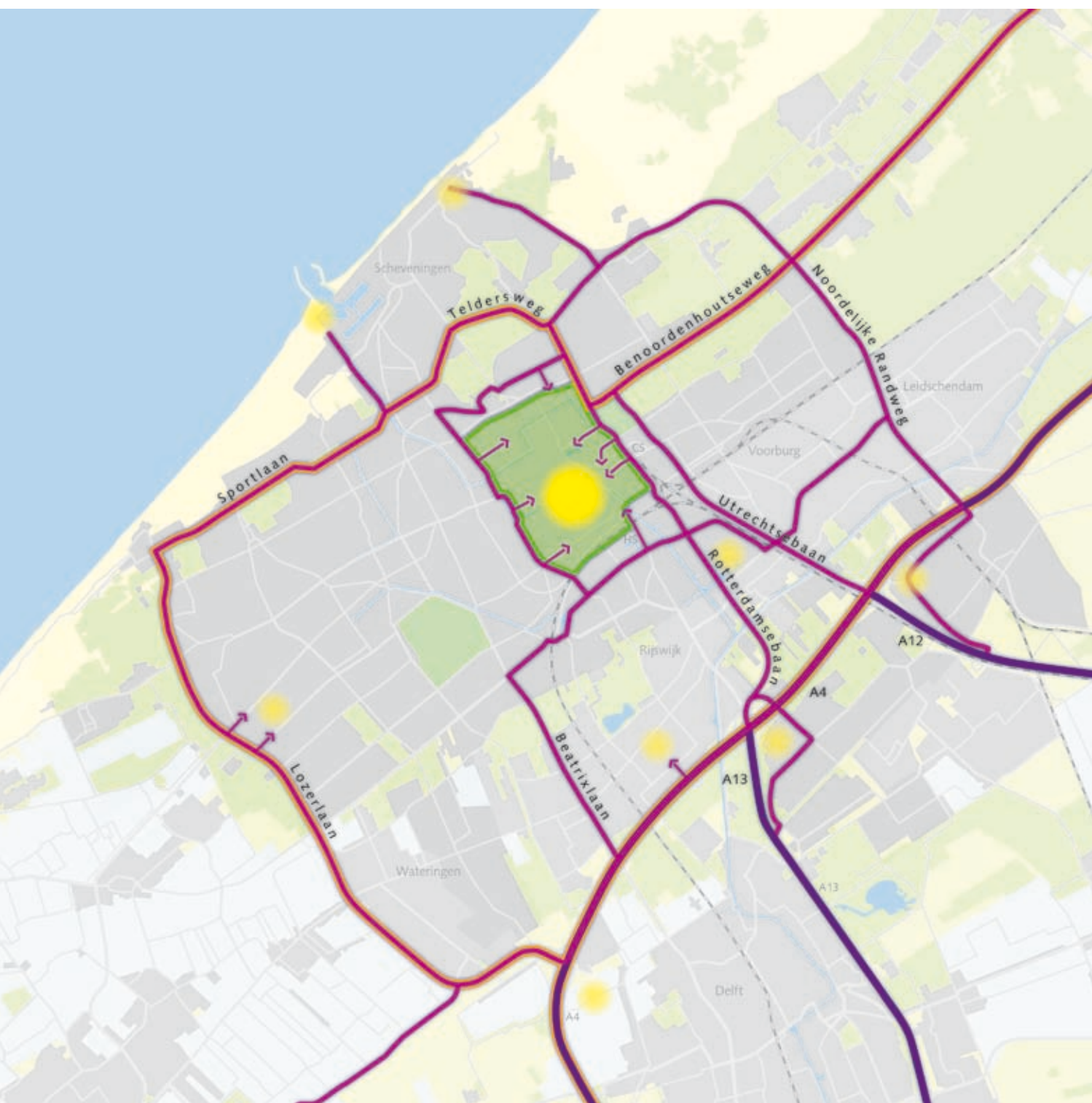
14.3.3 Milieuzone vrachtverkeer

Schone vracht- en bestelwagens beperken de onevenredig grote bijdrage aan de luchtverontreiniging door het vrachtverkeer. In 2008 is een milieuzone voor vrachtverkeer in de Haagse binnenstad ingevoerd, op dezelfde wijze als in een aantal andere grote Nederlandse gemeenten. Het kernwinkelgebied is alleen toegankelijk voor schone vrachtwagens met een Euro 4/5-motor of een Euro 2/3-motor met roetfilter. In overleg met het Rijk en de brancheorganisaties wil Den Haag de eisen in de milieuzone blijvend verscherpen. De gemeente anticipeert daarmee op het verschijnen van steeds schonere auto's op de markt. Na 1 juli 2013 is het kernwinkelgebied alleen nog toegankelijk voor vrachtauto's die aan de strengste Euro 4/5-normen voldoen. De Gemeente Den Haag wil, in overleg met het Rijk, brancheorganisaties en andere gemeenten, vanaf 2013 ook eisen stellen aan de uitstoot van bestelverkeer dat de milieuzone inrijdt.

14.3.4 Een binnenvaarthaven voor bouwmaterialen en afval








Den Haag beschikt over binnenvaarthavens in de Binckhorst voor de aanvoer van bouwmaterialen zoals zand en beton en voor de afvoer van afval. Voor deze bulkstromen is vervoer over water de meest aangewezen weg. Ter vergelijking: voor de aanvoer van de hoeveelheid zand in één binnenvaartschip zouden 20 tot 30 vrachtwagenritten noodzakelijk zijn. Deze havenfuncties ontlasten dus de stedelijke en regionale weginfrastructuur. De grote binnenstedelijke bouwopgave in de periode 2010–2030, maakt de binnenvaarthavens des te belangrijker. Binnen de Haagse agglomeratie moet ruimte voor havenfuncties beschikbaar blijven. Indien de herontwikkeling van de Binckhorst een uitplaatsing van havenfuncties tot gevolg heeft, moet binnen de regio een nieuwe locatie voor havenfuncties beschikbaar komen. Daarbij is goede fasering van groot belang. Eventuele opheffing van havenfuncties in de Binckhorst kan pas plaatsvinden na realisatie van een nieuwe locatie voor havenfuncties.



VOORKEURSRUTES VRACHTVERKEER EN MILIEUZONE

kaart 14.2

- | | | | |
|--|--|---|--|
|  | voorkeursroute vrachtverkeer vanaf de rijksweg |  | route gevaarlijke stoffen |
|  | riksweg |  | belangrijke bestemmingen vrachtverkeer over de weg |
| | |  | milieuzone vrachtverkeer |

14.3.5 Vervoer van gevaarlijke stoffen

Een speciale categorie goederenvervoer bestaat uit het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van bepaalde categorieën gevaarlijke stoffen, zoals LPG en butaan, mag alleen plaatsvinden via de door de gemeente vastgestelde routes voor gevaarlijke stoffen. De Lozerlaan, de Noordwestelijke Hoofdroute, de Raamweg en de Benoordenhoutseweg zijn onderdeel van deze route. Bij de verkenning naar de Internationale Ring West, waarbij ook een tunnelvariant onderzocht zal worden, is dit een aandachtspunt. Sinds het Haagse gedeelte van de Utrechtsebaan geen onderdeel meer uitmaakt van de route gevaarlijke stoffen, geldt hier een verbod op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Stadsgewest Haaglanden gaat in samenwerking met de regionale brandweer en Rijkswaterstaat na hoe dit verbod beter kan worden gehandhaafd.

Samengevat

- Een goede bereikbaarheid van de stad voor het goederenverkeer met een minimum aan negatieve effecten op leefbaarheid en milieu.
- Bundelen van vrachtverkeer op stedelijke en regionale hoofdwegen.
- Stimuleren bundeling van goederenstromen en het verder verhogen van de beladingsgraad.
- Verscherpen van eisen in de milieuzone voor vrachtverkeer in de Haagse binnenstad in 2013.
- Handhaven van een binnenvaarthaven voor de aanvoer van bouwmaterialen en de afvoer van afval.
- Vervoer van gevaarlijke stoffen via vastgestelde routes.

hoofdstuk 15

indicatief uitvoerings- programma

15.1 Investeren in duurzame mobiliteit

In de Haagse Nota Mobiliteit is het beleid uitgewerkt naar modaliteit: fiets, openbaar vervoer, auto, lopen en ketenmobiliteit. Voor deze modaliteiten zijn doelstellingen geformuleerd, die aangeven aan welke kwaliteitseisen de infrastructuur moet voldoen.

