



Den Haag

Monitor Haagse Nota Mobiliteit

Verkeer



november 2015

MONITOR

Haagse Nota Mobiliteit

COLOFON

Uitgave
Gemeente Den Haag
DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
november 2015

Druk
Gemeente Den Haag
Intern Dienstencentrum

Inlichtingen
DSO / Verkeer
Kees de Leeuw (070 353 6344) / kees.deleeuw@denhaag.nl
Maarten Strooper (070 353 6028 / maarten.strooper@denhaag.nl)
DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
Carla Rothuizen (070 - 35 34874 / carla.rothuizen@denhaag.nl)
Jaco Devilee (070 353 9178) / jaco.devilee@denhaag.nl

De Dienst Stedelijke Ontwikkeling aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid inzake het gebruik van en toepassing van de gepresenteerde gegevens. Afwijkingen in absolute aantallen en % kunnen veroorzaakt worden door afrondingen. Bij gebruik van cijfers is bronvermelding verplicht.

0 INHOUD

1. Inleiding.....	7
2. Hoofdthema bereikbaarheid.....	9
2.1 Bereikbaarheid autoverkeer	9
2.2 Reistijden openbaar vervoer	12
2.3 P+R voorzieningen	16
2.4 Fietsparkeren	17
2.5 Evenwichtige verdeling autoverkeer	22
3. Hoofdthema vervoerwijzekeuze.....	25
3.1 Modal split	25
3.2 Fietsgebruik	29
3.3 Openbaar vervoergebruik	31
3.4 Kwaliteit loop- en fietsroutes	33
4. Hoofdthema leefbaarheid.....	37
4.1 Verkeersslachtoffers	37
4.2 Doorgaand verkeer	39
4.3 Lucht en geluid	41
4.4 Schone en zuinige voertuigen	44
5. Hoofdthema autoparkeren.....	49
5.1 Inleiding	49
5.2 Parkeerdruk	50
5.3 Foutparkeren	54
5.4 Leefbaarheid en parkeren per stadsdeel	55
5.5 Toegevoegde parkeercapaciteit	58

1

INLEIDING

Er zit schot in de bereikbaarheid van Den Haag. Er rijdt meer autoverkeer op de hoofdroutes in plaats van op de onderliggende wegen en op enkele hoofdroutes binnen de stad stroomt het ook beter door. Het aantal fietsers neemt toe. Nog steeds wordt in Den Haag bijna 70% van de verplaatsingen lopend, fietsend of met het openbaar vervoer gedaan en naar het centrum zelfs bijna 80%. De tevredenheid van fietsers over de kwaliteit van de fietsroutes is licht toegenomen. Het aantal P+R plaatsen is uitgebreid en het gebruik ervan neemt toe. Ook het aandeel schonere en zuiniger auto's in de stad groeit.

Tegelijk zijn er nog knelpunten. De doorstroming op de invalsroutes voor het autoverkeer moet beter, er is behoefte aan meer fietsparkeerplaatsen bij de grote stations en in het centrum en de ongevallenregistratie moet verbeteren.

In de monitor Haagse Nota Mobiliteit en Parkeren wordt een beeld gegeven van de toestand van het verkeer in Den Haag aan de hand van vier thema's: Bereikbaarheid, Vervoerwijzekeuze, Leefbaarheid en Parkeren.

Dit rapport is de tweede in de reeks. Het eerste rapport vormt een nulmeting en was gebaseerd op cijfers uit 2011. Deze rapportage geeft de toestand in 2013 weer of recentier als deze gegevens al beschikbaar zijn. Om uitspraken te kunnen doen over de lange termijnontwikkelingen zijn in veel gevallen gegevens over meer jaren nodig, maar als van meer jaren gegevens beschikbaar zijn, dan wordt alvast een voorzichtige vergelijking gemaakt.



De monitor richt zich primair op de ontwikkeling van verkeer en vervoer in Den Haag en de hoofddoelen van het beleid en minder op de voortgang van projecten of de implementatie van maatregelen. Voor zover mogelijk wordt aangegeven welke ontwikkeling zich voordoet en of deze in de gewenste richting beweegt. Om te kunnen aangeven of de geconstateerde ontwikkelingen het gevolg zijn van het met de Haagse Nota Mobiliteit ingezette beleid is nog te vroeg. Om concrete effecten van beleidsmaatregelen of de oorzaak-gevolg relaties van ontwikkelingen te kunnen achterhalen is in het algemeen nog te weinig informatie voorhanden of zal veelal verdiepend onderzoek nodig zijn.

In lijn met de rapportage in 2013 wordt de bereikbaarheid beschreven in hoofdstuk 2 aan de hand van de doorstroming van het autoverkeer op de hoofdroutes, de reistijden in het openbaar vervoer naar de toplocaties, de beschikbaarheid en het gebruik van P+R voorzieningen, het fietsparkeren en de verdeling van het autoverkeer over de hoofdroutes. In hoofdstuk 3 wordt de vervoerwijzekeuze geïllustreerd aan de hand van de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen, het fietsgebruik, het gebruik van openbaar vervoer en de kwaliteit van de loop- en fietsroutes. In hoofdstuk 4 wordt de leefbaarheid beschreven aan de hand van de aantallen verkeersslachtoffers, de hoeveelheid verkeer op wijkontsluitingswegen, lucht- en geluidsknelpunten en het aandeel schone en zuinige auto's. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 het autoparkeren belicht aan de hand van de parkeerdruk, het foutparkeren, parkeeroverlast en de parkeercapaciteit.



2 HOOFDTHEMA BEREIKBAARHEID

2.1 BEREIKBAARHEID AUTOVERKEER

Figuur 2.1 Netwerk van regionale hoofdwegen (“inprikkers”) en stedelijke hoofdwegen



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

Hoofdstructuur wegverkeer

Bron: Haagse Nota Mobiliteit

Betrouwbare en korte reistijden verbeteren het functioneren van de stad. Reizigers, bedrijven en voorzieningen hebben daar profijt van. In de HNM is gekozen om prioriteit te geven aan de bereikbaarheid van locaties waar veel reizigers heen willen: de 'toplocaties' waar veel werkgelegenheid en voorzieningen geconcentreerd zijn. In de HNM zijn eisen gesteld aan de bereikbaarheid van de toplocaties: voor de auto is dat de maximale rijtijd via een voorkeursroute vanaf de twee dichtstbijzijnde stadspoorten. Tevens zijn hoofdroutes voor het autoverkeer onderscheiden: de regionale en de stedelijke hoofdwegen, zie figuur 2.1.

Op basis hiervan zijn voor de stedelijke en regionale hoofdwegen streefwaarden bepaald voor de snelheid. Als op deze wegen de streefsnelheid wordt gehaald, dan zijn de toplocaties binnen de gewenste rijtijd bereikbaar. De betere doorstroming op deze wegen komt uiteraard ten goede aan alle weggebruikers. De streefwaarden zijn:

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Toplocaties voor werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn gedurende 95% van de tijd binnen 20 minuten bereikbaar vanaf de stadsrand met de auto.	Trajetsnelheden regionale hoofdwegen	35-40 km/uur gedurende 95% van de tijd
	Trajetsnelheid stedelijke hoofdwegen	20-25 km/uur gedurende 95% van de tijd

In het nationaal databestand wegverkeersgegevens (NDW) worden de snelheden van alle voertuigen op de regionale hoofdwegen en op de stedelijke hoofdwegen vastgelegd. Op basis hiervan wordt berekend welk deel van de voertuigen de streefsnelheid haalt. Als meer dan 95% van de voertuigen de snelheid haalt, dan voldoet het wegvak aan de norm.

Figuur 2.2 Resultaten trajectmetingen regionale en stedelijke hoofdwegen 2013

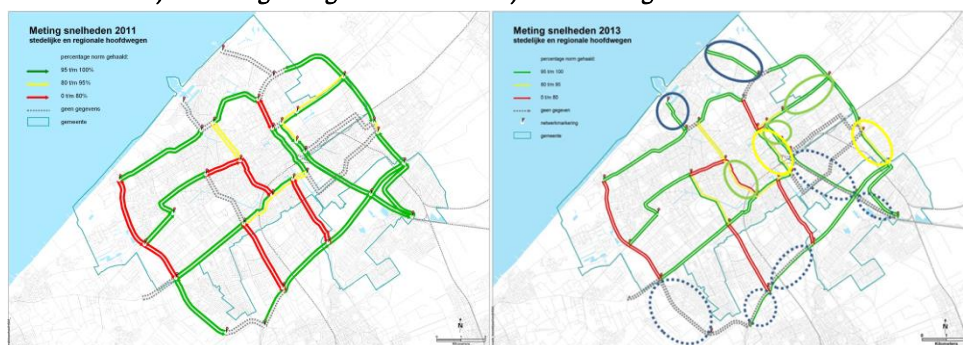


Bron: DSO

In figuur 2.2 is te zien op welke deeltrajecten de norm wordt gehaald.

Voor de regionale hoofdwegen de Lozerlaan, de Noordelijke Randweg, de Prinses Beatrixlaan, de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg wordt gestreefd naar een trajectnelheid van minimaal 35-40 km/uur. Over 2011 werd op 64% van de gemeten delen van de regionale hoofdwegen de gewenste snelheid en betrouwbaarheid gehaald. In 2013 was dat op 63% van de gemeten delen het geval. Dit zijn de groen gekleurde delen van de regionale hoofdwegen in figuur 2.2. Op de geel gekleurde delen wordt de gewenste reissnelheid in 80% tot 95% van de tijd gehaald

Figuur 2.3 Resultaten trajectmetingen regionale en stedelijke hoofdwegen 2011



Bron: DSO

Zichtbaar is dat ten opzichte van 2011 op de Noordelijke Randweg de snelheid de stad in is afgenomen, maar dat op de Benoordenhoutseweg en het laatste deel van de Utrechtsebaan de snelheid de stad in is toegenomen en hier nu aan de norm voldoet.

Helaas zijn de Utrechtsebaan en Verlengde Lozerlaan in 2013 geen goede set gegevens beschikbaar. Deze wegen voldeden in 2011 aan de norm.

De Lozerlaan, de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en de Haagweg/Rijswijkseweg voldoen (nog) niet aan de gestelde norm voor regionale hoofdwegen.



Voor de stedelijke hoofdwegen wordt gestreefd naar een minimale trajectsnelheid van 20-25 km/uur. De norm wordt op 74% van de gemeten wegen gehaald. Een verbetering ten opzichte van de 67% die in 2011 werd gemeten. Deze stedelijke hoofdwegen zijn in figuur 2.2 groen gekleurd. Verder is zichtbaar dat de doorstroming op de CentrumRing richting Neherkade, omgeving Vaillantlaan is verbeterd. De Neherkade en Mercuriusweg tussen Rijwijkseweg en Binckhorstlaan en de route Erasmusweg – Hildebrandplein – Neherkade voldoen nu aan de norm. Op de route Binckhorstlaan - Koningstunnel is de doorstroming echter minder goed dan in 2011. Dit laatste heeft wellicht verband met de werkzaamheden aan de Bosbrug. De gemeten snelheid is het laagst op de Raamweg, op de Loosduinseweg/Loosduinsekade tussen Zevensprong en Noordwestbuitensingel en op de Vaillantlaan richting Loosduinseweg.

In de topindicator wordt de bereikbaarheid samengevat door aan te geven welk deel van de regionale hoofdwegen en welk deel van de stedelijke hoofdwegen aan de norm voldoet, uitgedrukt in het percentage van de gemeten weglengte:

<i>Indicatoren</i>	<i>streefwaarden 2020</i>	<i>gemeten uitgangswaarde 2011</i>	<i>gemeten waarde 2013</i>
Trajectsnelheden regionale hoofdwegen	35-40 km/uur gedurende 95% van de tijd	64%	63%
Trajectsnelheid stedelijke hoofdwegen	20-25 km/uur gedurende 95% van de tijd	67%	74%

Conclusie:

Het autoverkeer stroomt op de meeste stedelijke en regionale hoofdwegen voldoende snel door. Op 63% van de regionale hoofdwegen wordt de gewenste reissnelheid en betrouwbaarheid gehaald. Van de stedelijke hoofdwegen voldoet 74% aan de norm, dit is een toename ten opzichte van 2011.

De meeste vertraging is aan de orde op de Haagweg/Rijwijkseweg, de Lozerlaan, de Raamweg, de Loosduinsekade/Vaillantlaan en de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk.

2.2 REISTIJDEN OPENBAAR VERVOER

Ook de reistijd met het openbaar vervoer naar de toplocaties wordt gemonitord. In de HNM zijn doelen gesteld voor de reistijden tussen 15 toplocaties en 2 stations. Deze stations, de “OV-poorten”, zijn Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Den Haag Laan van Nieuw Oost Indië en Den Haag Ypenburg. Afhankelijk van het karakter in ruimtelijke-economisch programma, bedieningsgebied, omvang en ruimtelijk schaalniveau wordt onderscheid gemaakt naar (inter-)nationale toplocaties, Randstedelijke toplocaties en regionale toplocaties. Hoe hoger het schaalniveau, des te strenger de reistijdeis.

Voor de reistijd wordt gerekend met de rijtijd in het OV opgeteld met de gemiddelde wachttijd en overstaptijd. De streefwaarden zijn:

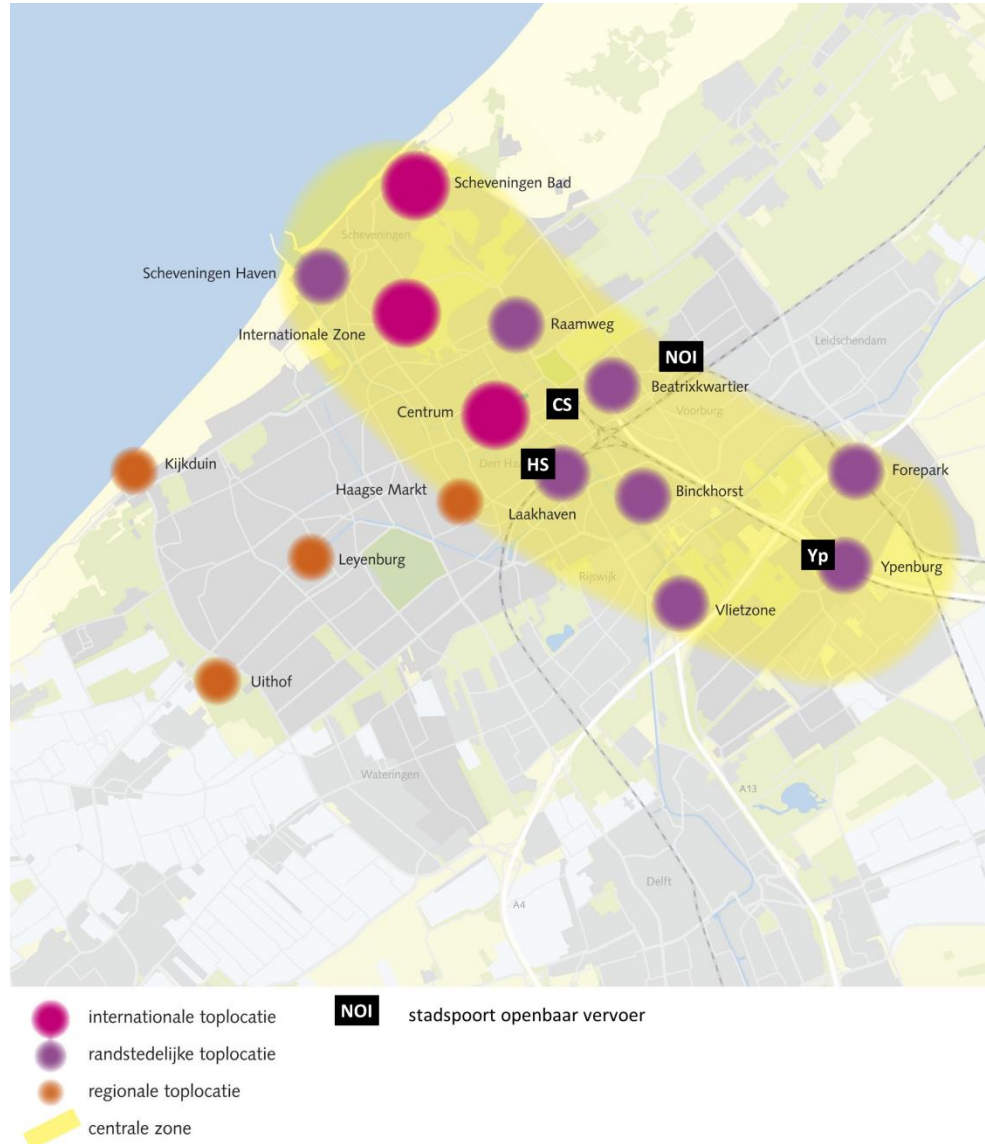
<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020 voor de reistijd</i>
Toplocaties voor werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn vanaf de hoofdstations voldoende snel bereikbaar met het openbaar vervoer.	Reistijd naar (inter)nationale toplocaties	Binnen 15 minuten
	Reistijd naar Randstedelijke toplocaties	Binnen 20 minuten
	Reistijd naar regionale toplocaties	Binnen 30 minuten



De reistijd met het openbaar vervoer is bepaald door de reistijden volgens de dienstregeling te vermeerderen met de gemiddelde wachttijd. De rijtijd is de tijd tussen vertrek vanaf het station en aankomst op een halte op de toplocatie. De wachttijd wordt als volgt bepaald: als de tram elke 10 minuten rijdt, dan is de gemiddelde wachttijd 5 minuten. De wachttijd wordt meegerekend om een reëel beeld te krijgen van de tijd die een reiziger nodig heeft om na aankomst op een station naar een toplocatie te reizen. Tevens wordt hiermee de invloed zichtbaar van de frequentie waarmee het openbaar vervoer wordt aangeboden. Afhankelijk van de bestemming en het tijdstip waarop gereisd wordt varieert deze. Zodoende ontstaat een beeld waarbij de daluren ook zijn meegenomen.

Het streven is dat de toplocaties met het openbaar vervoer binnen 15, 20 of 30 minuten bereikbaar zijn met 95% van de ritten. In bijgaand overzicht is voor 2013 per toplocatie de gemiddelde rijtijd, de gemiddelde wachttijd en de gemiddelde totale reistijd weergegeven vanaf 2 OV-poorten. De groen gearceerde reistijden voldoen aan de norm. Om een vergelijking te kunnen maken, is ook de gemiddelde reistijd van 2011 weergegeven.

Figuur 2.4 Toplocaties en stadspoorten OV



Bron: Haagse Nota Mobiliteit

Ten opzichte van 2011 valt vooral op dat een aantal locaties in 2013 in bereikbaarheid zijn achteruitgegaan. Vanaf CS waren de Raamweg en Scheveningen-Bad minder goed bereikbaar. Dit hangt direct samen met de omlleidingen voor de realisatie van de Bosbrug. Scheveningen-Bad is daardoor in 2013 tijdelijk niet binnen 20 minuten bereikbaar geweest van CS en HS. Inmiddels is dat vanaf CS wel weer het geval.

De reistijden vanaf CS naar de Binckhorst zijn op zich niet toegenomen, maar de verbinding bestaat nu alleen in de spits, waardoor deze in 2013 lager scoort dan in 2011. Vanaf HS was De Uithof minder goed bereikbaar. Dit hangt samen met de verlaagde frequentie van dit deel van tramlijn 4 in het weekend.

Tabel 2.1 Reistijden openbaar vervoer naar toplocaties 2013

Toplocatie	Vanaf station	Totaal rijden (minuten)	Totaal wachten en overstappen (minuten)	Gemiddelde reistijd (minuten)	2011
Internationale toplocaties		<15 minuten			
Centrum	CS	2	3	5	5
	HS	4	1	5	5
Beatrixkwartier	CS	2	5	7	7
	NOI	2	4	6	6
Internationale Zone	CS	11	6	17	20
	HS	12	6	18	19
Randstedelijke toplocaties		< 20 minuten			
Raamweg	CS	10	5	15	10
	NOI	14	8	22	17
Scheveningen Bad	CS	21	5	26	19
	HS	22	5	27	27
Scheveningen Haven (Norfolk)	CS	29	>10	>30	>30
	HS	27	>10	>30	>30
Laakhaven	CS	7	6	13	13
	HS	2	1	3	3
Binckhorst	CS	7	19	26	17
	HS	5	6	11	10
Ypenburg	CS	7	10	17	17
	Yp	0	0	0	0
Forepark	NOI	5	4	9	9
	Yp	4	11	15	15
Regionale toplocaties		<30 minuten			
Haagse Markt	CS	9	6	15	16
	HS	6	4	10	12
Ziekenhuis Leyenburg	CS	17	3	20	21
	HS	14	10	24	27
De Uithof	CS	27	3	33	30
	HS	27	11	38	32
Kijkduin	CS	32	6	38	39
	HS	36	8	44	35

Bron: Dienstregeling HTM

Beter bereikbaar geworden zijn de Internationale Zone, De Haagse Markt en Haga Ziekenhuis Leijweg. Voor de Internationale Zone is dit het gevolg van hogere frequenties van tramlijnen 17 en 1 en enkele minuten rijtijdwinst. Voor de Haagse Markt betreft het met name enige rijtijdwinst als gevolg van doorstromingsmaatregelen. De reistijd naar Forepark is korter geworden door een hogere frequentie van tramlijn 19 in 2013.

Conclusie:

10 van de 15 toplocaties waren in 2013 met het openbaar vervoer voldoende snel bereikbaar vanaf één van de (intercity)stations, dat zijn er minder dan in 2011.

Onvoldoende scores de Internationale Zone, Scheveningen Haven, De Uithof en Kijkduin. Scheveningen-Bad scoorde tijdelijk onvoldoende als gevolg van omleidingen.



2.3 P+R VOORZIENINGEN

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Aantrekkelijke ketenmobiliteit door goede voorzieningen voor ketenmobiliteit en verdubbeling van het aantal P+R plaatsen in het Stadsgebied Haaglanden.	Aantal P&R-parkeerplaatsen in Stadsgebied Haaglanden Bezettingsgraad P&R-parkeerplaatsen in Den Haag	Toename van ca. 2500 tot 5000 P&R plaatsen Toename

P+R bevordert het gebruik van openbaar vervoer en beperkt het aantal autokilometers in de stad. In de HNM is als doelstelling opgenomen, dat het aantal P+R-parkeerplaatsen¹ in het stadsgebied Haaglanden worden uitgebreid tot 5.000 plaatsen in 2020 en 10.000 in 2030. Daarnaast dient het gebruik van de P+R-plaatsen toe te nemen.

¹ 'De Mobilist op winst' P+R Haaglanden/Den Haag Adviesbureau AGV/Movares, januari 2009

Eénmaal per 2 jaar worden onderzocht:

- De ontwikkeling van de totale parkeercapaciteit van de P+R-voorzieningen in Haaglanden.
- De maximale bezettingsgraad van de P+R-voorzieningen binnen de Gemeente Den Haag: het aantal geparkeerde auto's afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen.

De resultaten voor 2013 zijn als volgt samen te vatten:

<i>Indicatoren</i>	<i>streefwaarden 2020</i>	<i>gemeten uitgangswaarde 2011</i>	<i>gemeten waarde 2013</i>
Aantal P&R-parkeerplaatsen in Stadsgewest Haaglanden	Toename van ca. 2500 tot 5000 P&R plaatsen	2.338	2.753
Bezettingsgraad P&R-parkeerplaatsen in Den Haag	Toename	32%	40%

Bronnen: DSO, Stadsgewest Haaglanden

P+R Hoornwijk met 420 parkeerplaatsen is geopend in oktober 2007. Vanaf de opening is het gebruik gestaag toegenomen. De bezetting is het hoogst in de weekeinden. In 2012 zijn P+R De Uithof in gebruik genomen met 140 parkeerplaatsen en P+R Ypenburg met 220 parkeerplaatsen. Beide P+R's worden vooral op werkdagen goed gebruikt. De bezettingsgraad van De Uithof was in 2013 32% en die van Ypenburg 86%². Gemiddeld is de bezetting van de Haagse P+R terreinen toegenomen van 32% naar 40%.

Het aantal P+R parkeerplaatsen in Den Haag is tussen 2011 en 2013 toegenomen met 360. Het aantal P+R-parkeerplaatsen in het Stadsgewest Haaglanden is toegenomen met 410 tot 2.750.



² Rapport Stedenbaan Plus 2013, Groen Licht Verkeersadviezen

Tabel 2.2 Capaciteit P+R-voorzieningen in Den Haag en het overig Stadsgewest Haaglanden, 2013

Gebied	Capaciteit	Bezettingsgraad
Totaal Den Haag	782	40%
Totaal overig Stadsgewest Haaglanden	1.971	
Totaal gehele regio	2.753	

Bron: DSO, Stadsgewest Haaglanden

Conclusie:

In het stadsgewest Haaglanden zijn in 2013 2.750 parkeerplaatsen beschikbaar op 14 P+R-voorzieningen. In Den Haag zijn 780 P+R parkeerplaatsen beschikbaar. Ten opzichte van 2011 is het aantal P+R plekken met 250 toegenomen. Gemiddeld is de bezetting 40%, dit is meer dan in 2011.

2.4 FIETSPARKEREN

In deze monitor wordt een beeld gegeven van het aantal gestalde fietsen in het Centrum, Scheveningen en op veel OV knooppunten, waaronder de hoofdstations, zie figuur 2.5. In de HNM wordt ingezet op groei van het fietsgebruik met 30% in de periode tot 2020. Het aantal gestalde fietsen geeft een beeld van het fietsgebruik. Goede fietsparkeervoorzieningen helpen bij het bevorderen van het fietsgebruik.

Als concrete doelstelling is in de Haagse Nota Mobiliteit aangegeven dat het aantal fietsparkeerplaatsen wordt uitgebreid en dat de gemiddelde bezetting van de fietsvoorzieningen onder de 100% is. Samengevat ziet dit er zo uit:

Beleidsdoelstellingen	Bijbehorende indicator(en)	Streefwaarden 2020
Stimuleren van het fietsgebruik door te voldoen aan de vraag naar onbewaakte en bewaakte fietsenstallingen bij stations, OV-haltes en bij centra.	Aantal fietsparkeerplekken in geselecteerde gebieden Bezettingsgraad fietsparkeerplekken in de geselecteerde gebieden	2500 in de binnenstad Toename in de overige gebieden < 100%

Tabel 2.3 Capaciteit en bezetting fietsparkeervoorzieningen 2013 /2015

Fietsparkeervoorziening	Fietsparkeerplekken	Geparkeerde fietsen	Bezetting
Binnenstad, bewaakt (Biesieklette)	1100	500	50%
Binnenstad, onbewaakt	1200	4600	380%
Omgeving Station Den Haag Centraal	6900	5400	80%
Omgeving Station HS	3400	3100	90%
Omgeving NS stations en RR-haltes	2500	2900	120%
Scheveningen, bewaakt (Biesieklette)	900	100	10%
Scheveningen, onbewaakt	50	70	140%

Bron: DSO 2015, Biesieklette 2015, Stedenbaanplusmonitor 2013

Om de ontwikkeling te monitoren is de stallingscapaciteit geteld en het aantal gestalde fietsen. Ook de 'los' gestalde fietsen worden meegeteld, omdat daarmee duidelijk wordt hoe groot de capaciteitsvraag is. Een samenvattend overzicht is opgenomen in tabel 2.3.

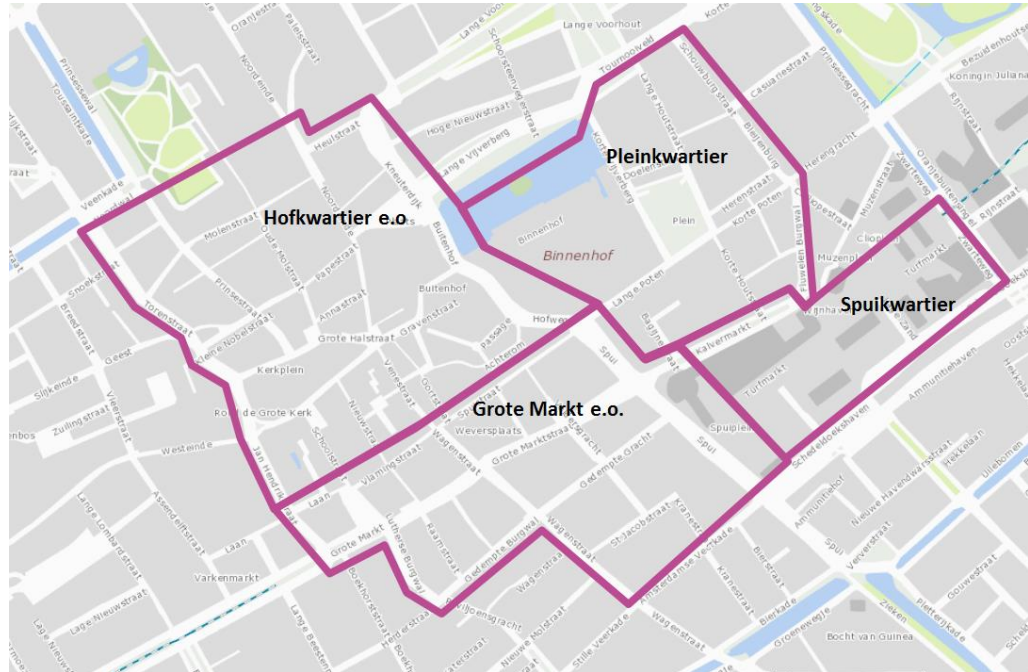
Figuur 2.5 Overzichtskaart telgebieden fietsparkeren



Bron: DSO

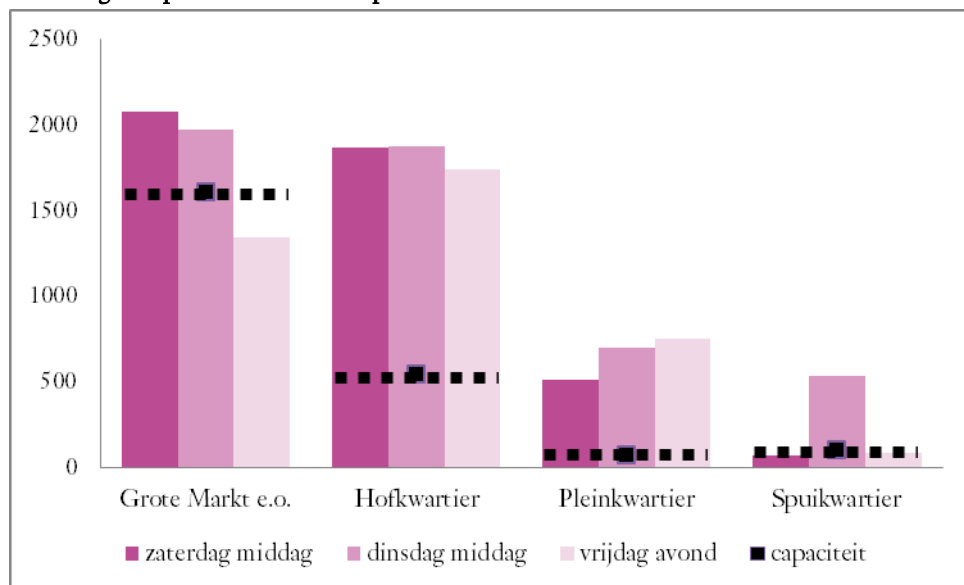


Figuur 2.6 Telgebieden fietsparkeren centrum april 2015



Het aantal getelde fietsen in de binnenstad bedraagt zo'n 5100. De stallingsvraag in de binnenstad is zowel overdag als 's avonds hoog, ook in het weekeinde. Alleen in de omgeving van de Kalvermarkt beperkt de drukte zich tot werkdagen overdag. In 2011 bedroeg het aantal fietsparkeerplekken in het centrum ruim 2.100 (bewaakte en onbewaakte stallingsmogelijkheden). Tussen 2011 en 2014 is het aantal fietsparkeerplekken in de binnenstad uitgebreid met 1200 plekken, waarvan 600 als tijdelijke voorziening. Het aantal fietsparkeerplekken (stallingen, rekken, vakken) bedraagt inmiddels ruim 3500. Op de drukke momenten is de stallingsvraag aanzienlijk groter dan het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen, al staan niet alle bewaakte stallingen dan helemaal vol. Zie figuur 2.5. In de stallingen van Biesieklette in de binnenstad kunnen fietsen sinds 2013 gratis gestald worden.