Daarbij horen investeringen waarmee de kwaliteit van de infrastructuur op orde wordt gebracht. Het gaat dan bijvoorbeeld om de realisatie van RandstadRail en sterroutes voor de fiets. In een aantal gevallen zijn onderzoeks- en uitwerkingsopgaven geformuleerd, zoals voor de inrichting van het stedelijke hoofdwegennetwerk.

In dit hoofdstuk is een aanzet gegeven voor een uitvoeringsprogramma verkeer en infrastructuur. De projecten en uitwerkingsopgaven die uit de nota voortvloeien zijn hierin zo concreet mogelijk benoemd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Lopende projecten.
- Lopende programma's en bijbehorende maatregelen.
- Uit te werken projecten, maatregelen en onderzoeken.

Voor zover bekend, is indicatief aangegeven welke investeringen met de verschillende projecten gemoeid zijn en in welke periode de projecten uitgevoerd kunnen worden. Het gaat om voorlopige globale ramingen van de kosten om inzicht te krijgen in de toekomstige investeringsvolumes. De financiering van de genoemde projecten, verkenningen en planstudies wordt niet door besluitvorming over de Haagse Nota Mobiliteit geregeld. Voor de lopende projecten en programma's is financiering door middel van college- en of raadsbesluiten gedekt, zoals het Meerjarenprogramma Fiets, het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid, het Actieplan Luchtkwaliteit en het Actieplan Omgevingslawaaï. De financiële consequenties van diverse nieuwe projectvoorstellen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen, worden nader uitgelicht bij de separate uitwerking van deze projecten als onderdeel van planstudies en verkenningen. Besluitvorming over deze projecten en bijbehorende financiering vindt te zijner tijd plaats bij behandeling van de projectvoorstellen in college c.q. gemeenteraad. In het vervolg op deze nota moet het uitvoeringsprogramma verder worden uitgewerkt en aangescherpt.

15.2 Lopende projecten

Bij het opstellen van het verkeersbeleid is rekening gehouden met lopende projecten en beleidsvoornemens, voor zover die van invloed zijn op de netwerken (aanbodzijde) en sociaaleconomische ontwikkeling (vraagzijde) van de stad. Lopende projecten zijn opgenomen in diverse reguliere investeringsschema's zoals MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van het Stadsgewest Haaglanden, het Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling (Den Haag) en de Voortgangsrapportage Infrastructuur Projecten (Den Haag). In de projectenlijst (paragraaf 15.5) zijn de voor Den Haag belangrijke grootschalige projecten opgenomen.

15.3 Lopende programma's

Binnen verkeer en vervoer en de hieraan gelieerde onderwerpen is een aantal (actie)programma's opgesteld waarin een groot scala aan maatregelen is opgenomen. Deze maatregelen zijn in lijn met het in deze nota voorgestelde beleid. In onderstaand overzicht een opsomming van de voorgestelde maatregelen(pakketten).

Meerjarenprogramma Fiets

De Gemeente Den Haag voert een actief beleid om het fietsen in de stad aantrekkelijker te maken en de verkeersveiligheid van de fietser te verbeteren. Het meerjarenprogramma draagt hieraan bij door realisatie van hoogwaardige fietsroutes en stallingsvoorzieningen. Het meerjarenprogramma concentreert zich op de realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, waarbij wordt gestreefd naar realisatie van vrijliggende fietspaden en het vervangen van tegels door asfalt. Voor de periode 2011–2014 wordt een nieuw meerjarenprogramma opgesteld.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid

Op basis van een verkeersveiligheidsanalyse is het Beleidsprogramma Verkeersveiligheid opgesteld. Het beleidsprogramma geeft aan waar het beleid zich de komende jaren op zal richten:

- Verbeteren van het wegbeeld in onveilige winkelstraten en ontsluitingswegen met gescheiden rijbanen maar zonder fietspaden.
- Het voortzetten en intensiveren van verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op schoolroutes en in de schoolomgeving.
- Doorgaan met de inrichting van 30 km/u zones.

Hiervoor is totaal een globaal bedrag aan investeringen van 4,8 miljoen (inclusief bijdrage Haaglanden) over een periode van 4 jaar nodig. Voor de periode 2012–2015 wordt een nieuw meerjarenplan verkeersveiligheid voorbereid in samenhang met de kadernota wegen.



Actieplan Luchtkwaliteit 2007–2015

De luchtkwaliteit in Den Haag verbetert gestaag. Toch is er, bij ongewijzigd beleid, in 2015 nog een aantal locaties waar de normen overschreden worden. Conform het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft het Actieplan Luchtkwaliteit Den Haag 2007–2015 aan welke maatregelen de gemeente neemt om in 2015 te voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Het belangrijkste doel hiervan is het waarborgen van de gezondheid van de bewoners en bezoekers van de stad. Daarnaast is het voldoen aan de normen voor de luchtkwaliteit cruciaal voor de realisatie van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

De krachtigste maatregelen in het actieplan zijn de invoering van een milieuzone voor vrachtverkeer in het centrum, het schoner maken van het particuliere wagenpark en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. De andere maatregelen vormen daarop een noodzakelijke aanvulling. Om de ambities uit het Actieplan Luchtkwaliteit te kunnen realiseren is circa €500 miljoen nodig, waarvan €60 miljoen uit het actieplan wordt gedekt. In het actieplan zijn ook projecten opgenomen die separaat worden gefinancierd.

Actieplan Omgevingslawaaï Den Haag 2008–2013

Den Haag zet in het Actieplan Omgevingslawaaï in op twee beleidssporen om de geluidsproblematiek zoveel mogelijk te beperken:

- Algemene beleidsmaatregelen die ervoor moeten zorgen dat het aantal (ernstig) gehinderden niet verder toeneemt. Hierin passen bronmaatregelen, zoals stillere auto's en stillere banden, concentratie van het doorgaande autoverkeer op een beperkt aantal hoofdwegen en maatregelen om het gebruik van fiets- en openbaar vervoer te stimuleren.
- Een gerichte aanpak van de meest urgente knelpunten waar de plandrempel van 68 dB(A) wordt overschreden. Locatiespecifiek maatwerk in de vorm van (een combinatie van) verkeers-, weg- en/of woningmaatregelen moet ervoor zorgen dat deze knelpunten worden opgelost.

De maatregelen in het Actieplan worden verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma, dat is afgestemd op het programma voor wegonderhoud, ruimtelijke plannen en de geluidssaneringen (A-lijst).

15.4 Uit te werken projecten, maatregelen en onderzoeken

Een deel van de, voor de HNM relevante, (regionale) projecten is opgenomen in lopende verkenningen, planstudies en uitvoeringsprogramma's. Daarnaast levert de Haagse Nota Mobiliteit een aantal nieuwe opgaven op:

Verkenningen

- *MIRT-verkenning Haaglanden*. (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In 2009–2011 vindt de brede MIRT-verkenning Haaglanden plaats onder leiding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het betreft een gebiedsgerichte verkenning, die ruimtelijke opgaven beziet in samenhang met weginfrastructuur en openbaar vervoer. Betrokken partijen zijn Rijkswaterstaat, Ministerie van VROM, Provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden en de Gemeente Den Haag. De studie moet leiden tot een breed gedragen ontwikkelingsstrategie tot 2040 die resulteert in een besluit over oplossingen voor de periode tot 2020. In fase A van de MIRT-verkenning zijn voor de weginfrastructuur de 'A4-passage Den Haag' en de 'poorten en inprikkers van Den Haag' als prioritaire knelpunten benoemd. Voor het openbaar vervoer is de verbetering van de ontsluiting van de Internationale Zone/World Forum, Scheveningen en de Binckhorst het prioritaire knelpunt. In fase B worden oplossingsrichtingen voor deze knelpunten verkend. De hieruit voortvloeiende projecten worden vastgelegd in een Masterplan, als basis voor een Rijksstructuurvisie. De projecten zullen ook in de planstudietabel van het MIRT worden opgenomen en uitgewerkt.
- *Verkenkende studies Internationale Ring West*. Op basis van de preverkenning Internationale Ring staat een verkenning voor de hoofdwegenstructuur geagendeerd: de verkenning Internationale Ring-West (opwaardering Zuidelijke Randweg/Noordwestelijke Hoofdroute). In samenhang met de uitkomsten van de MIRT-verkenning vindt deze verkenning plaats in de periode 2009–2011.
- *Verkenning Prinses Beatrixlaan Rijswijk*. Voor een betere ontsluiting van Den Haag Zuidwest zet Den Haag, na realisatie van de Rotterdamsebaan en de Internationale Ring, ook in op opwaardering van de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk. Het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Rijswijk hebben in 2009 een haalbaarheidsstudie gedaan naar verkeersafwikkeling en inpassing van de Prinses Beatrixlaan. Hieruit komt naar voren dat de verkeersafwikkeling op deze weg in 2020 vastloopt, waarbij (gedeeltelijke) ondertunneling een oplossing kan vormen. In het vervolg op de haalbaarheidsstudie heeft de gemeente Rijswijk een structuurvisie voor de Prinses Beatrixlaan ontwikkeld.

- *Kadernota wegen en programma stedelijke wegen.* Voor het stedelijke en regionale hoofdwegenet en de wijkontsluitingswegen worden de wegbeelden en infrastructurele voorzieningen uitgewerkt in de ‘kadernota wegen’. De inrichting van deze wegen moet beter in overeenstemming worden gebracht met de beoogde functies. Een duidelijk herkenbare inrichting van deze wegen moet weggebruikers beter duidelijk maken welk (verkeers-) gedrag er verwacht wordt. Voor stedelijke hoofdwegen wordt daarbij ook nagegaan of de vereiste doorstromingskwaliteit behaald wordt. Voor wijkontsluitingswegen wordt nagegaan welke wegen worden belast door doorgaand (sluip-)verkeer. Op basis van de ‘kadernota wegen’ zal een programma stedelijke wegen worden opgesteld. In dit programma zal de herinrichting van stedelijke hoofdwegen en stadslanen zoveel mogelijk worden gekoppeld aan gebiedsontwikkelingen en reguliere onderhouds-, riolerings-, en reconstructieplannen.



- In het kader van de *Masterplannen* die op basis van de *Structuurvisie* zijn ontwikkeld, heeft de gemeente verkenningen gedaan naar de mogelijkheden voor aanpassing en/of uitbreiding van de infrastructuur, zowel voor het openbaar vervoer, de fiets als de auto. De Masterplannen geven richting aan de samenhang tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling in deze transformatiegebieden, waar zowel de gemeente als externe partijen het voortouw kunnen hebben bij het ontwikkelen van (deel-)plannen.
- In het kader van *duurzame mobiliteit* wil de gemeente nagaan hoe zij de introductie van schone voertuigen in de stad kan versnellen. De gemeente wil in samenwerking met marktpartijen en gebruikers een strategie ontwikkelen die een impuls geeft aan een snellere introductie van schone voertuigen en alternatieve brandstoffen die vorm geven aan een transitie van fossiele naar duurzame energie.

Planstudies

- Een aantal grote wegprojecten verkeert in de planstudiefase, dat wil zeggen dat uitwerkingen naar definitieve ontwerpen en voorbereidingen voor aanbesteding gestart zijn. In regionaal verband, onder regie van RWS en/of SGH, zijn dat onder andere de Rotterdamsebaan (2019), de A4 Delft–Schiedam (2015), de verbinding A13–A16 (2015–2020), de Rijnlandroute (2015–2020) en voor de langere termijn (na 2020) de verbreding van de A4 Leiden–Den Haag. In totaal gaat het om een geraamd budget van circa 2,5–3,5 miljard euro.
- Conform de afspraken met het Rijk over de Rotterdamsebaan zal de Gemeente Den Haag in 2009/2010 in een planstudie onderzoeken welke aanpassingen van de Neherkade nodig zijn om de groei van het verkeer op te vangen. Hierbij wordt rekening gehouden met de aanleg van de Rotterdamsebaan en de gewenste evenwichtige verdeling van het verkeer over het regionale wegennet.
- Het openbaar vervoer netwerk wordt versterkt door investeringen in Stedenbaan en Netwerk RandstadRail en een aansluiting van Den Haag op de HST-Oost. Voor de verbetering van de spooraansluiting op de relatie Den Haag–Rotterdam wordt in het kader van het programma hoogfrequent spoor (PHS) op dit traject een dienstregeling met 8 intercities en 6 sprinters per uur mogelijk gemaakt. Daarnaast zal in het kader van Stedenbaan worden geïnvesteerd in nieuw materieel met een lage vloer (Sprinters), P+R-voorzieningen bij stations en betere stallingsvoorzieningen voor de fiets. Uit de landelijke markt en capaciteitanalyse blijkt dat de spoorlijn Den Haag–Gouda nog voldoende capaciteit heeft om een groeiende reizigersvraag in de komende jaren op te vangen. Een capaciteitsuitbreiding van de Goudselijn speelt op langere termijn, in relatie tot ‘spoorboekloos rijden’, de HSL-Oost en toevoeging van nieuwe stations langs de lijn.

- In het kader van Netwerk RandstadRail wordt een groot aantal tramlijnen opgewaardeerd naar RandstadRail niveau. Voor de Gemeente Den Haag ligt de prioriteit bij opwaardering van het netwerk in de Centrale Zone dat de Haagse toplocaties bedient. In het verlengde hiervan wil de gemeente, in samenwerking met het Stadsgewest, onderzoek doen naar realisatie van hoogwaardige regionale RandstadRail verbindingen op de relaties:
 - › Den Haag Centrum–Binckhorst–Hoornwijk–Vlietzone–Delft (lijn 1)
 - › Den Haag Centrum–World Forum–Scheveningen Bad (lijn 1)
 - › Den Haag CS–Koninginnegracht–Scheveningen Bad (lijn 9)
 - › Den Haag HS–Scheveningen Haven (lijn 11)
 - › Den Haag HS–Binckhorst–Vlietzone–Ypenburg–Zoetermeer (lijn 11)
 Onderdeel van Netwerk RandstadRail is ook de realisatie van tophaltes, waarbij ook aandacht wordt besteed aan betere looproutes.
- In samenwerking met het Stadsgewest Haaglanden wil de gemeente uitwerking geven aan een betere doorstroming op de HOV-tangenten en HOV-busverbindingen naar het Westland en Wassenaar/Leiden. Uitgangspunten voor de uitwerking zijn een goede doorstroming en gestrekte tracés, die een directe relatie leggen tussen concentraties van werkgelegenheid, voorzieningen en stations.
- In samenwerking het Stadsgewest Haaglanden wil Den Haag onderzoeken in hoeverre de doorstroming op het regionale railnetwerk door toepassing van dynamisch verkeersmanagement (DVM) kan worden geoptimaliseerd.
- In het kader van het Meerjarenprogramma Fiets 2011–2014 zal uitwerking worden gegeven aan de realisatie van de *sterroutes* in het fietsnetwerk. Voor de periode 2011–2020 wordt ingezet op realisatie van minimaal 10 comfortabele, snelle, directe en veilige sterroutes. Daar waar de fietsroutes door de Haagse ontwikkelingsgebieden lopen, wordt de inrichting van de sterroutes afgestemd met de gebiedsontwikkeling. De uitwerking van de sterroutes moet in overleg met het Stadsgewest Haaglanden en regiogemeenten plaatsvinden.
- In het kader van het meerjarenprogramma fiets 2011–2014 zal ook uitwerking worden gegeven aan de realisatie van ontbrekende schakels op de ‘recreatieve ronde’ die Haagse parken, duinen en recreatiegebieden met elkaar verbindt.
- De gemeente zal een studie uitvoeren naar de mogelijkheden om de stallingscapaciteit in de binnenstad te vergroten. In dit kader zullen in de periode 2011–2020 in de Grote Marktstraat e.o. tenminste 2.500, zo mogelijk inpandige, stallingsplekken voor de fiets worden gerealiseerd. Een belangrijk onderdeel hiervan is het in beeld brengen van locaties voor realisatie van grootschalige inpandige voorzieningen in directe aansluiting op fietsroutes en kernwinkelgebied.