Figuur 2.7 Bezetting fietsparkeren centrum april 2015



Bron: DSO tellingen

Bij het Centraal Station zijn onder het Prins Bernhardviaduct 500 fietsparkeerplekken bijgeplaatst. Uit de telling van 2014 komt naar voren dat er bij CS en HS op zich voldoende fietsparkeerplekken zijn, maar dat de plekken op maaiveld overvol zijn en dat de inbandige stallingen niet volledig worden benut.



Bij de overige stations en RandstadRail haltes waar geteld is, is de beschikbare fietsparkeercapaciteit lager dan het aantal gestalde fietsen. Met name bij station Moerwijk en RandstadRail halte Leyenburg staan aanzienlijk meer fietsen dan er fietsparkeerplekken zijn.

In Scheveningen is in 2013 de bewaakte fietsenstalling Strandweg Haven geopend met 250 plekken. Voor Scheveningen is bekend dat de parkeervraag op piekmomenten de stallingscapaciteit ruim overtreft, maar van de drukte met Strandweer of bij evenementen zijn geen tellingen beschikbaar. Sinds de zomer van 2014 kan ook op Scheveningen de fiets gratis gestald worden in de Biesieklette stallingen.

Conclusie:

In het Centrum is de stallingsvraag aanzienlijk groter dan het beschikbare aantal fietsparkeerplekken. Bij de stations HS en CS staan meer fietsen op maaiveld dan daar fietsparkeerplekken zijn, maar de inbandige fietsparkeercapaciteit wordt nog niet volledig benut. Bij de kleinere stations en RandstadRail haltes staan meer fietsen dan er fietsparkeerplekken zijn. In Scheveningen staan alleen incidenteel meer fietsen gestald, dan er fietsparkeerplekken zijn.

2.5 EVENWICHTIGE VERDELING AUTOVERKEER (5)

Om de verkeersdruk op delen van de stad te verminderen is gewenst het autoverkeer beter te verdelen over de inprikkers. Hiertoe zijn voor de verschillende delen van de stad voorkeursroutes geformuleerd, zoals te zien is in figuur 2.8.

Figuur 2.8 Streefbeeld verdeling autoverkeer over de inprikkers afhankelijk van de bestemming.



Bron: Haagse Nota Mobiliteit en DSO

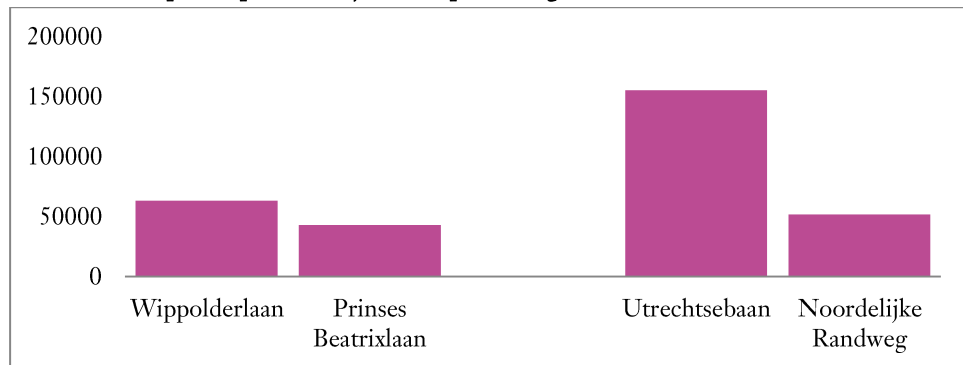


Figuur 2.9 Telpunten verdeling autoverkeer op de inprickers



Bron: Haagse Nota Mobiliteit en DSO

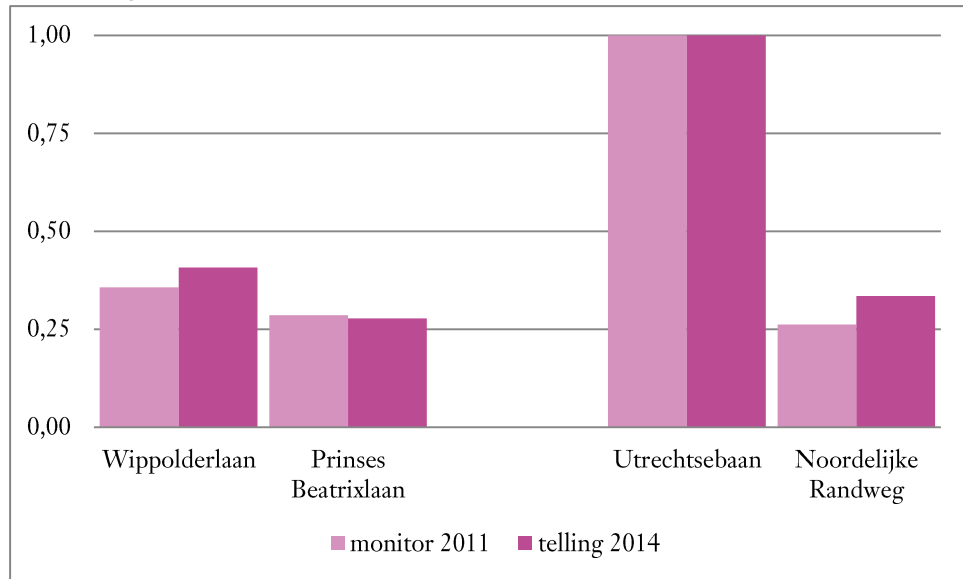
Figuur 2.10 Intensiteiten op de inprickers bij de A4 op werkdagen 2014



Bron: DSO

De Utrechtsebaan verwerkt van de inprickers nog steeds het meeste autoverkeer. De Haagweg en de Rotterdamsebaan zijn niet in de grafiek opgenomen omdat er geen recente tellingen beschikbaar zijn, de Rotterdamsebaan moet nog worden aangelegd.

Figuur 2.11 Verhouding verwerkt aandeel autoverkeer ten opzichte van de Utrechtsebaan.



Bron: DSO

Ten opzichte van de Utrechtsebaan verwerken de Wippolderlaan en de Noordelijke Randweg meer verkeer dan in 2011. De verdeling wordt daarmee iets evenwichtiger.

Conclusie:

De Utrechtsebaan verwerkt nog steeds meer dan 40% van het autoverkeer op de inrikkers. Het aandeel autoverkeer dat de Wippolderlaan en de Noordelijke Randweg verwerken neemt toe ten opzichte van het aandeel dat de Utrechtsebaan verwerkt. De verdeling wordt evenwichtiger.

3

HOOFDTHEMA VERVOERWIJZEKEUZE

3.1 MODAL SPLIT

Het aantal inwoners neemt nog steeds toe. De verwachting is dan ook dat het aantal verplaatsingen en daarmee het verkeer in Den Haag blijft toenemen. Het beleid is erop gericht dat een groter deel van de verplaatsingen lopend, op de fiets of in het openbaar vervoer wordt afgelegd, om de toename van het ruimtebeslag en de milieubelasting door autoverkeer te beperken. Jaarlijks wordt de verhouding tussen de verschillende vervoerwijzen gepubliceerd, de door de gemeenteraad vastgestelde topindicator vervoerwijzekeuze.

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Een duurzame en gezonde stad door het grootste deel van de mobiliteitsgroei op te vangen in openbaar vervoer en de fiets, met een beperkte groei van het autogebruik.	Aandeel verplaatsingen per OV, fiets en auto in Den Haag	Toename aandeel OV en fiets, afname aandeel auto



Deze topindicator is samengesteld op basis van gegevens uit het Onderzoek naar Verplaatsingen in Nederland (OVIN) van het CBS. Het beschrijft zowel de verplaatsingen van Hagenaars als niet-Hagenaars binnen de gemeente. Een eventuele verschuiving van de vervoerwijzekeuze is iets dat normaal gesproken pas op langere termijn zichtbaar wordt. Omdat het onderzoek steunt op een beperkt aantal enquêtes in Den Haag is de onzekerheidsmarge relatief groot. Zo geeft het CBS aan dat het aandeel openbaar vervoer in

2013 tussen 13 en 22 procent ligt. Een ontwikkeling is dan ook pas te zien als van een reeks van jaren gegevens op een rij kunnen worden gezet. In 2014 heeft het CBS haar berekeningswijze herzien. Dit heeft geleid tot de volgende beeld van de verdeling van de vervoerwijze in Den Haag (Hagenaars en niet-Hagenaars):

Figuur 3.1 Vervoerwijzekeuze in Den Haag 2010-2013 naar verplaatsingen

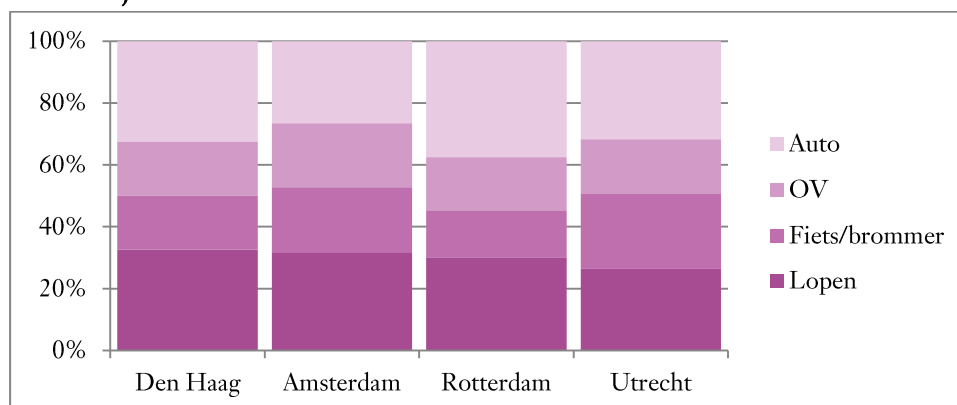


Bron: OViN

De belangrijkste conclusie die nu uit deze gegevens getrokken kan worden is dat binnen Den Haag vooral lopend, fietsend en met het OV gereisd wordt. Samen nemen deze vervoerwijzen ruim twee derde van de ritten voor hun rekening. Er lijken verschuivingen op te treden in de loop der jaren, maar vanwege de beperkte hoeveelheid gegevens is nog niet te zeggen of er daadwerkelijk verschuivingen zijn opgetreden.

Van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht zijn vergelijkbare gegevens beschikbaar. In Amsterdam, Rotterdam en Utrecht wordt ook zo'n twee/derde van de ritten lopend, fietsend en met het OV afgelegd. In vergelijking met Den Haag wordt in Utrecht iets meer gefietst, wordt in Amsterdam iets meer gefietst én meer met het OV gereisd en wordt in Rotterdam iets meer van de auto gebruik gemaakt.

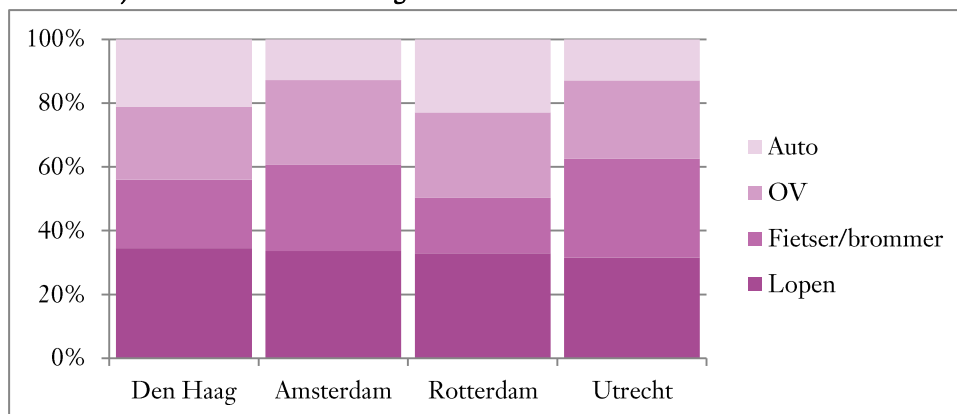
Figuur 3.2 Vervoerwijzekeuze in de G4 2013



Bron: OViN

In de centrumgebieden van deze steden wordt nog meer gelopen, gefietst en van het OV gebruik gemaakt. In Den Haag is dit voor bijna 80% van de verplaatsingen het geval. In Amsterdam en Utrecht is dit zelfs 85%, in Rotterdam 75%.

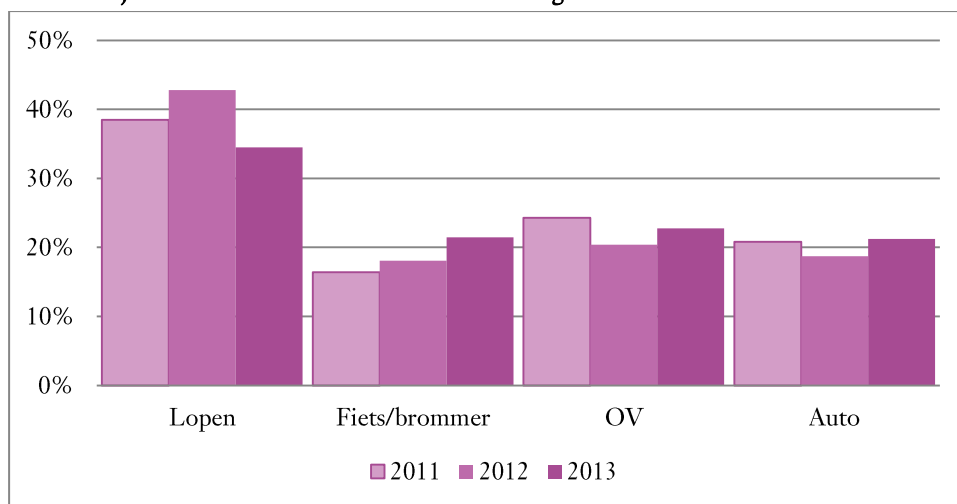
Figuur 3.3 Vervoerwijzekeuze naar de centrumgebieden van de G4 2013



Bron: OViN

Voor zover uit de beperkte set beschikbare gegevens conclusies getrokken kunnen worden over verschuivingen in de keuze van het vervoermiddel, lijkt er in 2013 op stedelijk niveau meer te worden gelopen en van openbaar vervoer gebruik te worden gemaakt dan in 2011, maar wordt de auto en de fiets relatief minder vaak gekozen. Het aandeel van lopen, fietsen en openbaar vervoer gezamenlijk is op stedelijk niveau wel toegenomen. Naar het centrum is dit aandeel stabiel, maar lijkt er dan juist weer sprake van een toename van het fietsgebruik ten koste van lopen.