- Om de groei van het aantal autobezoekers aan de binnenstad te kunnen opvangen, zal worden onderzocht of en hoe bestaande parkeervoorzieningen aan de rand van (de noordzijde van) de binnenstad beter benut kunnen worden. Het gaat daarbij ook om een betere benutting van restcapaciteit en de ontwikkeling van Park+Walk.
- In woongebieden met een structureel tekort aan parkeerplaatsen is aanleg van nieuwe parkeerplaatsen geboden. De gemeente wil een stimulerende en initiërende rol spelen, bijvoorbeeld door wijkparkeerprogramma's te maken. Daarbij wordt nadrukkelijk samenwerking gezocht met bewoners, marktpartijen en woningcorporaties. De aanpak en organisatie van gebouwde parkeervoorzieningen in woongebieden is onderdeel van deze aanpak. Voor de periode 2011–2014 wordt in het kader van P2500 ingezet op de toevoeging van parkeerplaatsen in Scheveningen Dorp, Laakkwartier Oost, Vruchtenbuurt, Heesterbuurt en Oud Leijenburg.

Uitvoering

- In 2012 komt de P+R-voorziening bij Ypenburg in uitvoering. De Hubertustunnel is opgeleverd in 2008 en de onderdoorgang Vaillantlaan/Calandstraat ('De Put') in 2009.
- Het verkeerscirculatieplan Centrum is in 2009 uitgevoerd.
- Er is in 2009 een aanvang gemaakt met de realisatie van de spoortunnel Delft.
- Er is een aanvang gemaakt met het toegankelijk maken van bus- en tramhaltes.
- In het kader van Parkeerkader Den Haag 2010–2020 komt er een periodieke monitoring van de parkeerdruk op straat, een nadere uitwerking van (gedifferentieerde) parkeertarieven en een verdere invoering van betaald parkeren.
- De bestaande recreatieve fietsroutes in Den Haag zijn in 2009 bewegwijzerd door middel van het systeem van knooppunten bewegwijzering.
- Met de realisatie van een shuttleverbinding tussen RandstadRail en Rotterdam–The Hague Airport wordt de luchthaven vanuit Den Haag beter bereikbaar.
- De projecten zijn samengevat in de projectenlijst (paragraaf 15.5).

15.5 Projectenlijst*

Periode 2011–2014 (projecten die in deze periode tot uitvoering komen)

project	trekker	fase	globale raming kosten in miljoenen €	gedekt door
Openbaar vervoer				
RandstadRail lijn 2 infrastructuraanpassingen voor breed materieel	Den Haag	uitvoering	€ 25	€ 18,5 Rijk/ Haaglanden € 6,5 Den Haag
RandstadRail lijn 4 gekoppeld rijden op traject Monstersestraat – Oosterheem	Den Haag	uitvoering	€ 7,5	Haaglanden
RandstadRail lijn 9 infrastructuraanpassingen voor breed materieel en tophalte CS.	Den Haag	planstudie	€ 100	€ 74 Rijk/ Haaglanden € 26 Den Haag
RandstadRail lijn 11, 16, 17 (Wateringseveld-CS) infrastructuraanpassingen voor breed materieel	Den Haag	uitvoering	€ 50	€ 50 Haaglanden
infrastructuraanpassingen stationsplein HS en tophalte (RandstadRail lijn 2, 9, 11, 16, 17)	Den Haag	planstudie	€ 8,5	€ 6,3 Rijk/ Haaglanden € 2,2 Den Haag
RandstadRail 1 ^e serie nieuw (breed) materieel ter vervangen GTL 8 (40 voertuigen)	Haaglanden	uitvoering	€ 200	Haaglanden
calamiteitenvoorzieningen RandstadRail	Den Haag	planstudie	PM	PM
realisatie van RandstadRail tophaltes	Den Haag	verkenning	€ 15	PM
Den Haag Nieuw Centraal OV-terminal 3 ^e fase (busstation, fietsparkeervoorzieningen)	Den Haag	planstudie	€ 20–25	PM
RandstadRail Haags Startpunt Erasmuslijn (HSE)	Den Haag	planstudie	€ 59	€ 37 Rijk/ Haaglanden € 22 Den Haag
RandstadRail Lijn 4 doortrekken naar Bleizo	Haaglanden	planstudie	€ 37	Haaglanden, Zoetermeer, Den Haag

* afzonderlijke besluitvorming over de financiering vindt in het kader van de projecten plaats

project	trekker	fase	globale raming kosten in miljoenen €	gedekt door
HOV-tangenten Den Haag Doorstroming tangentbuslijnen	Den Haag	verkenning	PM	PM
NRR tangentbuslijnen Haaglanden	Haaglanden	verkenning	€ 20	PM
dynamische reisinformatie OV	Haaglanden	uitvoering	€ 9,7	Haaglanden
toegankelijke bushaltes (bijdrage Den Haag)	Den Haag	uitvoering	€ 8	€ 8 Den Haag
sociaal veilig openbaar vervoer (bijdrage Den Haag)	HTM	uitvoering	€ 6	€ 6 Den Haag
HST-shuttle Den Haag CS - Rotterdam CS (exploitatiekosten)	NS	uitvoering	€ 4,8	€ 2,4 Rijk/ Haaglanden € 2 Den Haag € 0,4 NS
HSL-verbinding Den Haag - Breda - Antwerpen - Brussel	Rijk	uitvoering	PM	PM
OV-shuttle RandstadRail - Rotterdam The Hague Airport	Stadsregio Rotterdam	uitvoering	PM	PM
spoortunnel Delft (2009–2016)	Rijk	uitvoering	€ 453	Rijk/Haaglanden
Fiets				
realisatie 5 sterroutes	Den Haag	planstudie	€ 20	gedekt t/m 2010*
hoofdrouten netwerk en recreatieve routes	Den Haag	planstudie	€ 10	gedekt t/m 2010*
omzetten tegels–asfalt	Den Haag	planstudie	€ 12	gedekt t/m 2010*
aanpak fietsonvriendelijke situaties	Den Haag	planstudie	€ 1	gedekt t/m 2010*
stallen in woonwijken	Den Haag	planstudie	€ 0,7	gedekt t/m 2010*
stallen bij stations en RandstadRail	Den Haag	planstudie	€ 10	gedekt t/m 2010*
stallen in de binnenstad en Scheveningen	Den Haag	planstudie	€ 10	€ 10 Den Haag
communicatie en promotie	Den Haag	planstudie	€ 1	gedekt t/m 2010*

* gedekt in meerjarenprogramma Fiets 2007 - 2010

project	trekker	fase	globale raming kosten in miljoenen €	gedekt door
Auto/wegennet				
Neherkade (2013 - 2017)	Den Haag	verkenning	€ 120	PM
Internationale Ring West 1 ^e fase (kleinschalige maatregelen voor verbetering doorstroming)	Den Haag	verkenning	€ 150	PM
meerjarenprogramma stedelijke wegen	Den Haag	verkenning	€ 40	PM
A4 Delft–Schiedam (2011–2015)	Rijk	planstudie	€ 668	Rijk
A4 Burgerveen–Leiden (2014)	Rijk	uitvoering	€ 693	Rijk
bypass Nootdorp	Rijk	uitvoering	€ 45	Rijk
ontvlechten weefbeweging A13/A4	Rijk	uitvoering	€ 11	€ 11 Rijk/ Haaglanden
Parkeren en P+R				
meerjarenprogramma parkeren woonwijken; (P2500)	Den Haag	planstudie	€ 13,5	Den Haag
P+R 1000 extra parkeerplaatsen	Den Haag	planstudie	€ 10	€ 5 Haaglanden € 5 Den Haag
uitbreiding betaald parkeren o.b.v. monitoring parkeerdruk	Den Haag	uitvoering	PM	PM
benutting bestaande parkeercapaciteit aan rand van binnenstad	Den Haag	verkenning	PM	PM

project	trekker	fase	globale raming kosten in miljoenen €	gedekt door
Verkeersveiligheid				
verkeerseducatie	Den Haag	uitvoering	€ 0,7	gedekt t/m 2011*
verkeersveiligheid schoolomgeving	Den Haag	uitvoering	€ 1	gedekt t/m 2011*
inrichting 30 km/uur gebieden	Den Haag	uitvoering	€ 1	gedekt t/m 2011*
aanpak subjectieve onveiligheid	Den Haag	uitvoering	€ 1,3	gedekt t/m 2011*
DVM				
DVM-netwerk Den Haag (city drips)	Den Haag	uitvoering	€ 9,1	€ 9,1 Den Haag/ Haaglanden/Rijk
uitbreiding DVM netwerk Den Haag	Den Haag	planstudie	€ 2	PM
verkeersregelinstantaties (vervroegde vervanging, VRI centrale, nieuwe netwerkregelingen)	Den Haag	planstudie	€ 7,8	PM
vaste bewegwijzering	Den Haag	planstudie	€ 1,5	€ 1,5 Den Haag
inwinning, datalijnen, verkeerscentrale	Den Haag	planstudie	€ 2,4	€ 2,4 Den Haag
coöperatieve systemen (In Car)	Den Haag	planstudie	€ 3	PM
Infrastructuur i.v.m. gebiedsontwikkeling				
knoop Moerwijk fase 1	Den Haag	planstudie	€ 0,52	€ 0,26 Rijk € 0,26 Den Haag
ontsluiting Scheveningen Bad (parkeerroute)	Den Haag	planstudie	PM	PM
ontsluiting Scheveningen Haven (ontsluiting OV en LV)	Den Haag	planstudie	PM	PM
ontsluiting Transvaal/Haagse Markt	Den Haag	planstudie	PM	PM

* gedekt in meerjarenplan verkeersveiligheid



UITVOERINGSPROGRAMMA 2011–2014

- weginfrastructuur, opwaarderen bestaand tracé
- weginfrastructuur, nieuw tracé
- RandstadRail, opwaarderen bestaand tracé (doorstroming, frequentie, capaciteit, toegankelijkheid)
- RandstadRail, nieuw tracé
- ↔ doorstroming HOV-bus(tangent)

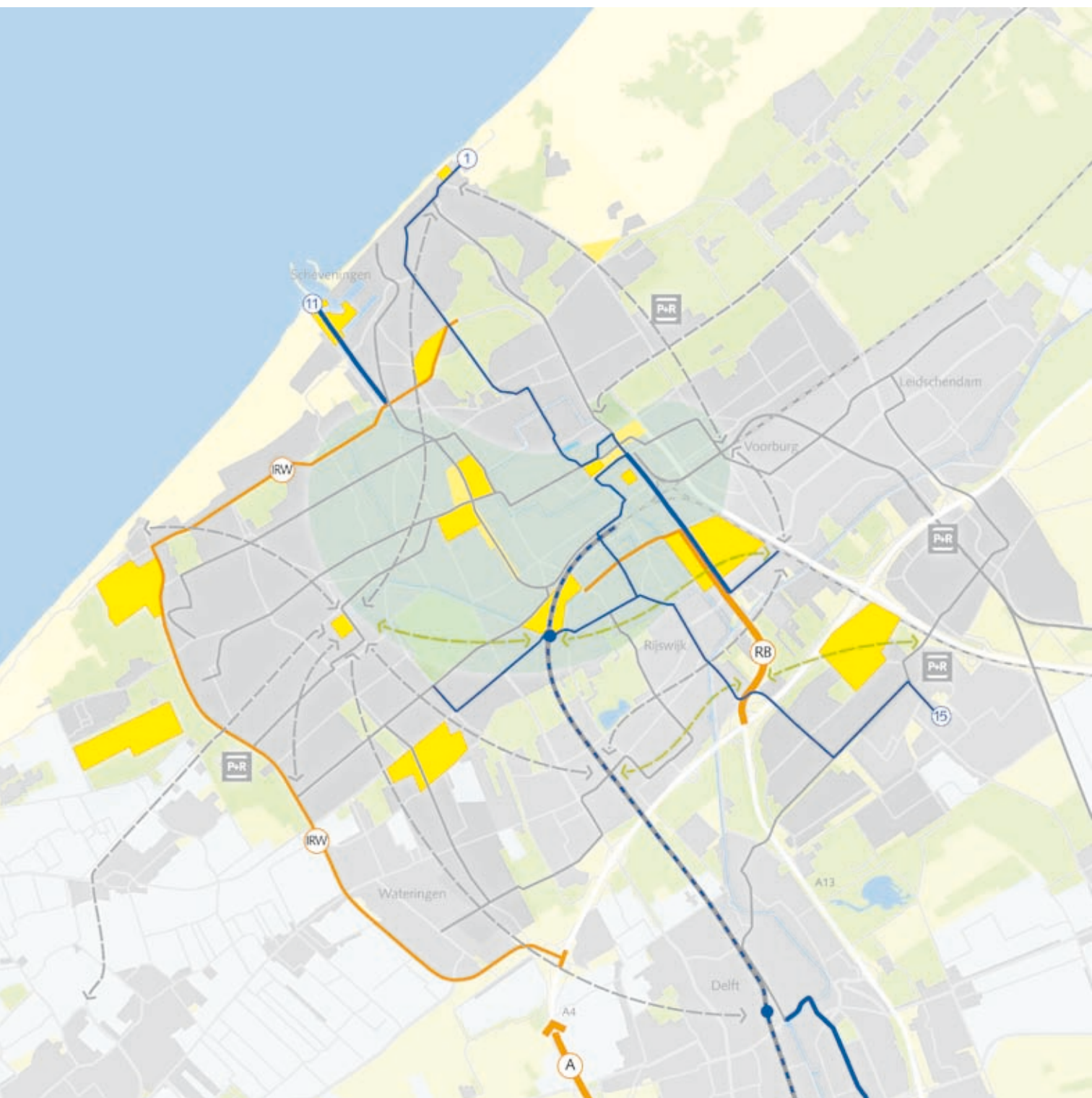
- P+R Park+Ride
- stationsontwikkeling
- gebiedsontwikkeling
- parkeercapaciteit en buitenruimte
- toevoegen parkeercapaciteit i.k.v. P2500

- IRW internationale ring west 1^e fase (kleinschalige maatregelen verbetering doorstroming)
- A maatregelen doorstroming A4-A12 (aansluitingen en weefbewegingen)










Periode 2015 - 2019 (projecten die in deze periode tot uitvoering komen)

project	trekker	fase	globale raming kosten in miljoen €	gedekt door
Openbaar vervoer				
RandstadRail lijn 1 infrastructuraanpassingen voor nieuw materieel en betere doorstroming	Den Haag	verkenning	€ 53	PM
RandstadRail lijn 1 nieuw tracé station Voorburg–Binckhorst–HS/CS en centrum	Den Haag	verkenning	€ 110	PM
RandstadRail lijn 15 infrastructuraanpassingen voor nieuw materieel en betere doorstroming	Haaglanden	verkenning	€ 17,5	PM
RandstadRail realisatie tophaltes	Den Haag	verkenning	€ 15	PM
RandstadRail lijn 11 doortrekken lijn 11 naar Norfolkterrein	Den Haag	verkenning	€ 50	PM
RandstadRail 2 ^e serie nieuw materieel ter vervanging GTL 8	Haaglanden	verkenning	PM	PM
busplatform Den Haag HS	Den Haag	verkenning	€ 10	PM
HOV-tangenten Den Haag doorstroming tangentbuslijnen	Den Haag	verkenning	PM	PM
capaciteit spoor Oudelijn spoorverdubbeling op traject Rijswijk–Rotterdam voor 6 IC's en 6 Sprinters per uur	Rijk	verkenning	PM	PM
Fiets				
meerjarenprogramma fiets (5 stertroutes, hoofdroutes, stallingen, communicatie)	Den Haag	verkenning	€ 65	PM