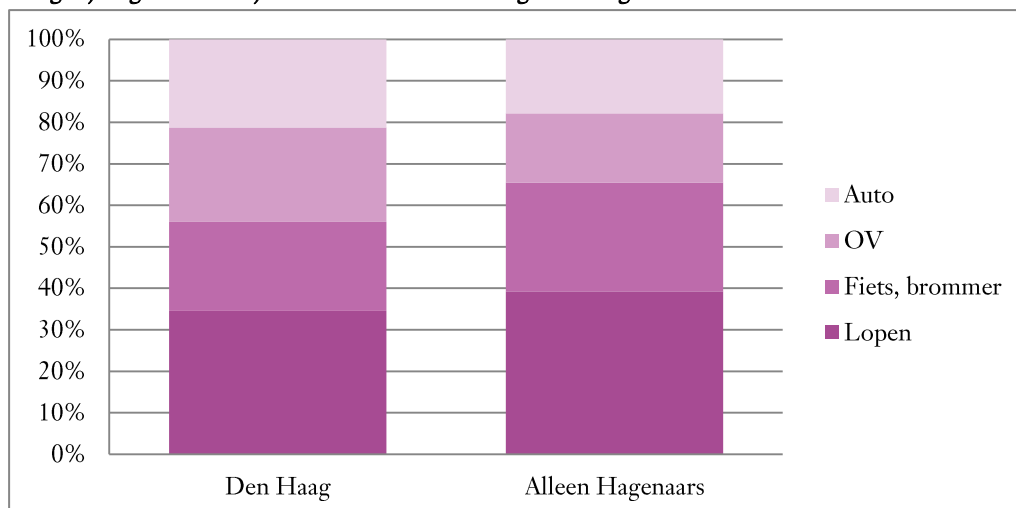
Figuur 3.4 Vervoerwijzekeuze naar het centrum van Den Haag 2011-2013



Bron: OViN (Meerwerk)

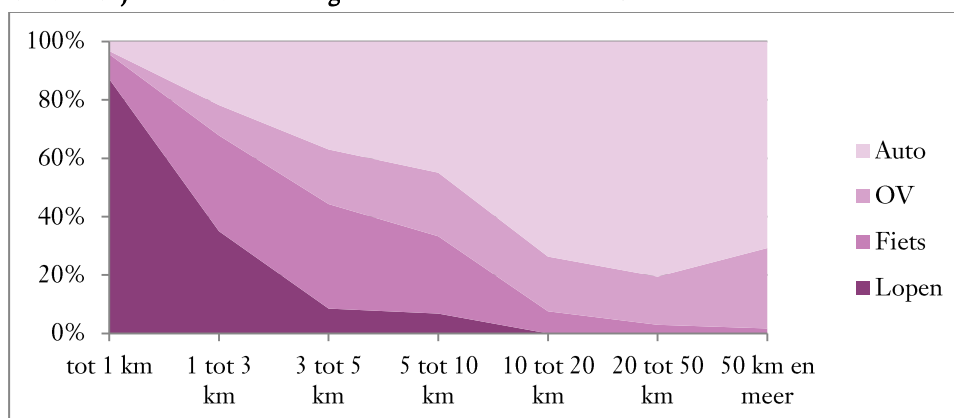
Hagenaars lopen en fietsen binnen Den Haag relatief meer, dan niet-Hagenaars. Niet Hagenaars maken relatief meer gebruik van het OV. De verklaring hiervoor is dat Hagenaars gemiddeld kortere afstanden zullen reizen binnen de stad dan niet-Hagenaars en voor het afleggen van kortere afstanden wordt nu eenmaal veel gelopen en gefietst. Als de vervoerwijzekeuze van de Hagenaar wordt gerelateerd aan de af te leggen afstand, wijkt deze niet veel af van de gemiddelde Nederlander.

Figuur 3.4 Vergelijking vervoerwijzekeuze totaal Den Haag met Hagenaars 2013



Bron: OViN (Meerwerk)

Figuur 3.4 Vervoerwijzekeuze van de Hagenaar naar reisafstand 2013



Bron: OViN (Meerwerk)

Op korte afstanden wordt vooral gelopen: tot 1km gebeurt ruim 80% lopend. Het gebruik van de fiets is het grootst tussen de 1 en de 10 kilometer, maar ook boven de 10 kilometer wordt nog gefietst. Het OV-gebruik is aanzienlijk vanaf 3 kilometer en neemt toe naar mate de afstand groter is. Tot 10 kilometer verplaatst minstens de helft van de Hagenaars zich te voet, met de fiets of in het openbaar vervoer. Verplaatsingen boven de 10 kilometer worden vooral met de auto afgelegd.

Conclusie:

In 2013 maken Hagenaars hun ritten in ruim 30% van de gevallen met de auto en in bijna 70% van de gevallen lopend, fietsend of in het openbaar vervoer. Van en naar het centrum neemt ruim 20% de auto en gaat bijna 80% lopend, fietsend of met het openbaar vervoer. De verschillen tussen 2011 en 2013 zijn gering.

3.2 FIETSGEBRUIK

Fietsen is goedkoop en een gezonde en milieuvriendelijke manier om je te verplaatsen. Beleidsdoel is om meer mensen te laten fietsen. Het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland geeft een globaal beeld van het aantal ritten in de stad dat op de fiets wordt afgelegd. Ook de tellingen van de gemeente geven hiervan een beeld.

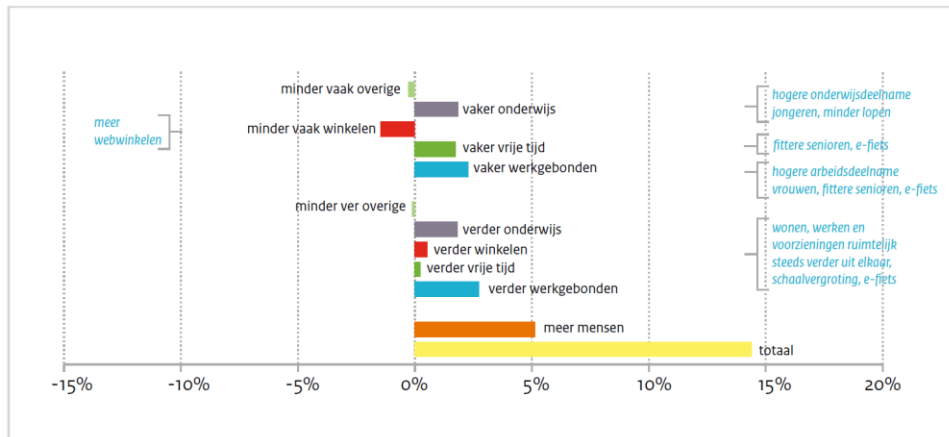
<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Een duurzame en gezonde stad door meer en vaker gebruik te maken van de fiets.	Jaarlijks aantal ritten met de fiets	Toename met 30%

Uit het OViN komt naar voren dat in Den Haag jaarlijks zo'n 118 miljoen ritten met de fiets worden gemaakt. Zo'n 15% van de ritten wordt gemaakt door niet-Hagenaars. Ruim 3% wordt op een elektrische fiets afgelegd.



Uit het OViN komt verder naar voren dat tussen 2011 en 2013 het fietsgebruik van en naar het Centrum is toegenomen. Op stedelijk niveau wijzen de cijfers uit het OViN overigens eerder op een relatieve afname van het fietsgebruik. Zie figuur 3.1. Dit is afwijkend van de trend in Nederland. Zo stelt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in de Mobiliteitsbalans 2013: *Tussen 2000 en 2012 nam het aantal ritten dat Nederlanders met de fiets aflegden met ongeveer 6 procent toe.* Met name op weg naar onderwijs, in de vrije tijd en naar het werk wordt vaker gefietst, samenhangend met de groei van de bevolking. Omdat er ook grotere afstanden worden afgelegd, is het totale fietsgebruik tussen 2000 en 2012 met bijna 15% toegenomen. Hier wordt het toenemend gebruik van de elektrische fiets als een verklaring genoemd. Het KIM presenteert hierover de volgende figuur:

Figuur 3.5 Opbouw ontwikkeling fietsgebruik Nederland tussen 2000 en 2012

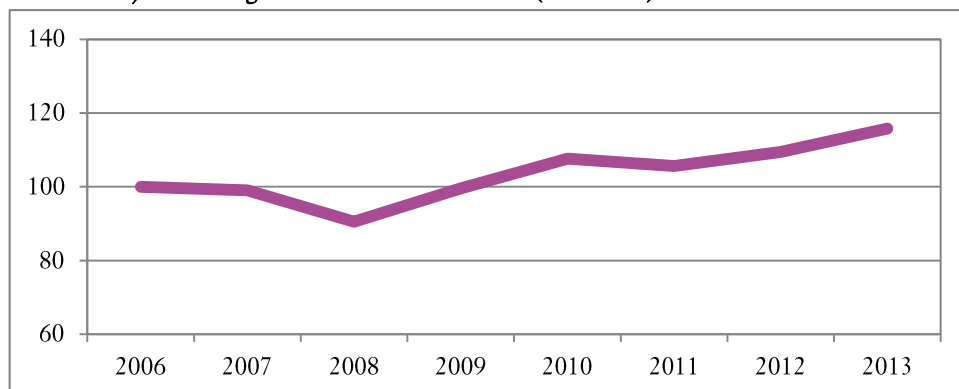


Bron: KIM, Mobiliteitsbalans 2013

Een indicatie voor toenemend fietsgebruik in Den Haag vormt de ontwikkeling van de Fietsindex. Voor de Fietsindex wordt elk jaar op vaste punten geteld hoeveel fietsers passeren. In de loop der jaren worden steeds meer fietsers geteld. Vergeleken met 2006 is de toename in 2013 inmiddels 16%. Dat past wel bij de landelijke trend.



Figuur 3.6 Fietsindexcijfer aantal getelde fietsers 2006-2013 (2006=100)



Bron: DSO

Conclusie:

Het indexcijfer voor het fietsgebruik op werkdagen blijft toenemen en bedraagt in 2013 116 (2006 = 100). 85% van de fietsritten worden gemaakt door Hagenaars, 15% door niet-Hagenaars. Vooral van en naar het centrum neemt het fietsgebruik toe.

3.3 OPENBAAR VERVOER GEBRUIK

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Een duurzame en gezonde stad door meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.	Jaarlijks aantal ritten met het OV	Toename met 40%



Uit gegevens van het OViN komt naar voren dat bijna 60% van de ritten in Den Haag wordt gemaakt door Hagenaars en dus ruim 40% door niet-Hagenaars.

Verder geeft zo'n driekwart van de Hagenaars aan wel eens gebruik te maken van het OV. Ongeveer de helft doet dit meer dan één keer per week. Een kwart van de Hagenaars reist zelden of nooit met het openbaar vervoer. Ten opzichte van 2011 zijn er in 2013 maar beperkte veranderingen.

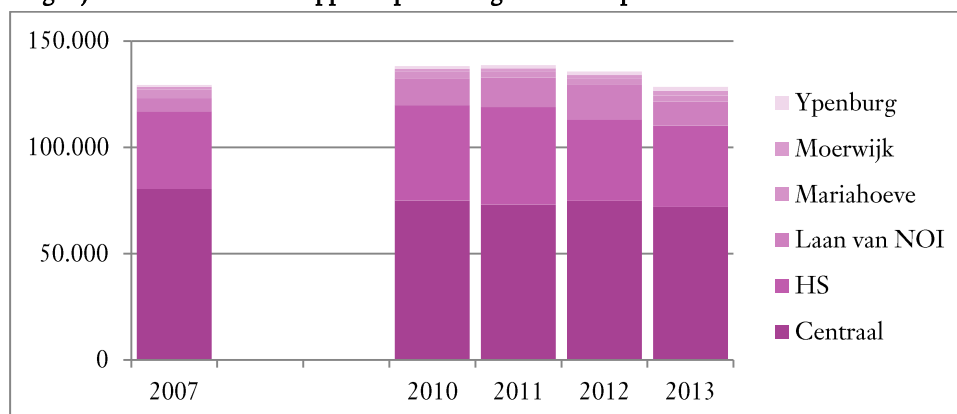
Figuur 3.7 Gebruik van het openbaar vervoer door Hagenaars, 2011 t/m 2013



Bron: OViN en OViN Meerwerk

De monitor Stedenbaanplus presenteert jaarlijks het aantal in- en uitstappers op de Haagse stations. Het aantal in- en uitstappers nam tussen 2007 en 2010 gestaag toe, maar is sindsdien weer teruggelopen. In de laatste twee jaar waarvoor de cijfers bekend zijn is er sprake van een lichte daling.

Figuur 3.8 Dagelijks aantal in- en uitstappers op de Haagse stations per etmaal



Bron: Stedenbaanplusmonitor 2013

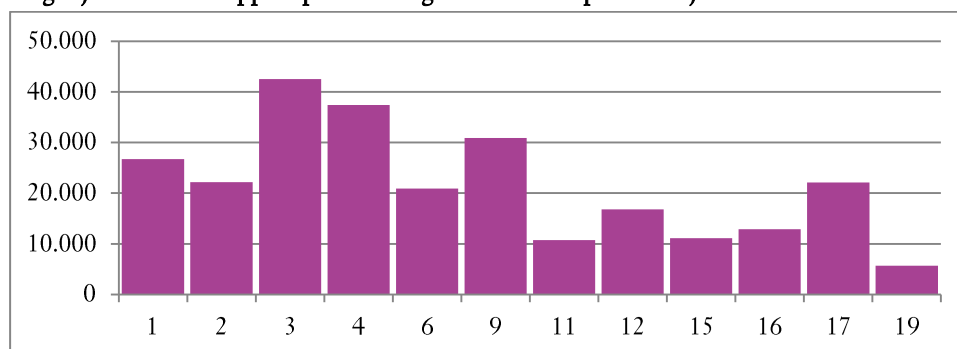
In de Mobiliteitsbalans 2013 van het Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (blz. 38) worden enkele uitspraken gedaan welke het belang van openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van Den Haag in de spitsuren benadrukken.

“Typisch voor het openbaar vervoer

- *In de ochtendspits naar de 5 grootstedelijke agglomeraties (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven) wordt 40 procent van alle verplaatsingen langer dan 10 kilometer afgelegd met het openbaar vervoer.*

- Tegenover iedere 100 auto's die in de ochtendspits naar deze agglomeraties rijden, staan 48 verplaatsingen van openbaar-vervoergebruikers die een rijbewijs hebben.
- Veertig procent van alle verplaatsingen met het openbaar vervoer is gericht op 1 van de 5 grootstedelijke agglomeraties.
- De ochtendspits is goed voor 24 procent van alle verplaatsingen”

Figuur 3.10 Dagelijks aantal instappers per werkdag in november per tramlijn in 2013



Bron: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag

Om het gebruik van het openbaar vervoer binnen Den Haag in kaart te kunnen brengen, kan sinds kort gebruik worden gemaakt van gegevens die met de OV-chipkaart worden verzameld. De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag publiceert gegevens over het aantal instappers per tramlijn, ook de delen buiten Den Haag. In figuur 3.10 is aangegeven hoeveel instappers er per tramlijn waren op een gemiddelde werkdag in november 2013. De tramlijnen 9, 11, 15, 16 en 17 reden in deze periode overigens een omleidingsroute.

Conclusie:

Het aantal treinreizigers stabiliseert na aanvankelijke toename. Zo'n driekwart van de Hagenaars reist wel eens met het openbaar vervoer, waarvan de helft minimaal elke week. Uit de beschikbare gegevens is nog niet duidelijk of en in welke mate het aantal OV reizigers toeneemt. Inmiddels zijn de eerste gegevens beschikbaar van de OV-chipkaart. Dit zal binnenkort meer inzicht geven.

3.4 KWALITEIT LOOP- EN FIETSROUTES

Beleidsdoelstellingen	Bijbehorende indicator(en)	Streefwaarden 2020
Rust en ruimte in woongebieden door meer te fietsen en te lopen door de kwaliteit van de fiets- en looproutes te verbeteren.	11 indicatoren voor tevredenheid over fietsroutes 10 indicatoren voor tevredenheid over looproutes	Toename tevredenheid

Verwacht wordt dat verplaatsingen vaker per fiets of te voet worden afgelegd als de kwaliteit van de fiets- en looproutes verbetert. Daarom is als doel gesteld de kwaliteit van de fiets- en

looproutes te verbeteren. Relevante kwaliteitsaspecten zijn loop- en fietscomfort, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, dichtheid van het netwerk en stallingsmogelijkheden.

Om te meten hoe tevreden de Hagenaar is over de fiets- en looproutes zijn kwaliteitsaspecten ten behoeve van deze monitor vertaald in 11 indicatoren voor fietsroutes en 10 voor looproutes. In 2012 en 2013 is in de stadsenquête aan Hagenaars gevraagd hoe tevreden zij zijn over deze aspecten van de fiets- en looproutes.

Het beeld van de situatie voor geheel Den Haag voor 2013 dat hieruit naar voren komt is:

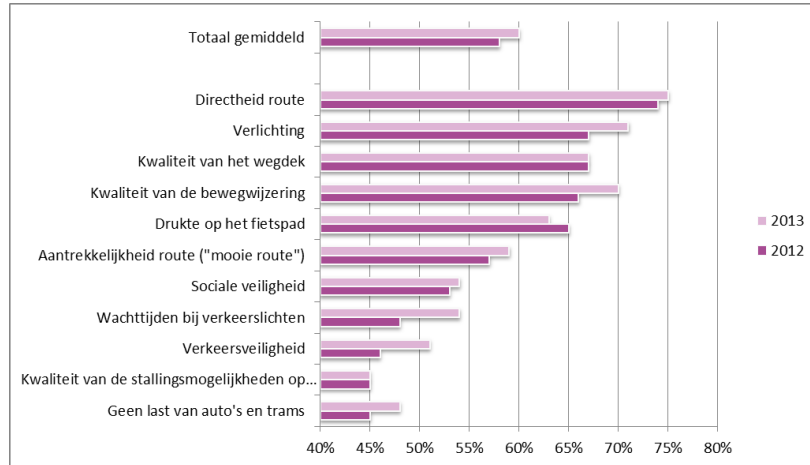
<i>Indicatoren</i>	<i>streefwaarden 2020</i>	<i>gemeten uitgangswaarde 2012</i>	<i>gemeten waarde 2013</i>
11 indicatoren fietsroutes 10 indicatoren looproutes	grotere tevredenheid per indicator	Gemiddeld is 58% (zeer) tevreden Gemiddeld is 64% (zeer) tevreden	Gemiddeld is 60% (zeer) tevreden Gemiddeld is 64% (zeer) tevreden

Uit de stadsenquête van 2013 komt naar voren dat gemiddeld 60% tevreden of zeer tevreden is over de kwaliteit van de fietsroutes. Dat is iets hoger dan in 2012. Het hoogst scoort het aspect “directheid route”. Bij 8 indicatoren is meer dan de helft tevreden of zeer tevreden. Minder dan de helft is tevreden over de verkeersveiligheid, over de overlast van auto’s en trams en de kwaliteit van stallingsmogelijkheden bij de bestemming.

Over de looproutes is men meer tevreden dan over de fietsroutes. Gemiddeld geeft 64% van de Hagenaars aan tevreden of zeer tevreden te zijn over de looproutes. Het hoogst scoort het aspect “directheid route”. Het laagst scoren sociale veiligheid, last van fietsers en auto’s en wachttijden bij verkeerslichten, maar ook hierover is nog steeds meer dan 50% tevreden of zeer tevreden.



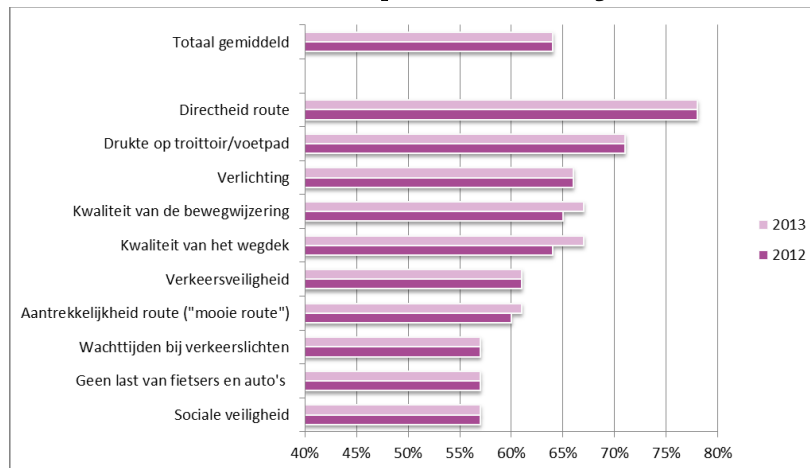
Figuur 3.7 Mate van tevredenheid over de fietsroutes in Den Haag



Bron: Stadsenquête 2012, 2013



Figuur 3.8 Mate van tevredenheid over de looproutes in Den Haag



Bron: Stadsenquête 2012, 2013

Conclusie:

Gemiddeld is 60% van de fietsers tevreden of zeer tevreden. De waardering voor de kwaliteit van de bewegwijzering en de kwaliteit van het wegdek is het duidelijkst toegenomen. Hoog scoort de directheid van routes, minder waardering heeft men voor 'de verkeersveiligheid', 'overlast van auto's en trams' en de 'kwaliteit van stallingsmogelijkheden bij de bestemming'. Gemiddeld is 64% van de Hagenaars tevreden of zeer tevreden over looproutes. Veel tevredenheid is er over de 'directheid van routes' en 'drukke op het voetpad'. Minder waardering is er voor 'sociale veiligheid', 'last van fietsers en auto's' en 'wachtijden bij verkeerslichten'. Gemiddeld is de waardering in 2013 iets hoger dan in 2012.

4 HOOFDTHEMA LEEFBAARHEID

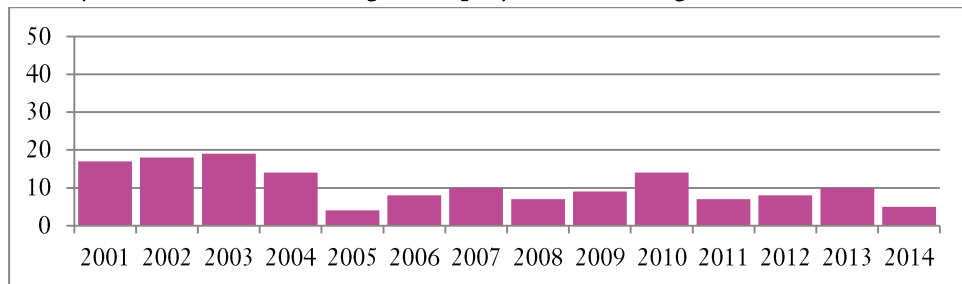
4.1 VERKEERSSLACHTOFFERS

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Rust en ruimte in woongebieden door de verkeersveiligheid te verbeteren.	Jaarlijks aantal verkeersdoden Jaarlijks aantal ziekenhuisgewonden door verkeersongevallen	Afname Afname

Het aantal doden en gewonden dat in het Haagse verkeer valt moet afnemen. Hiertoe worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Belangrijke maatregelen zijn onder meer het beter vormgeven van wegen (preventief), het aanpakken van ‘black spots’, verkeerseducatie en het inrichten van 30 kilometer per uur-zones.

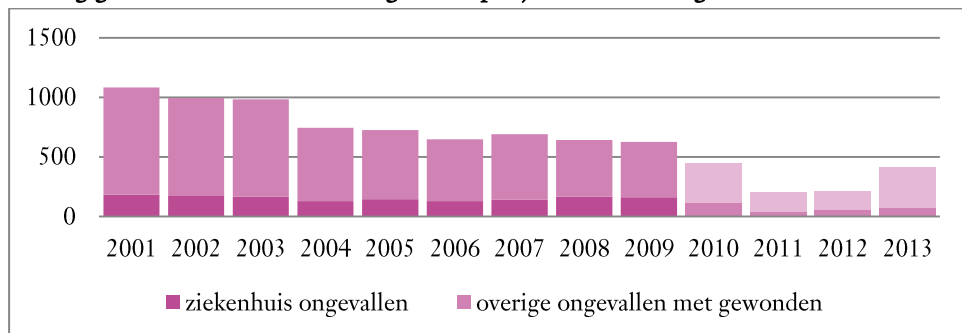
In de monitorrapportage 2013 werd aangegeven dat de registratie van verkeersslachtoffers door de Politie, het Ministerie van Veiligheid en Justitie en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu / Rijkswaterstaat onvolledig was en werd aangekondigd dat gewerkt werd aan verbetering. De registratie van het aantal dodelijke ongevallen is verbeterd. Vanaf 2011 zijn de nieuwe, verbeterde registratiegegevens opgenomen. Net als landelijk heeft er in Den Haag een afname in het aantal dodelijke ongevallen plaatsgevonden.

Figuur 4.1 Dodelijke slachtoffers verkeersongevallen per jaar in Den Haag 2001-2014



Bron: Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON), Ministerie van V&J, Ministerie van I&M

Figuur 4.2 Ernstig gewonden door verkeersongevallen per jaar in Den Haag 2001-2013



Bron: Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON), Ministerie van V&J, Ministerie van I&M

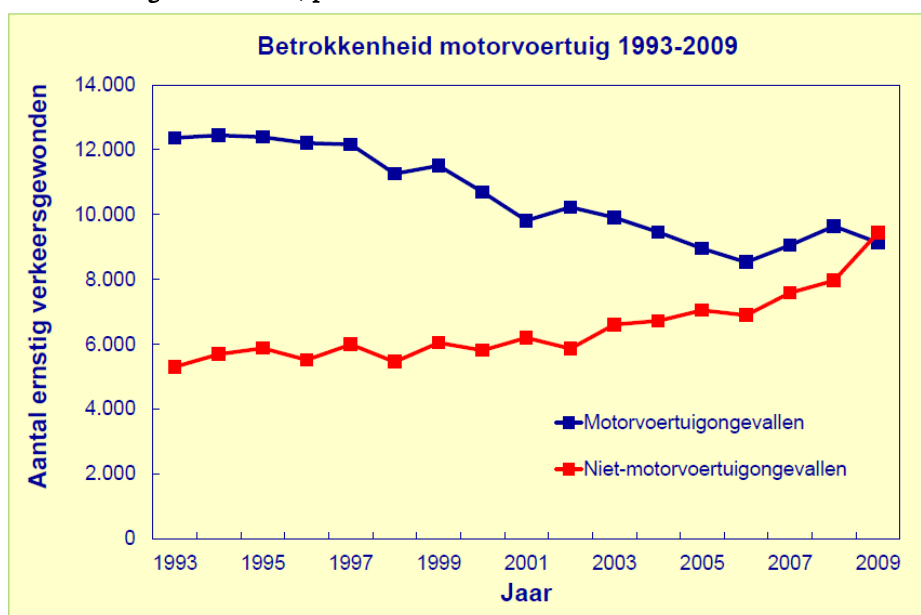
De gegevens over het aantal ongevallen met gewonden lijken nog niet goed vergelijkbaar met de jaren voor 2010. Het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) heeft in de SWOV-Factsheet *Ernstig verkeersgewonden in Nederland* de ontwikkeling geschetst van het aantal ernstig verkeersgewonden ‘tussen 1993 en 2011.

Hierin geeft het SWOV het volgende aan:

“Na een aanvankelijke daling vanaf de jaren negentig, vertoont het aantal ernstig verkeersgewonden sinds 2006 elk jaar weer een stijging. In 2011 raakten 20.100 personen ernstig gewond in het verkeer in Nederland. Daarmee is het aantal ernstig verkeersgewonden gestegen tot boven het niveau van 1993. Ongeveer de helft van het aantal ernstig verkeersgewonden bestaat uit fietsers. Het overgrote deel daarvan raakt gewond in een ongeval waarbij geen motorvoertuig is betrokken. Naar verhouding, dat wil zeggen vergeleken met de bevolkingsomvang, vallen er veel ernstig verkeersgewonden onder jongeren en jongvolwassenen (16-24 jaar) en onder ouderen (65+). De gegevens zijn gebaseerd op een combinatie van ongevallenregistratie en ziekenhuisgegevens. Na 2009 zijn de ontwikkelingen minder goed te volgen, omdat de ongevallenregistratie sindsdien sterk achteruitgegaan is.”

De volgende grafieken illustreren deze ontwikkelingen. Mogelijk doet deze ontwikkeling zich ook binnen Den Haag voor en is het gewenst om meer aandacht te geven aan het voorkomen van ongevallen waar geen motorvoertuigen bij betrokken zijn.

Figuur 4.3 Aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland in ongevallen waarbij wel of geen motorvoertuig is betrokken, periode 1993-2009.



Bron: SWOV-“Ernstig verkeersgewonden in Nederland”, gegevens: IenM (ministerie) en DHD (ziekenhuizen).

Door de groei van het fietsgebruik neemt de drukte op de fietspaden en bij kruispunten toe. Door het succes van elektrische fietsen zijn er bovendien grotere verschillen in snelheden tussen fietsers onderling. Uit de landelijke ongevallencijfers blijkt dat het aantal verkeersdoden onder fietsers de laatste jaren niet meer afneemt en dat het aantal gewonden onder fietsers toeneemt, voornamelijk onder fietsers in de leeftijdscategorie 60+. Verkeersongevallen tussen fietsers onderling en enkelvoudige fietsongevallen (bijvoorbeeld omvallen bij op- en afstappen) lijken toe te nemen.

Conclusie:

Na een aanvankelijke scherpe afname van het jaarlijkse aantal dodelijke verkeersslachtoffers na 2004 lijkt deze daling niet verder door te zetten. Uit landelijke gegevens is bekend dat het aantal ernstig verkeersgewonden toeneemt van ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is.

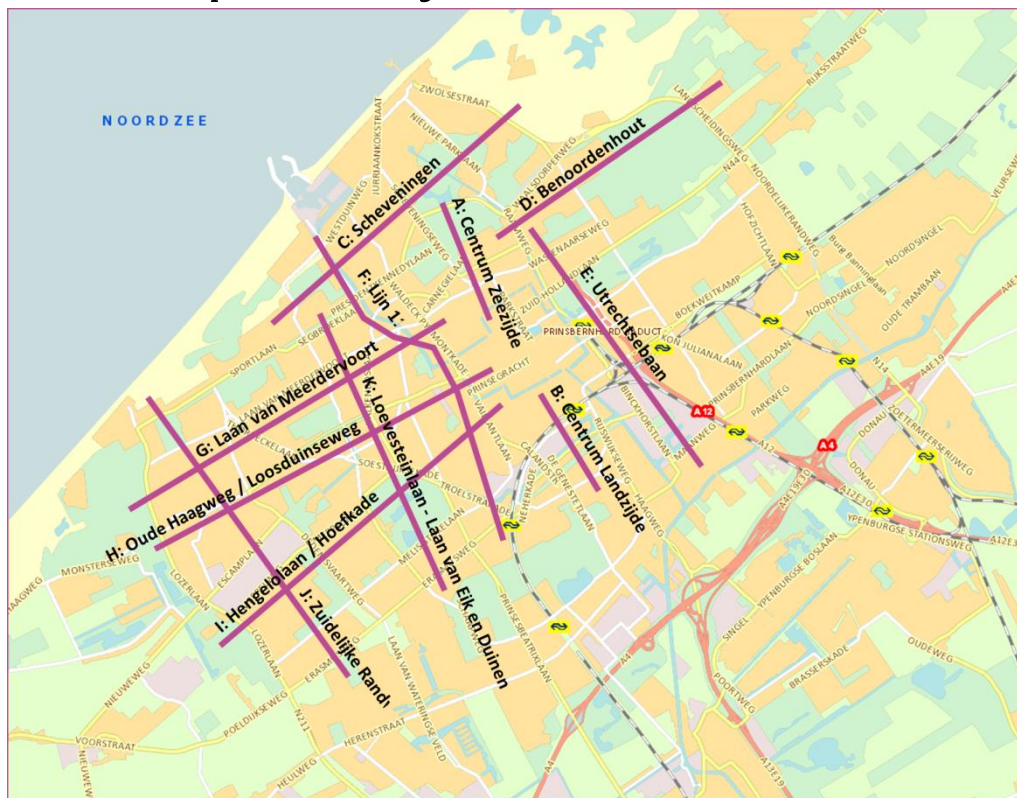
4.2 DOORGAAND VERKEER

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Rust en ruimte in woongebieden door bundeling van het doorgaande verkeer	Intensiteit autoverkeer op wijkontsluitingswegen	Afname aandeel autoverkeer

Het is wenselijk het doorgaand autoverkeer binnen de gemeente zoveel als mogelijk af te wikkelen via het net van regionale en stedelijke hoofdwegen. Dit netwerk is weergegeven in figuur 2.1. Door het autoverkeer op een beperkt aantal hoofdwegen te bundelen worden de wijkontsluitingswegen ontlast. Gewenst is dat het aandeel doorgaand verkeer op de wijkontsluitingswegen afneemt ten gunste van de stedelijke en de regionale hoofdroutes (zie ook blz. 9, figuur 2.1). Om dit aandeel te monitoren worden de verkeersintensiteiten op een aantal dwarsdoorsneden van de hoofdroutes en de wijkontsluitingswegen geteld. Deze “screenlines” zijn weergegeven in figuur 4.4.