project	trekker	fase	globale raming kosten in miljoen €	gedekt door
Auto/wegennet				
Rotterdamsebaan	Den Haag	planstudie	€ 462,3	€ 225,00 Rijk € 171,8 Haaglanden € 65,5 Den Haag
Internationale Ring West 2 ^e fase (verbetering doorstroming, capaciteit in combinatie met inpassingsmaatregelen)	Den Haag	verkenning	€ 400	PM
Meerjarenprogramma stedelijke wegen	Den Haag	verkenning	€ 40	PM
A13/16 Rotterdam	Rijk	planstudie	€ 1.000	€ 650 Rijk € 350 Tol
Parkeren en P+R				
meerjarenprogramma parkeren woonwijken	Den Haag	verkenning	€ 22,5	Den Haag
P+R 1000 extra parkeerplaatsen	Den Haag	verkenning	€ 20	PM
uitbreiding betaald parkeren o.b.v. monitoring parkeerdruk	Den Haag	verkenning	PM	PM
Verkeersveiligheid				
meerjarenplan verkeersveiligheid	Den Haag	verkenning	€ 4	PM
DVM				
programma DVM (o.a. optimalisatie doorstroming regionaal railnetwerk)	Den Haag	verkenning	€ 10	PM
Infrastructuur i.v.m. gebiedsontwikkeling				
knoop Moerwijk fase 2	Den Haag	verkenning	PM	PM
ontsluiting Gavi-kavel	Den Haag	verkenning	PM	PM
ontsluiting Binckhorst Zuid	Den Haag	verkenning	PM	PM
Kijkduin	Den Haag	verkenning	PM	PM



UITVOERINGSPROGRAMMA 2015–2019

-  weginfrastructuur, opwaarderen bestaand tracé
 -  weginfrastructuur, nieuw tracé
 -  RandstadRail, opwaarderen bestaand tracé (doorstroming, frequentie, capaciteit, toegankelijkheid)
 -  RandstadRail, nieuw tracé
 -  trein (8 IC's en 6 Sprinters per uur)
 -  doorstroming HOV-bus(tangent)
 -  stationsontwikkeling
 -  gebiedsontwikkeling
 -  parkeercapaciteit en buitenruimte
-
- IRW internationale ring West 2^e fase
 - RB openstelling Rotterdamsebaan: 2019
 - A openstelling A4 Schiedam–Delft: 2015

Periode 2020 - 2030 (projecten die in deze periode tot uitvoering komen)

project	trekker	fase	globale raming kosten in miljoen €	gedekt door
Openbaar vervoer				
RandstadRail lijn 1 nieuw tracé Binckhorst–Vlietzone–Delft	Den Haag	verkenning	€ 200	PM
RandstadRail lijn 11 nieuw tracé Binckhorst–Vlietzone–Ypenburg–Zoetermeer	Den Haag	verkenning	€ 100	PM
RandstadRail realisatie tophaltes	Den Haag	verkenning	€ 30	PM
RandstadRail 3 ^e serie nieuw materieel ter vervanging GTL 8	Haaglanden	verkenning	PM	PM
capaciteit spoor Goudselijn capaciteitsuitbreiding op traject Den Haag CS–Gouda voor 6 IC's en 6 Sprinters per uur	Rijk	preverkenning	PM	PM
HSL-oost aansluiting Den Haag CS op HSL-oost	Rijk	preverkenning	PM	PM
Fiets				
meerjarenprogramma fiets (sterroutes, hoofdroutes, stallingen, communicatie)	Den Haag	verkenning	€ 130	PM
Auto/wegennet				
A4-passage & poorten en inprickers	Rijk	verkenning	€ 450	PM
meerjarenprogramma stedelijke wegen	Den Haag	verkenning	€ 40	PM
Schenkverbinding	Den Haag	preverkenning	€ 250	

project	trekker	fase	globale raming kosten in miljoen €	gedekt door
Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)	Rijk	verkenning	€ 1.500–2.500	PM
Prinses Beatrixlaan Rijswijk	Rijswijk	verkenning	€ 140–180	PM
Parkeren en P+R				
meerjarenprogramma parkeren woonwijken	Den Haag	verkenning	PM	PM
P+R 1000 extra parkeerplaatsen	Den Haag	verkenning	€ 30	PM
uitbreiding betaald parkeren o.b.v. monitoring parkeerdruk	Den Haag	verkenning	PM	PM
Verkeersveiligheid				
meerjarenplan verkeersveiligheid	Den Haag	verkenning	€ 8	PM
DVM				
programma DVM	Den Haag	verkenning	€ 20	PM
Infrastructuur i.v.m. gebiedsontwikkeling				
knoop Moerwijk fase 3	Den Haag	verkenning	PM	PM
ontsluiting A4 Vlietzone	Den Haag	verkenning	PM	PM
ontsluiting Binckhorst Noord	Den Haag	verkenning	PM	PM
ontsluiting Havenkwartier Noord	Den Haag	verkenning	PM	PM
ontsluiting Lozerlaanzone	Den Haag	verkenning	PM	PM



UITVOERINGSPROGRAMMA 2020–2030

- weginfrastructuur, opwaarderen bestaand tracé
- weginfrastructuur, nieuw tracé
- RandstadRail, opwaarderen bestaand tracé (doorstroming, frequentie, capaciteit, toegankelijkheid)
- RandstadRail, nieuw tracé
- capaciteit Goudse lijn (6 IC's en 6 Sprinters per uur) en HST-Oost
- P+R Park+Ride
- stationsontwikkeling (aansluiting HST-oost)
- gebiedsontwikkeling/transformatiegebied
- parkeercapaciteit en buitenruimte

- B Beatrixlaan
- O ontvlechting A4-passage Den Haag

hoofdstuk 16

monitoren van het beleid

16.1 Meten van effecten

Het voorstel is om met ingang van 2012 in het kader van de monitor Haagse Nota Mobiliteit elke twee jaar een rapportage op te stellen over de ontwikkelingen op verkeersgebied in de stad. Doel van deze tweejaarlijkse monitor is om door regelmatig te meten te beoordelen of de beoogde ontwikkelingen plaatsvinden, dan wel of bijstelling van de maatregelen of bijstelling van de doelen van het beleid nodig is.

Om effecten goed te kunnen beoordelen, is een juiste keuze van de indicatoren essentieel. Deze moeten eenduidig, goed te meten en over een langere periode bruikbaar zijn. De beleidsdoelen in deze nota zijn daarom zo veel mogelijk zodanig geformuleerd dat duidelijk is welke effecten worden beoogd.

16.2 Monitor Haagse Nota Mobiliteit

In de Haagse Nota Mobiliteit staan beleidsdoelen geformuleerd. Uit deze doelen volgt welke effecten worden nagestreefd. Deze effecten vormen de basis voor het meten. De gekozen meetindicatoren moeten een goed beeld geven van te realiseren effecten. Om de gegevens eenvoudig te kunnen uitwisselen en vergelijken met andere rapportages, sluiten deze indicatoren waar mogelijk aan bij de rapportages voor het beleid op Stadsbestuurlijk (RNM), provinciaal (RVVP) en nationaal niveau (NoMo).

De tweejaarlijkse monitor moet uitspraken kunnen doen over de ontwikkeling van de bereikbaarheid, modaliteitskeuze en leefbaarheid. Om daar een goed beeld van te kunnen geven worden de volgende indicatoren gehanteerd.

Bereikbaarheid:

- Trajectsnelheden autoroutes en openbaar vervoerlijnen.
- Reistijd naar toplocaties.
- Verdeling verkeer.
- Aantal en gebruik P+R plaatsen.
- Aantal en gebruik fietsenstallingen bij stations en in centra.

Modaliteitskeuze:

- Verhouding tussen OV-, fiets- en autogebruik.
- Fietsgebruik.
- Gebruik openbaar vervoer.
- Kwaliteit fiets- en looproutes bij stations en centra.