Figuur 4.4 Screenlines met telpunten in Den Haag



Bron: DSO verkeer

De verdeling van verkeer over stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen per screenline is in de volgende tabel 4.1 te zien.

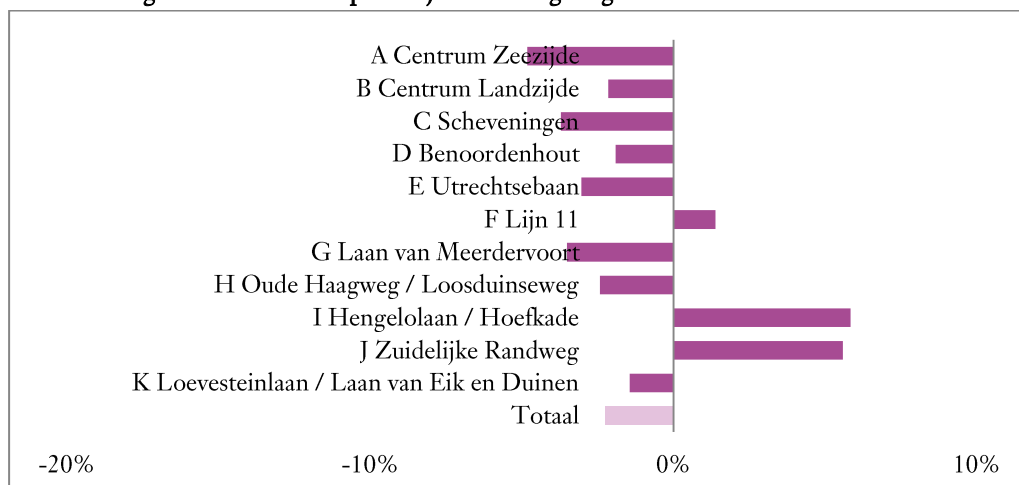
Tabel 4.1 Verdeling verkeer tussen hoofdroutes en wijkontsluitingswegen, per screenline

Screenline	2012		2013	
	Stedelijke hoofdweg	Wijkontsluitingsweg	Stedelijke hoofdweg	Wijkontsluitingsweg
A Centrum Zeezijde	75%	25%	80%	20%
B Centrum Landzijde	23%	77%	25%	75%
C Scheveningen	49%	51%	53%	47%
D Benoordenhout	88%	12%	90%	10%
E Utrechtsebaan	41%	59%	44%	56%
F Lijn 11	45%	55%	44%	56%
G Laan van Meerdervoort	25%	75%	28%	72%
H Oude Haagweg / Loosduinseweg	71%	29%	73%	27%
I Hengelolaan / Hoefkade	65%	35%	59%	41%
J Zuidelijke Randweg	39%	61%	34%	66%
K Loevesteinlaan / Laan van Eik en Duinen	43%	57%	45%	55%
Totaal	51%	49%	54%	46%

Bron: DSO

Het aandeel verkeer dat de wijkontsluitingswegen verwerken is tussen 2012 en 2013 afgenomen van 49% tot 46%. De verschillen tussen de aandelen per screenline in 2012 en in 2013 zijn in figuur 4.5 weergegeven.

Figuur 4.5 Ontwikkeling aandeel verkeer op de wijkontsluitingswegen 2012-2013



Bron: DSO Verkeer

Conclusie:

Het aandeel autoverkeer dat de wijkontsluitingswegen verwerken is afgenomen van 49% tot 46%. Dit is in lijn met de wens dat meer verkeer van de stedelijke en regionale hoofdroutes gebruik maakt.

4.3 LUCHT EN GELUID

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Een duurzame en gezonde stad door de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsbelasting te verminderen	Aantal knelpunten boven de norm voor PM10 (fijnstof) concentratie en voor NO ₂ (stikstofdioxide) concentratie Aantal knelpunten met geluidshinder	Nul in 2015 Nul in 2015 Afname

Luchtkwaliteit en geluidshinder zijn aantoonbaar van invloed op de leefbaarheid en gezondheid. Het gemeentelijke beleid richt zich op het verbeteren van de luchtkwaliteit en op het beperken van de geluidshinder. De doelstelling is niet eenzijdig gericht op het uitbannen van extremen, maar richt zich ook op verbetering van de situatie voor de gehele gemeente. Maatregelen die worden getroffen zijn onder andere het beperken van het doorgaande autoverkeer op wijkontsluitingswegen en het bundelen ervan op regionale en stedelijke hoofdweegen, het verbeteren van de inpassing van wegvakken en het toepassen van geluid reducerend asfalt.

Tabel 4.2 **Maatregelen genomen in de periode 2011-2015 ter vermindering geluidsoverlast**

Geluidsknelpunten Den Haag 2011	situatie 2015
6 De Heemstraat 2	stil asfalt aangelegd (2011-2013)
7 Dedemsvaartweg 3+4	klinkers vervangen door asfalt
8 Driebergenstraat	stil asfalt aangelegd (2013)
9 Elandstraat 2	VCP
10 Goudenregenstraat 1+2	gevelisolatie
11 Grebbestraat	opgenomen in actieplan ProRail
13 Herengracht	VCP
18 Javastraat 2	uitvoering maatregelen uitgesteld tot uitvoering herinrichting
19 Kolenwagenslag	30 km
20 Koningin Emmakade 3/Waldeck Pyrmontkade 3	stil asfalt aangelegd (2011-2013)
21 Laan Copes v Cattenburch	stil asfalt aangelegd (2012)
22 Laan van Meerdervoort 10+11+12	stil asfalt aangelegd (2012)
23 Laan van Meerdervoort 7	stil asfalt aangelegd (2012)
24 Lekstraat 1	stil asfalt aangelegd (2013)
27 Neherkade 2+4	aanpak inhkv reconstructie
28 Noord-West-Buitensingel	gevelisolatie woningen kruispunt
30 Paul Krugerlaan 2	knelpunt vervallen
32 Piet Heinplein	VCP
35 Steijnlaan	gevelisolatie
38 Theresiastraat 2/Laan van Nieuw-Oost Indie 1	stil asfalt aangelegd (2012)
40 Valkenboslaan 1+2+3	stil asfalt aangelegd (2010)
41 Valkenbosplein	gevelisolatie
42 Van Alkemadeaan 6	knelpunt vervallen
44 Westduinweg 2	stil asfalt aangelegd (2012)
45 Westeinde 1	VCP
46 Westeinde 2	VCP
47 Weteringkade	gevelisolatie
48 Zuiderparklaan 1	aanleg stil asfalt 2015
49 Zuiderparklaan 2	aanleg stil asfalt 2015

Bron: Evaluatie actieplan omgevingslawaaai 2008-2013

In 2009 werden 50 knelpunten van geluidshinder gemeld. In 2011 waren daar 21 van opgeheven door het invoeren van het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied (VCP) en de aanleg van de Hubertustunnel. In tabel 4.2 is opgenomen welke maatregelen de afgelopen jaren zijn getroffen aan de 29 knelpunten uit 2011. Daaruit komt naar voren dat in 2013 nog vier knelpunten over waren waarvan er twee (nr. 48 en 49) in de loop van 2015 worden opgelost. Twee andere knelpunten (nr. 18 en 27) zullen op termijn worden opgelost. Om het bereiken van de doelstellingen te monitoren wordt onderzocht of binnen de gemeente gebieden zijn waar de normen voor luchtkwaliteit en geluidshinder worden overschreden. Hiervoor wordt aangesloten bij de inhoud en de frequentie van bestaand gemeentelijk onderzoek op deze punten. Naast onderzoek naar de luchtkwaliteit voert de gemeente Den Haag ook onderzoek uit naar de ontwikkeling van de geluidsoverlast op een gedetailleerd ruimtelijk schaalniveau. Dit gebeurt met modelberekeningen. Met de gemeentelijke geluidskaart worden de resultaten van deze onderzoeken periodiek inzichtelijk gemaakt. De meest recente geluidskarten dateren van 2012. Op basis van deze kaarten is het actieplan omgevingslawaaai 2015-2018 opgesteld. In dit actieplan is een evaluatie van het actieplan omgevingslawaaai 2008-2013 opgenomen.



Luchtkwaliteit

Voor deze monitor HNM zijn de resultaten aangehouden van de monitor van de luchtkwaliteit van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierbij berekenen de verschillende overheden concentraties van schadelijke stoffen in de lucht. Volgens de NSL-monitoringstool wordt in Den Haag in 2015 overal voldaan aan de normen voor fijn stof (PM10) en zeer fijn stof (PM2,5).

Op enkele plaatsen zijn nog wel bijna-overschrijdingen, zoals op delen van de Raamweg, de Neherkade en het Schenkviaduct en op enkele punten langs de Parallelweg en de Oranjelaan. Hier mag het verkeer dus niet veel sterker toenemen dan verwacht. Doordat het verkeer de komende jaren snel schoner wordt zullen in 2020 ook deze bijna-overschrijdingen voor NO₂ zijn opgelost.

<i>Indicatoren</i>	<i>streefwaarden 2020</i>	<i>gemeten uitgangswaarde 2011</i>	<i>gemeten waarde 2013</i>
Aantal knelpunten boven de norm voor PM10 (fijnstof) concentratie en voor NO ₂ (stikstofdioxide) concentratie	Nul in 2015	Geen knelpunten PM10	Geen knelpunten PM10
Aantal knelpunten met geluidshinder	Nul in 2015	3 knelpunten NO ₂	Geen knelpunten NO ₂
	Afname	29 knelpunten geluidshinder	4 knelpunten geluidshinder

Conclusie:

De 29 knelpunten voor geluidshinder zijn teruggebracht tot 4. Het aantal overschrijdingen voor stikstofdioxide (NO₂) is teruggebracht tot 0. Voor fijnstof (PM10) treden geen overschrijdingen op. Dit voldoet aan de doelstellingen.

4.4 SCHONE EN ZUINIGE VOERTUIGEN

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Een duurzame en gezonde stad door de uitstoot van auto's te verminderen	Gemiddelde leeftijd Haags wagenpark	Afname
	Gemiddelde CO ₂ uitstoot Haags wagenpark	Afname
	Haags wagenpark naar uitstootklasse	Groter aandeel in schonere klassen
	Geluidsbelasting (in decibel) als gevolg van het wegverkeer	Afname

Een belangrijk doel van het verkeersbeleid is het bijdragen aan een duurzame en gezonde stad. Daarom is in de Haagse Nota Mobiliteit een aantal concrete doelstellingen opgenomen om de uitstoot en de geluidhinder van het verkeer te beperken. Als een groter deel van de auto's gebruik maakt van schone(re) brandstoffen en/of minder CO₂ uitstoot, heeft dit een positief effect op de uitstoot.



De volgende indicatoren geven een beeld van de mate waarin het Haagse wagenpark in particulier bezit schoon en zuinig is:

1. De gemiddelde leeftijd van de auto
2. De gemiddelde CO₂-uitstoot (gram per kilometer)
3. De verdeling naar brandstofverbruiksklasse (A t/m G)

In de volgende tabel zijn de resultaten opgenomen over de eerste twee punten.

Tabel 4.3 Gemiddelde leeftijd van de auto en de gemiddelde CO₂ uitstoot van het Haagse wagenpark

Indicatoren	Streefwaarden 2020	Gemeten waarde			
		2011	2012	2013	2014
gemiddelde leeftijd Haags wagenpark	jonger dan 11 jaar	11,1 jaar	11,5 jaar	11,7 jaar	11,9 jaar
gemiddelde CO ₂ -uitstoot Haags wagenpark*	minder dan 165 g/km	166 g/km	164 g/km	161 g/km	158 g/km

* Gegevens over de CO₂-uitstoot zijn alleen bekend voor auto's die vanaf 2001 zijn toegelaten.

Bron: Rijksdienst voor het Wegverkeer

De gemiddelde Haagse auto is in 2014 11,9 jaar oud. Het duurt daarom geruime tijd voordat oudere en minder schone auto's van de weg verdwenen zijn.



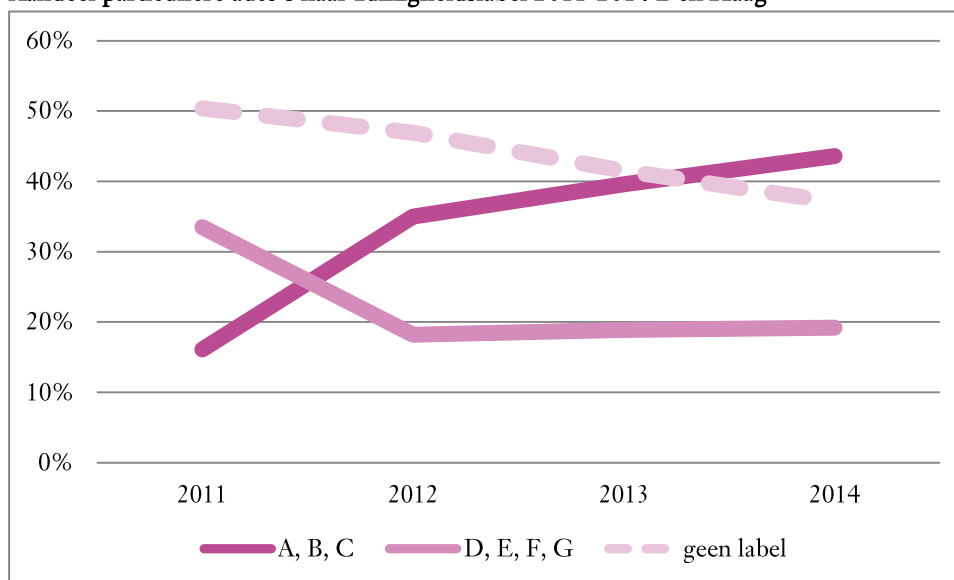
Meer dan 100.000 auto's hadden in 2014 een bouwjaar van 2001 of later. Dat is 64% van alle auto's. Deze groep relatief nieuwe auto's beschikt meestal over een zuinigheidslabel. Dit label drukt de CO₂-uitstoot van het voertuig in klassen uit, en is daarmee een indicatie voor de vervuilingsgraad van de auto. De waarde van het label is gelegen tussen A (= 'zuinigst') en G (= 'minst zuinig'). Van alle auto's vanaf bouwjaar vanaf 2001 heeft ongeveer 15% label A. Van alle auto's van Hagenaars heeft bijna 10% een label A. In de toekomst zal het aantal nieuwe (en daarmee zuiniger en dus schonere) auto's verder toenemen.

Tabel 4.4 Aandeel particuliere auto's naar zuinigheidslabel 2011 – 2014 Den Haag

Zuinigheidslabel	Aandeel auto's (%)			
	2011	2012	2013	2014
Bouwjaar vanaf 2001	51%	54%	60%	64%
Waarvan A ('meest zuinig')	2%	6%	8%	10%
B	5%	12%	13%	15%
C	9%	18%	19%	19%
D	15%	11%	12%	12%
E	10%	4%	5%	5%
F	5%	2%	2%	2%
G ('minst zuinig')	4%	1%	1%	1%
Onbekend	1%	1%	1%	1%
Bouwjaar vóór 2001	49%	46%	40%	36%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Bron: Rijksdienst voor het Wegverkeer

Figuur 4.6 Aandeel particuliere auto's naar zuinigheidslabel 2011-2014 Den Haag

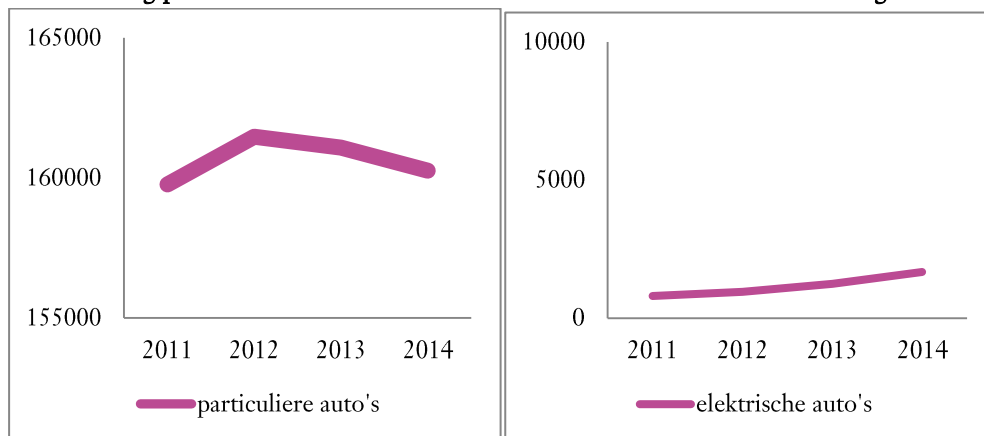


Bron: Rijksdienst voor het Wegverkeer

In de afgelopen jaren is het aandeel particuliere elektrische auto's gestegen tot ongeveer 1% van het particuliere wagenpark. Natuurlijk is ook bij elektrische voertuigen sprake van CO₂-uitstoot bij de productie van de benodigde elektriciteit. Desalniettemin is de integrale CO₂-uitstoot van auto's die voorzien zijn van een elektromotor lager, en is er bij gebruik van de elektromotor geen sprake van lokale uitstoot van schadelijke stoffen als stikstofdioxide en fijnstof.

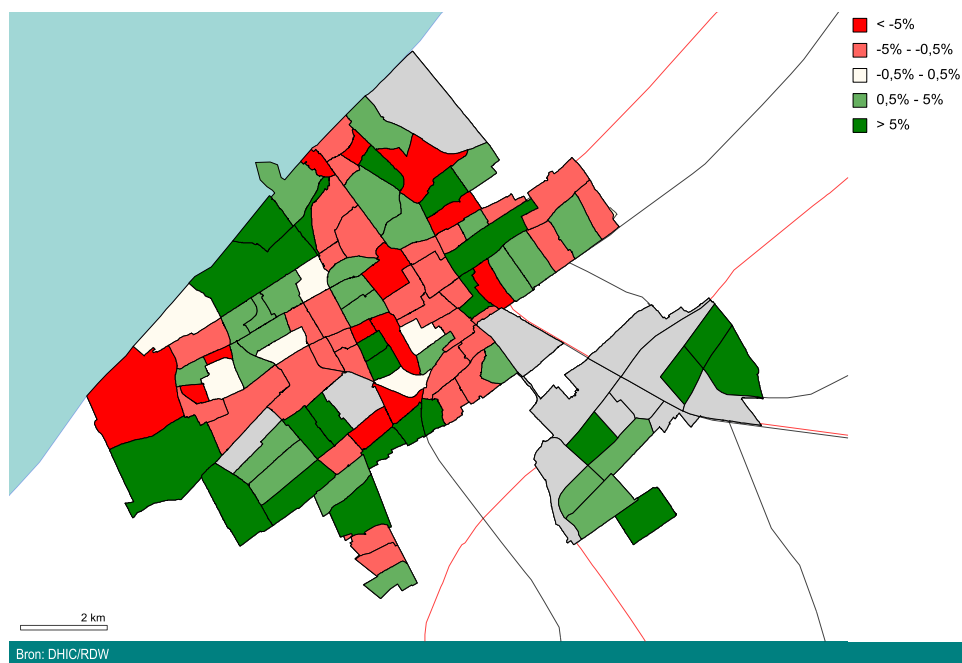
Het aantal particuliere auto's was op 1 januari 2014 160.262. Na jarenlange stijging van het particulier autobezit is in de laatste 2 jaar een lichte daling zichtbaar. Aangezien het aantal inwoners van 18 jaar en ouder, en het aantal huishoudens in deze periode wel is gegroeid, betekent dit dat het autobezit per persoon/ huishouden sterker is afgenomen.

Figuur 4.2 Ontwikkeling particulier autobezit en elektrische auto's 2011 – 2014 in Den Haag



Bron: Rijksdienst voor het Wegverkeer

Figuur 4.2 Ontwikkeling aantal particuliere auto's 2011 – 2014 per buurt



Bron: DHIC/RDW

OV- en fietsgebruik. De ontwikkeling van het autobezit varieert per buurt. Groei van het autobezit heeft vooral aan de randen van de stad plaatsgevonden, waaronder in de Vinex-buurtten. De afname concentreert zich in de stadsdelen Centrum en Laak.

Conclusie:

Het autobezit daalt licht. De gemiddelde leeftijd van personenauto's is 12 jaar.
 Het aandeel auto's met milieulabel A, B of C neemt gestaag toe en is in 2014 44%. 19% van de personenauto's heeft milieulabel D, E, F of G. Het aantal auto's zonder milieulabel neemt gestaag af.
 Het aandeel elektrische auto's neemt snel toe, maar is nog slechts 1%.
 Deze ontwikkelingen zijn in lijn met de gewenste situatie.

5 HOOFDTHEMA AUTOPARKEREN

5.1 INLEIDING

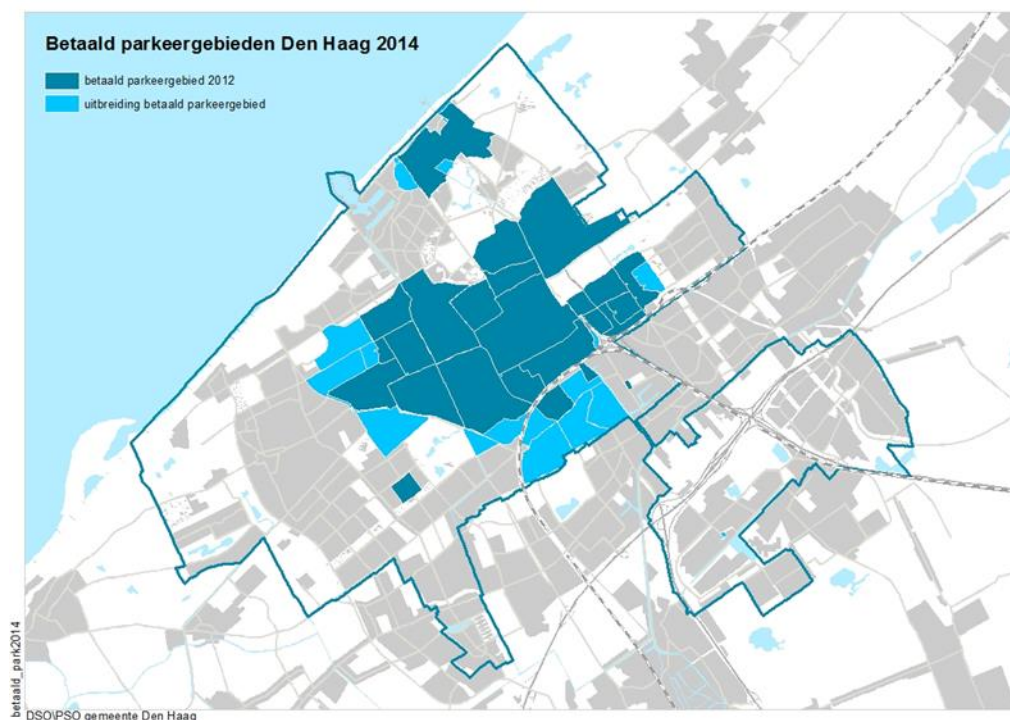
De Nota Parkeerkader Den Haag 2010-2020 is op 17 december 2009 vastgesteld door de Gemeenteraad van Den Haag. In deze nota is de gemeentelijke visie op het parkeerbeleid vastgelegd. Centraal daarin staat het (herstellen van het) evenwicht tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen, tussen parkeerplaatsen en andere functies in de openbare ruimte en tussen het *beoogde* en *feitelijke* gebruik van beschikbare parkeervoorzieningen.

De doelstelling van het parkeerbeleid van de gemeente Den Haag is drieledig:

- Bewoners, bezoekers en werknemers moeten een realistische en goede kans hebben op het vinden van een parkeerplaats.
- De juiste groep parkeerders moet zoveel mogelijk parkeren op de voor die doelgroep bedoelde parkeerplaatsen.
- Woon- en verblijfsgebieden zien de overlast van de geparkeerde auto aan banden gelegd, mede dankzij beheersing van het toenemende beslag van parkeren op de schaarse buitenruimte.



Figuur 5.1 Buurten met en zonder betaald parkeren in Den Haag, 2012 + toegevoegde gebieden tot 2014



Bron: Dienst Stedelijke Ontwikkeling

De hoofddoelen zijn uitgewerkt tot een aantal meer concrete doelstellingen die gemonitord worden:

- Het aantal buurten met een parkeerdruk hoger dan 90%
- Het aandeel foutparkeerders per buurt
- Behoud van de leefbaarheid in de buurt
- Het aantal toegevoegde parkeerplaatsen in woonbuurten met een parkeerprobleem
- Het effect van parkeerbeleid op het autobezit

Omdat er verschillen kunnen optreden in buurten met en zonder betaald parkeren is in figuur 5.1 aangegeven in welke buurten betaald parkeren is ingevoerd.

5.2 PARKEERDRUK

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Rust en ruimte in woongebieden door de parkeerdruk te beperken	Parkeerdruk per buurt	Alle (114) buurten voldoen aan de norm (parkeerdruk onder 90%)

Parkeerdruk is één van de topindicatoren die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Onder parkeerdruk wordt verstaan:

de intensiteit of bezettingsgraad als percentage van de capaciteit.

Hierbij is de pieksituatie het maatgevende moment. De onderstaande tabel geeft de resultaten voor 2013 weer voor deze indicator.

<i>Indicatoren</i>	<i>streefwaarden 2020</i>	<i>gemeten uitgangswaarde 2011</i>	<i>gemeten waarde 2012</i>	<i>gemeten waarde 2013</i>	<i>gemeten waarde 2014</i>
Parkeerdruk	Meer buurten met parkeerdruk < 90%	88 buurten voldoen aan de norm	91 van de buurten voldoen aan de norm	86 van de buurten voldoen aan de norm	92 van de buurten voldoen aan de norm

Bronnen: Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Dienst Stadsbeheer

De topindicator parkeerdruk is gebaseerd op tellingen van zowel DSB als van DSO. Waar mogelijk zijn tellingen gebruikt van het meest recente jaar. Indien deze niet beschikbaar waren is terug gevallen op oudere tellingen. In 3 buurten zijn tellingen gebruikt van vóór 2010. Deze buurten zullen in 2015 geteld worden.

Tellingen van vóór 2013 zijn opgehoogd met de gemiddelde groei van het autobezit in de tussenliggende periode.

Den Haag heeft 114 buurten. In 2011 hadden 26 buurten een parkeerdruk boven de 90%. In de overige buurten was de parkeerdruk onder de 90% of waren er geen metingen beschikbaar. In 2013 is het aantal buurten met een parkeerdruk boven de 90% toegenomen tot 28. Het gaat hierbij om drie buurten in Centrum. Een verklaring hiervoor kan zijn dat de parkeertarieven in de parkeergarages een stuk hoger zijn geworden. Het uurtarief voor parkeren op straat is minder hoog dan het uurtarief in een garage. In 2014 bleek echter dat de parkeerdruk in deze buurten weer onder de 90% is gekomen. Hier is nog geen oorzaak voor gevonden.



In 2014 is het aantal buurten met een parkeerdruk boven de 90% gedaald tot 22. In een aantal buurten waar in 2013 de parkeerdruk nog boven 90% lag is in de loop van 2014 door de invoering van betaald parkeren de parkeerdruk onder de 90% gedaald. In 2014 hadden nog 19 wijken een parkeerdruk boven 90%. Naast betaald parkeren zijn in de afgelopen jaren in een

aantal buurten extra parkeerplaatsen gerealiseerd in het kader van Parkeren in Woongebieden (PiW) (zie figuur 5.2). Voor enkele buurten zijn nu volledige tellingen beschikbaar gekomen.

Er zijn 25 buurten waarvan de parkeerdruk weliswaar onder de 90% ligt maar waar deze wel 80% of hoger is. Deze buurten vormen op dit moment geen probleem maar moeten wel in de gaten worden gehouden. In de buurten met een lage parkeerdruk (<80%) worden ook de komende jaren geen problemen verwacht.

De parkeerproblemen zijn het grootst in gebieden waar geen betaald parkeren is ingevoerd (zie ook figuur 5.1). In naoorlogse wijken zoals in Loosduinen, maar ook in sommige delen van Vinex-wijken is de parkeerdruk hoog. Daar is waarschijnlijk een belangrijke oorzaak van de hoge parkeerdruk op openbaar terrein dat parkeerruimte op eigen terrein niet voldoende wordt gebruikt.

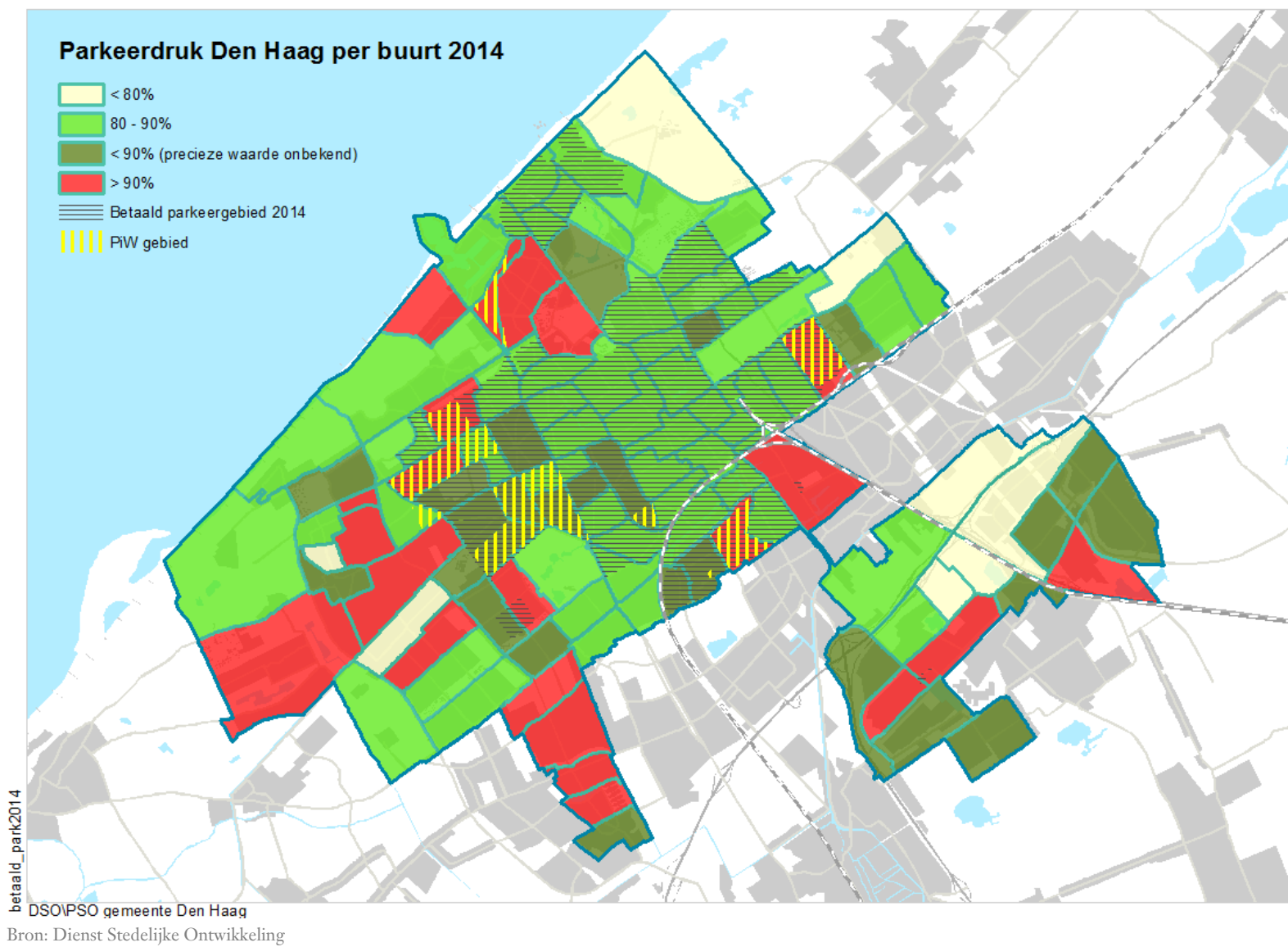
Voor de buurten met een hoge parkeerdruk (>90%) waar nog geen maatregelen zijn gepland zal een nadere analyse worden uitgevoerd om de precieze aard van het probleem te achterhalen (capaciteit, verkeerd gebruik e.d.).