Leefbaarheid:

- Aantal verkeersslachtoffers.
- Doorgaand verkeer door de wijken.
- Parkeerdruk in woonstraten.
- Luchtkwaliteit en geluidsbelasting door verkeer.
- Gebruik van schone brandstoffen.

16.3 Monitoring bereikbaarheid

Trajectsnelheden autoroutes en openbaar vervoerlijnen

Doelstelling is op de regionale hoofdwegen een verplaatsingsnelheid van minimaal 35 tot 40 km per uur te realiseren en op de stedelijke wegen van minimaal 20 tot 25 km per uur. In 95% van de tijd moet deze waarde gehaald kunnen worden. Om een goed beeld te krijgen, worden trajecten van enige kilometers lengte gehanteerd. Een belangrijk deel van deze wegvakken maken deel uit van het netwerk waarop Dynamisch Verkeersmanagement zal worden toegepast. Naar verwachting zal de apparatuur hiervoor op den duur voldoende informatie genereren om een gemiddelde trajectsnelheid te kunnen berekenen. Deze informatie wordt gegenereerd door de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW).

Reistijd naar toplocaties

Doelstelling is dat de reistijd tussen een toplocatie en de twee dichtstbijzijnde stadspoorten per openbaar vervoer en per auto via een voorkeursroute niet meer bedraagt dan een in deze nota vastgesteld aantal minuten.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer gaat het om de reistijd tussen hoofdstations en toplocaties zoals aangegeven in hoofdstuk 4. De reistijd zal periodiek worden bepaald door de rijtijd volgens de dienstregeling op te tellen bij de gemiddelde wachttijd. Ook de gemiddelde wachttijd kan uit de dienstregeling worden afgeleid.

Autoverkeer

Voor het autoverkeer gaat het om de reistijd tussen stadspoorten en toplocaties via een voorkeursroute. In het kader van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) worden borden geplaatst langs de voorkeursroutes, waarop weggebruikers worden geïnformeerd over de meest gunstige route. Deze voorkeursroutes lopen via de regionale en stedelijke hoofdwegen. Uit de gegevens die worden geleverd door de nationale Databank Wegverkeersgegevens, kunnen reistijden worden gegenereerd. Daarmee kan een continu beeld worden gevormd over de reistijden over de dag op de relevante trajecten.



Aantal en gebruik P+R plaatsen

Doelstelling is het aantal P+R plaatsen in de regio en in Den Haag tot 2020 te verdubbelen. Voor de monitor wordt het aantal parkeerplaatsen op P+R-terreinen in Den Haag geteld. Daarbij wordt ook de bezetting gemeten door telling van het aantal gebruikers op werkdagen in maart en in oktober.

Aantal en gebruik fietsenstallingen bij stations, haltes en voorzieningencentra¹¹

Doelstelling is het aantal fietsenparkeerplaatsen bij OV-haltes, stations en in voorzieningencentra uit te breiden en het gebruik van de fiets te bevorderen. Hiertoe wordt het aantal beschikbare als zodanig bedoelde stallingsplaatsen voor fietsen rond treinstations en voorzieningencentra en andere OV-haltes geteld. Hierbij wordt tevens aangegeven of de getelde plaatsen overdekt/inpandig zijn, of ze afsluitbaar/bewaakt zijn en welke bezetting ze gemiddeld op werkdagen in maart en oktober hebben.

¹¹ Concentraties van winkels, vrijetijdsfuncties en andere publiekstrekkingen. Bijvoorbeeld de binnenstad en Scheveningen.



16.4 Monitoring mobiliteitskeuze

Verhouding tussen OV-, fiets- en autogebruik

Doelstelling van de HNM is om de groei van de mobiliteit minder te laten opvangen door autoverkeer en meer door het OV en de fiets. Om te kunnen bepalen in hoeverre dit effect optreedt, moet worden gemeten welke vervoerwijze voor elke afzonderlijke rit binnen Den Haag wordt gekozen, met de mogelijkheid de meetresultaten uit te splitsen naar het motief voor de rit. Daarnaast moet worden gemeten hoe de Hagenaar zijn ritten aflegt.

Elke twee jaar wordt het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) uitgevoerd in opdracht van het CBS. Hieruit zijn gegevens beschikbaar die een consistent beeld geven van de verhouding tussen het OV-gebruik, fietsgebruik, autogebruik en lopen in Den Haag. Deze gegevens zullen worden uitgebreid met aanvullend onderzoek gericht op de vervoerwijzekeuze van de Hagenaar. Voor dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van de stadsenquête. Om een beeld te krijgen van het in- en uitgaande verkeer wordt de pendel in beeld gebracht.

Fietsgebruik

Doelstelling is het fietsgebruik tot 2020 met 30% te laten toenemen. Fiets-tellingen geven een indicatie van de ontwikkeling van het gebruik van de fiets. Jaarlijks wordt op tien punten in het Haagse fietsnetwerk permanent het aantal passerende fietsers geteld. Ook het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) biedt inzicht in het aantal verplaatsingen per persoon per dag per fiets binnen Den Haag. Beide indicatoren sluiten aan bij de systematiek die ook voor de Monitor Regionale Nota Mobiliteit wordt gehanteerd. Tot slot kan ook nog gebruik worden gemaakt van de stadsenquête om hiervan een beeld te vormen.

Gebruik openbaar vervoer

Doelstelling is het gebruik van het openbaar vervoer met 40% te laten toenemen. Tellingen in het openbaar vervoer geven een indicatie van dat gebruik. Door het gebruik van de OV-chipkaart zal hierover informatie gegenereerd worden. Er zal gebruik gemaakt moeten worden van de informatie die het Stadsgeest Haaglanden hierover beschikbaar stelt.

Kwaliteit fiets- en looproutes bij stations en centra

Doelstelling is de kwaliteit van de loop- en fietsroutes rond de stations en naar de centra te verbeteren, zodat het aantrekkelijker wordt om te lopen en gebruik te maken van de fiets. Het gaat vooral om de treinstations, de grotere RandstadRail haltes en de grotere winkelcentra en publiekstrekkingen: Binnenstad, Scheveningen Bad, Haagse Markt, winkelcentrum Leyweg, Uithof, ADO-stadion, Zuiderpark, Kijkduin. Hiertoe worden vragen gesteld in de stadsenquête.

16.5 Monitoring leefbaarheid

Aantal verkeersslachtoffers

Gegevens over het aantal verkeersslachtoffers worden in een landelijke database bijgehouden. Deze gegevens kunnen ten behoeve van de monitor worden geraadpleegd.

Doorgaand verkeer door de wijken

Doelstelling is het doorgaande verkeer meer te concentreren op de stedelijke en regionale hoofdwegen. Om de ontwikkeling hiervan te kunnen weergeven, zullen de intensiteiten op de regionale en stedelijke hoofdroutes periodiek worden geteld. Ook zal er geteld worden op onderliggende wegen waarvan uit modelonderzoek bekend is dat er relatief veel niet-gebiedsgebonden verkeer rijdt.

Parkeerdruk in woonstraten

Doelstelling is om parkeermaatregelen te nemen als in wijken de parkeerdruk hoger is dan 90%. In het Parkeerkader Den Haag 2010–2020 is aangegeven in welke woonwijken de parkeerdruk hoog is. Van deze wijken zal de parkeerdruk elke twee jaar worden geteld. Bij de uitwerking van het Parkeerkader zal worden bekeken of deze meetmethode volstaat.

Luchtkwaliteit en geluidbelasting door verkeer

Voor de luchtkwaliteit is de doelstelling dat het aantal burgers dat woont op een locatie waar de norm wordt overschreden, wordt teruggebracht naar nul. Dit wordt elk jaar gerapporteerd in het kader van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De benodigde gegevens worden uit deze rapportage overgenomen.

Voor de geluidsbelasting is de doelstelling dat het aantal inwoners dat een geluidsbelasting van meer dan 68 dB ondergaat, wordt teruggebracht naar nul en dat het aantal geluidgehinderden vermindert. Over de geluidsbelasting verschijnt elke vier jaar de gemeentelijke geluidskaart. De benodigde gegevens voor de monitor worden uit deze rapportage overgenomen.