Conclusie:

Den Haag heeft 114 buurten. In 92 buurten was de parkeerdruk in 2014 lager dan 90%. In 2013 hadden 22 buurten een parkeerdruk boven de 90%, in 2014 waren dat er 19. Het aantal buurten met een hoge parkeerdruk is afgenomen.



Figuur 5.2 Parkeerdruk per buurt in 2014



5.3 FOUTPARKEREN

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Minder overlast in woon- en verblijfsgebieden door geparkeerde auto's	Aandeel buurten met maximaal 5% fout geparkeerde auto's	toename

Het aandeel fout geparkeerde auto's is nauw verbonden met de parkeerdruk en het aanwezig zijn van handhaving. Onder fout geparkeerde auto's verstaan we in dit geval alle auto's die buiten legale parkeercapaciteit staan. Daarnaast kunnen auto's verkeerstechnisch goed geparkeerd staan maar bijvoorbeeld met een verlopen betalingsbewijs. Ook deze vorm van (juridisch) foutparkeren is hier meegenomen.

De volgende tabel geeft de resultaten voor 2013 weer.

<i>Indicatoren</i>	<i>streefwaarden 2020</i>	<i>gemeten uitgangswaarde 2011</i>	<i>gemeten waarde 2013</i>
Aandeel buurten met maximaal 5% fout geparkeerde auto's	toename	45% van de buurten heeft 5% (of minder) fout geparkeerde auto's	56% van de buurten heeft 5% (of minder) fout geparkeerde auto's

Bronnen: Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Dienst Stadsbeheer

Globaal zien we in de figuur dat de buurten met betaald parkeren – en daarom meer handhaving - minder foutparkeerders hebben. Daarnaast is het aantal foutparkeerders groter in buurten met een hoge parkeerdruk. In totaal hebben 64 buurten 5% of minder foutgeparkeerde auto's. De komende jaren zal worden gemonitord in welke mate het gemeentelijke parkeerbeleid effect heeft op het aandeel fout geparkeerde auto's.

Conclusie:

In 2013 hadden 64 buurten (56% van het totaal) minder dan 5% foutgeparkeerde auto's. 23 buurten (20%) hadden meer dan 10% foutgeparkeerde auto's. Het aantal buurten met minder dan 5% foutgeparkeerde auto's is toegenomen ten opzichte van 2011. Dit is in lijn met de gewenste ontwikkeling.

5.4 LEEFBAARHEID EN PARKEREN PER STADSDEEL

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
De leefbaarheid in de wijken mag niet verslechteren ten gevolge van de parkeeroverlast	Oordeel van bewoners m.b.t. de parkeeroverlast	Verbetering t.o.v. de situatie in 2012 in alle stadsdelen

Weergegeven wordt het oordeel van bewoners per stadsdeel over de overlast als gevolg van het parkeren. De informatie is afkomstig uit de jaarlijkse veiligheidsmonitor, waarin een aantal vragen gesteld wordt gesteld over parkeren en de verkeerssituatie.

Onderstaande tabel geeft de resultaten voor 2013 weer.

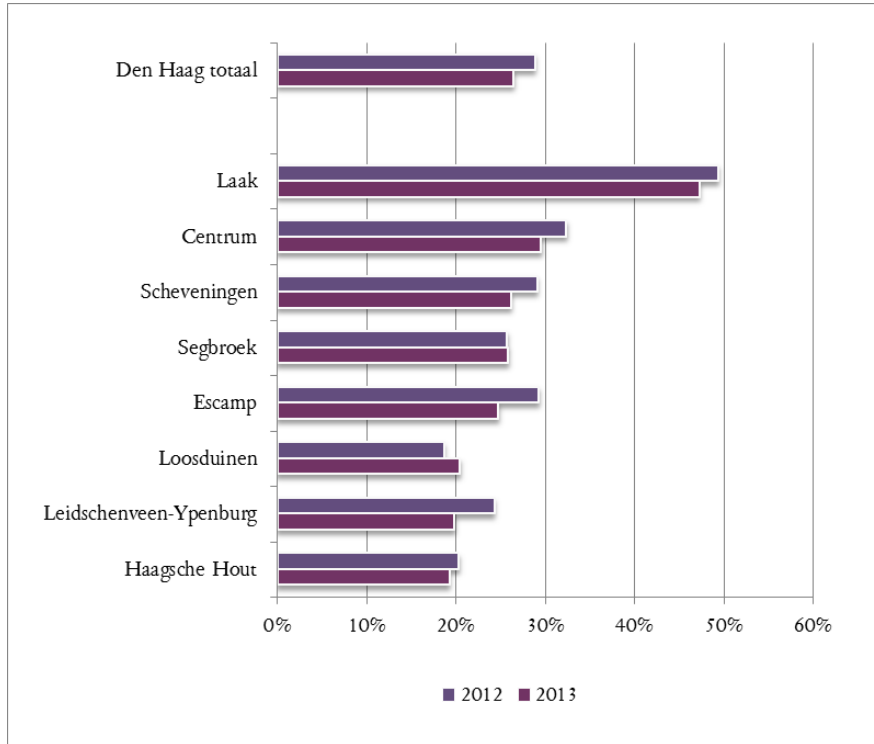
<i>Indicatoren</i>	<i>streefwaarden 2020</i>	<i>gemeten uitgangswaarde 2012</i>	<i>gemeten waarde 2013</i>
Oordeel van bewoners over overlast van parkeren	Verbetering	Gemiddeld 29% van de bewoners geeft aan dat zij zelf veel overlast ervaren van parkeerproblemen	Gemiddeld 26% van de bewoners geeft aan dat zij zelf veel overlast ervaren van parkeerproblemen

Bron: Integrale Veiligheidsmonitor

Omdat de vraagstelling in de Veiligheidsmonitor is gewijzigd is 2012 als uitgangswaarde gekozen. Vanaf 2012 wordt over parkeeroverlast gevraagd: ‘ervaart u zelf veel overlast van parkeerproblemen?’ Het percentage dat aangeeft zelf ‘veel overlast’ te ervaren was in 2013 26%. Gemiddeld gaf in 2012 29% van de Hagenaars aan veel parkeeroverlast te ervaren. Uit de grafiek van figuur 5.4 blijkt dat in 2013 in bijna alle stadsdelen de situatie verbeterd is ten opzichte van 2012.

Wel zien we verschillen tussen de stadsdelen. De meeste parkeeroverlast wordt ervaren in Laak. Het verschil tussen de beide jaren is het grootst in Leidschenveen-Ypenburg. Daar is de ervaring met parkeeroverlast het meest verbeterd. Verslechterd is de situatie in Loosduinen en Segbroek

Figuur 5.4 Percentage Hagenaars dat aangeeft zelf veel overlast van parkeerproblemen te hebben

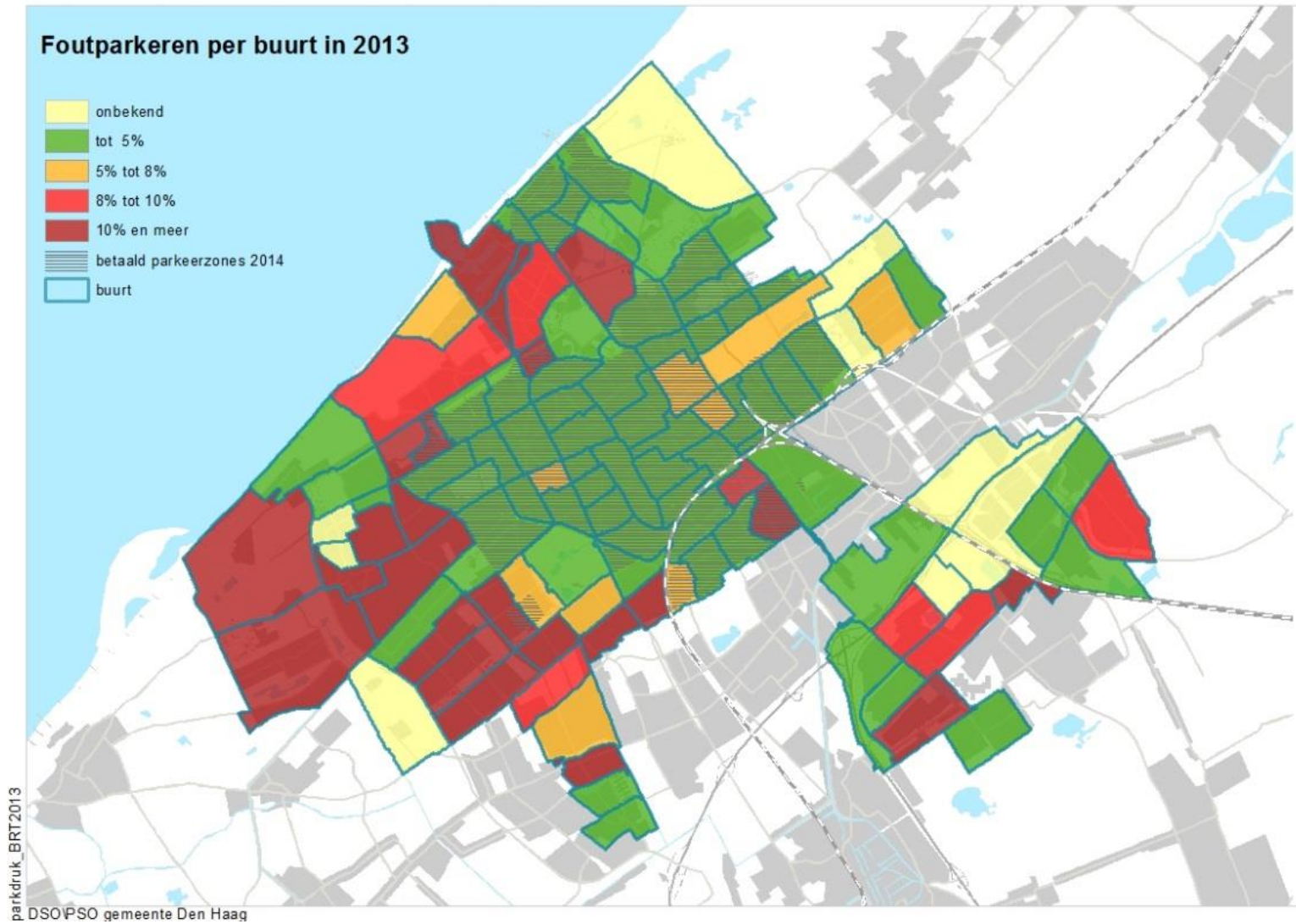


Bron: Integrale Veiligheidsmonitor 2012, 2013

Conclusie:

26% van de Hagenaars ervaart 'veel' parkeeroverlast. Met name in het stadsdeel Laak ervaren relatief veel mensen (47%) parkeeroverlast. In Haagse Hout en Leidschenveen-Ypenburg ervaren relatief weinig mensen overlast van parkeren (minder dan 20%). Het oordeel van de bewoners is in alle stadsdelen verbeterd, behalve in Loosduinen en Segbroek.

Figuur 5.3 Overzicht van het percentage foutparkeerders per buurt, 2013



Bron: Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Dienst Stadsbeheer

5.5 TOEGEVOEGDE PARKEERCAPACITEIT

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Bewoners, bezoekers en werknemers moeten een realistische en goede kans hebben op het vinden van een parkeerplaats	Aantal extra toegevoegde parkeerplaatsen	Voldoende extra parkeerplaatsen in probleemgebieden

In gebieden met structureel een te hoge parkeerdruk (>90%) zet de gemeente onder andere in op het toevoegen van parkeerplaatsen. Centraal staat het oplossen van parkeerproblemen voor bewoners en het verbeteren van de leefbaarheid in woongebieden door het beter inpassen van parkeren in de openbare ruimte. Het gaat daarbij om buurten waar te weinig parkeercapaciteit is voor het autobezit van de bewoners van die buurt, in die gebieden voegt de gemeente parkeerplaatsen toe.

PiW is een grootschalig programma van de gemeente Den Haag, dat zich richt op het toevoegen van parkeercapaciteit in bestaande Haagse woongebieden. PiW is de voortzetting van het project P2500. Als onderdeel hiervan zijn tussen 2010 en 2014 in woonbuurten met ernstige parkeerproblemen 2.500 parkeerplaatsen gerealiseerd, ofwel de planvorming ervan is in gang gezet.

In 2014 zijn de meeste projecten uit de eerste tranche van P2500 afgerond. Er zijn ongeveer 800 beschikbare plaatsen op straat bijgekomen. In de aandachtsgebieden waar P2500 in 2010 een start maakte (eerste tranche) zijn de werkzaamheden in grote lijnen afgerond. Dit zijn Heesterbuurt, Scheveningen-Dorp, Laakkwartier-Oost en Oud-Leyenburg. In verschillende andere toegevoegde gebieden en projecten zijn eind 2014 de werkzaamheden afgerond.

In 2014 is een nieuw Meerjarenplan Parkeren in Woongebieden vastgesteld met aanvullende projecten voor de periode 2014 – 2017 (tweede tranche). Het gaat om 1.375 parkeerplaatsen in met name drie extra aandachtsgebieden: Bezuidenhout-Oost, Bloemenbuurt-Oost en Rustenburg-Oostbroek. De werkzaamheden hier beginnen vanaf 2015.

Voor een derde tranche zullen voorstellen volgen aan de hand van verkenningen die in de komende rapportageperiode worden uitgevoerd. Het betreft vooral naoorlogse gebieden met andere kenmerken dan de oudere woonbuurten van de eerste en tweede tranche.

<i>Indicator</i>	<i>streefwaarden 2020</i>	<i>gemeten uitgangswaarde 2011</i>	<i>gemeten waarde 2013</i>	<i>gemeten waarde 2014</i>
Aantal extra aangelegde parkeerplaatsen	voldoende extra parkeerplaatsen in probleemgebieden	Sinds 2010 zijn er 468 parkeerplaatsen toegevoegd (totaal +468)	In 2012-2013 zijn 983 parkeerplaatsen toegevoegd (totaal +1451)	In jan - aug 2014 zijn 178 parkeerplaatsen toegevoegd (totaal +1629)

Bron: Voortgangsrapportage P2500 (t/m 2013), Voortgangsrapportage PiW (vanaf 2014)

Tabel 5.1 geeft aan waar en hoeveel parkeerplaatsen zijn aangelegd nadat in het collegeakkoord van 2010 is besloten om tot 2014 2.500 extra parkeerplaatsen aan te leggen in woonbuurten. Deze parkeerplaatsen zijn grotendeels in de openbare straat aangelegd. In de toekomst worden er ook parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen toegevoegd.

Tabel 5.1 Aantal door de gemeente toegevoegde parkeerplaatsen van 2010 t/m 2014

Buurt	Aantal parkeerplaatsen
Bloemenbuurt-Oost	44
Geuzenkwartier	78
Laakkwartier-Oost	140
Leyenburg	55
Leyenburg	59
Rustenburg	69
Visserijbuurt	27
Totaal 2010-2011	468
Heesterbuurt	94
Laakkwartier-Oost	121
Leyenburg	412
Scheveningen Dorp	97
Schildersbuurt-West	67
Vruchtenbuurt	192
Totaal 2012-2013	983
Laakkwartier-Oost	66
Leyenburg	39
Schildersbuurt-West	28
Vruchtenbuurt	45
Totaal 2014 (jan - aug)	178
Den Haag totaal	1.629

Bron: Voortgangsrapportage PiW

Conclusie:

Tussen 2010 en 2014 zijn 1629 extra parkeerplaatsen toegevoegd in woonwijken.