Gebruik van schone brandstoffen

Doelstelling is het gebruik van schone brandstoffen te laten toenemen. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) registreert de brandstofsoort die auto's gebruiken en het aandeel schone motoren. Daaruit is de ontwikkeling van het Haagse autopark na te gaan, de verdeling van de verschillende brandstofsoorten over het Haagse autopark en het aandeel voertuigen met een schone motor. Tevens geeft deze registratie inzicht in de leeftijd van het Haagse autopark. Deze gegevens geven een beeld van de ontwikkeling van het gebruik van schone brandstoffen.

Samengevat

- Vanaf 2010 een tweejaarlijkse monitoring van de Haagse Nota Mobiliteit.
- Indicatoren op het gebied van bereikbaarheid, modaliteitskeuze en leefbaarheid.
- Aansluiting indicatoren bij de rapportages voor het beleid op Stadsbestuurlijk (RNM), provinciaal (PVVP) en nationaal niveau (NoMo).



Bijlage: basiskenngetallen Den Haag, Haagse Nota Mobiliteit

	2009	prognose 2020
inwoners	483.000 (CBS)	505.000 (DSO onderzoek)
woningen	235.000 (DSO) woningbezetting 2,06	254.000 (DSO onderzoek)
arbeidsplaatsen	214.000 (DSO onderzoek)	243.000 (DSO economie)
oppervlak	81 km ² (DSO)	81 km ² (DSO)
autobezit	173.000 (DSO)	204.000 (DSO verkeer)
inkomende pendel	96.000 per dag (68% auto, 20% OV, 12% fiets)	108.000 per dag
uitgaande pendel	89.000 per dag	96.000 per dag
bezoekers binnenstad	32 miljoen per jaar	37 miljoen per jaar
bezoekers Scheveningen	16,5 miljoen per jaar	19 miljoen per jaar

	Den Haag	Nederland
gemiddelde verplaatsing	23 km per dag (2008)	32 km per dag
gemiddelde tijd per verplaatsing	23 minuten	20 minuten
aantal verplaatsingen per dag	2,6 (2008) laagste opleiding/inkomen: 2,1 hoogste opleiding/inkomen: 3,4	3,0
aandeel verkeer in CO ₂ uitstoot	20%	13%

modal split 2008	Den Haag	Nederland
aandeel lopen	30%	20%
aandeel fietsen	16%	27%
aandeel openbaar vervoer	17%	5%
aandeel auto	37%	48%

trein	reizigers per dag (stedenbaanmonitor 2005)
Den Haag Centraal	82.000
Den Haag Hollands Spoor	33.000
overige stations	11.000

bronnen: CBS en Gemeente Den Haag

PENDELSTROMEN WOON-WERKVERKEER



kaart B.1

Begrippenlijst

Centrale Zone

Het centrale gebied in de stad waar een hoge concentratie is van werkgelegenheid, voorzieningen, inwoners en ruimtelijke ontwikkelingen. De centrale zone loopt vanaf Ypenburg via de Vlietzone, Binckhorst, Binnenstad/Beatrixkwartier naar de Internationale Zone/World Forum en Scheveningen kust.

Dynamisch Verkeersmanagement

Is een verzamelnaam voor geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren en te sturen. Bijvoorbeeld automatische route-informatiepanelen langs de weg.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit gaat over de uitdaging een evenwicht te bereiken tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Het onderwerp richt zich op schone, zuinige en stille voertuigen. Maar bijvoorbeeld ook op de verplaatsingswijze en het verplaatsingsgedrag. Er zijn meerdere sectoren bij betrokken: milieu, economie en verkeer.

HOV-tangent

Tangenten zijn verbindingen die niet op het centrum gericht zijn maar juist dwarsrelaties buiten het centrum om bedienen. Bijvoorbeeld Kijkduin-Delft. HOV is hoogwaardig openbaar vervoer d.w.z. bus of tram met een betrouwbare doorstroming met een gemiddelde snelheid van 25 km/u, goede haltevoorzieningen, reisinformatie en comfortabele voertuigen.

Internationale Ring

De rondweg Den Haag bestaande uit de A4 tussen Harnaschknooppunt en de aansluiting Leidschendam, de Zuidelijke Randweg/Lozerlaan, de Noordelijke Randweg/Hubertustunnel, en de Noordwestelijke Hoofdroute.

Kansenzone

Gebied waar kansen liggen voor ruimtelijke ontwikkeling en versterking. Term uit de Structuurvisie Wêreldstad aan Zee. In paragraaf 1.3 zijn de vijf kansenzones beschreven.

Ketenmobiliteit

Verplaatsingen waarbij in één reis meerdere vervoermiddelen gebruikt worden. Bijvoorbeeld Park+Ride waarbij een deel met de auto wordt gereisd en een deel met het openbaar vervoer.

Knooppunt

Plaats waar veel verschillende verkeersverbindingen samenkomen, bijvoorbeeld een station.

Metropoolregio

Door ruimtelijke schaalvergroting gaan afzonderlijke steden steeds meer als één stedelijk gebied functioneren. Dat geldt ook voor de steden in de regio's Den Haag en Rotterdam. Door de korte afstanden, voortgaande verstedelijking en verbetering van de onderlinge verbindingen (bijvoorbeeld Randstadrail) raken de arbeidsmarkt, woningmarkt en de voorzieningen steeds meer geïntegreerd.

Milieuzone

Gebied in de stad waar relatief sterk vervuilende voertuigen niet worden toegelaten. De Haagse binnenstad is een milieuzone die verboden is voor sterk vervuilende vrachtwagens.

Park+Ride/Bike/Walk

Combinatie van parkeren en openbaar vervoer/fietsen/wandelen vanaf een parkeergarage aan de rand van een druk gebied zoals het centrum.

Stadspoort

Belangrijke plek waar reizigers de stad of agglomeratie binnenkomen. Met de auto zijn dat de aansluitingen op het hoofdwegennet en met het openbaar vervoer de intercitystations.

Stedenbaan

Het betreft een concept gericht op verbetering van het stoptreinproduct in de Zuidvleugel van de Randstad door een betere dienstregeling, hogere frequenties en enkele nieuwe stations. Het concept bevat ook een nadrukkelijke koppeling met intensivering van de ruimtelijke ontwikkeling rond stations en verbetering van P+R, fietsvoorzieningen en dergelijke.

Sterroute

Doorgaande hoofdroute voor de fiets die de woongebieden verbindt met het centrum, toplocaties voor werkgelegenheid en voorziening. Ook sluiten sterroutes aan op knooppunten van het OV en regionale en recreatieve routes buiten de stad.

Topindicator

Meetbare doelen die door het college van B&W worden gehanteerd om de voortgang van het beleid te monitoren.

Toplocatie

Belangrijke concentratie van werkgelegenheid en/of voorzieningen met een verzorgingsgebied op ten minste regionaal niveau.

Ontwikkelingsgebied/transformatiegebied

Gebied waar ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt. Term uit de Structuurvisie Wêreldstad aan Zee. In de Structuurvisie zijn negen ontwikkelingsgebieden benoemd waarvoor Masterplannen worden opgesteld. Zie ook paragraaf 1.3.



Colofon

Uitgave Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Gemeente Den Haag

Teksten Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Gemeente Den Haag

Productiebegeleiding Consonant communicatiegroep

Ontwerp Studio Lonne Wennekendonk

Fotografie Carel van Hees en Gemeente Den Haag

Kaarten Mijs Cartografie en Vormgeving

Productie Gemeente Den Haag

In de reportages is gebruik gemaakt van fictieve namen.

Bewust kiezen, Slim organiseren

De gemeente Den Haag wil met haar mobiliteitsbeleid ruimte bieden aan reizigers: zij moeten een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die hen het beste van a naar b brengt. Om dit te bereiken, maakt de gemeente duidelijke keuzes. Bijvoorbeeld door fors te investeren in het openbaar vervoer en de fiets. Daarnaast kiest Den Haag voor het slim organiseren van mobiliteit, onder andere door het bundelen van autoverkeer op de hoofdwegen. Hierdoor blijft Den Haag ook in de toekomst een bereikbare stad waar mensen prettig leven.

