

► **Onderzoeksrapport**

DSO/Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
DSO/Verkeer

MONITOR

HAAGSE NOTA MOBILITEIT

Nulmeting



COLOFON

Uitgave

Gemeente Den Haag

DSO / Verkeer

DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

April 2013

Druk

Gemeente Den Haag

Intern Dienstencentrum

Inlichtingen

DSO/ Verkeer, DSO/Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

Kees de Leeuw (070 – 353 6344 / kees.deleeuw@denhaag.nl)

Maarten Strooper (070 – 353 6028 / maarten.strooper@denhaag.nl)

Carla Rothuizen (070 – 353 4874 / carla.rothuizen@denhaag.nl)

Jaco Devilee (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.

VOORWOORD

In september 2011 is de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) vastgesteld. Deze nota verwoordt het verkeersbeleid voor de gemeente Den Haag tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Met de Haagse Nota Mobiliteit “bewust kiezen, slim organiseren” wil de gemeente de bereikbaarheid van de economische centra in Den Haag en de leefbaarheid van de wijken verbeteren. Dat streefbeeld wil de gemeente bereiken door maatregelen te treffen die bijdragen aan algemene doelen zoals ‘betrouwbare bereikbaarheid’, ‘vaker kiezen voor openbaar vervoer en fiets’ en ‘minder doorgaand verkeer in de woongebieden’.

Om deze algemene doelen concreet te maken bevat de HNM een aantal meetbare doelstellingen. Het is de bedoeling dat elke 2 jaar een monitorrapportage verschijnt waarin wordt beschreven in welke mate die meetbare doelstellingen worden gehaald.

Dit is de eerste rapportage en daarmee de ‘nulmeting’. Idealiter zou een ‘nulmeting’ al meteen bij de vaststelling van het beleid moeten verschijnen. Omdat veel gegevens pas later beschikbaar zijn gekomen kon ook deze nulmeting niet eerder verschijnen. Inhoudelijk is dit geen probleem, omdat de meeste cijfers in deze nulmeting wel betrekking hebben op het startjaar 2011.

Veel indicatoren zijn in 2011 voor het eerst gemeten en daarom is het nog niet mogelijk om trends over meerdere jaren te beschrijven. Voor sommige onderwerpen waren echter al wel gegevens van eerdere jaren beschikbaar, zodat trends en ontwikkelingen konden worden aangegeven. Bijvoorbeeld bij het onderwerp parkeren. Aan de andere kant is er een beperkt aantal indicatoren waarvoor de gegevens niet of nog niet volledig beschikbaar waren. Het betreft onder andere de trajectsnelheid op enkele wegvakken, de verkeersintensiteiten voor het autoverkeer en de parkeerdruk in circa 10% van de buurten. In de volgende monitorrapportage (2015) zijn alle gegevens naar verwachting wel beschikbaar en kunnen ook trends en ontwikkelingen worden aangegeven.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3
Samenvatting	7
1 Inleiding	11
1.1 Project monitoring HNM.....	11
1.2 Leeswijzer	12
2 Hoofdthema bereikbaarheid	13
2.1 Bereikbaarheid autoverkeer (1)	13
2.2 Reistijden openbaar vervoer (2).	16
2.3 P+R-voorzieningen (3)	19
2.4 Fietsparkeren (4).....	21
2.5 Evenwichtige verdeling autoverkeer (5)	23
3 Hoofdthema vervoerwijzekeuze	27
3.1 Topindicator vervoerwijzekeuze (6).....	27
3.2 Vervoerwijzekeuze: fiets (7)	31
3.3 Vervoerwijzekeuze: openbaar vervoer (8)	32
3.4 Kwaliteit loop- en fietsroutes (9)	33
4 Hoofdthema leefbaarheid	37
4.1 Verkeersslachtoffers (10).....	37
4.2 Doorgaand verkeer (11).....	38
4.3 Lucht en geluid (12).....	38
4.4 Schone en zuinige voertuigen (13).....	42
5 Hoofdthema autoparkeren	45
5.1 Inleiding	45
5.2 Topindicator parkeerdruk (14)	46
5.3 Foutparkeren (14a)	49
5.4 Leefbaarheid per wijk (14b)	50
5.5 Toegevoegde parkeercapaciteit (14c).....	51
5.6 Relatie parkeerbeleid en+ autobezit (15).....	52

SAMENVATTING

In deze monitorrapportage zijn in totaal vijftien indicatoren opgenomen. Deze indicatoren geven aan in hoeverre de meetbare doelen uit de Haagse Nota Mobiliteit gehaald worden. Drie van deze vijftien doelen zijn tevens 'topindicatoren' die door de gemeenteraad aangewezen zijn als maatstaven op basis waarvan de begroting en de besteding van gemeentelijke middelen beoordeeld worden. Het betreft de doorstroming voor het autoverkeer op hoofdwegen, de vervoerwijzekeuze en de parkeerdruk.

Uit de nulmeting blijkt dat in 2011 nog niet voldaan werd aan de geformuleerde doelstellingen. Het nieuwe beleid uit de HNM en de bijbehorende maatregelen moeten er de komende jaren voor zorgen dat de gewenste doelstellingen in de komende jaren *wel* gehaald gaan worden.

De vijftien indicatoren zijn gegroepeerd onder vier hoofdthema's. Samengevat per thema levert dat het volgende beeld op:

Thema Bereikbaarheid:

Het is de bedoeling dat de belangrijkste bestemmingen in de stad – de 'toplocaties' zoals bijvoorbeeld de binnenstad en de kust – binnen 20 minuten en met een betrouwbaarheid van 95% vanaf de 'stadspoorten' bereikbaar zijn. Voor de auto gelden de afritten van de snelweg als 'stadspoort', voor het openbaar vervoer zijn dat de hoofdstations.

- Het autoverkeer stroomt op de meeste stedelijke en regionale hoofdwegen voldoende snel door. Op 64% van de regionale hoofdwegen wordt voldaan aan de gewenste trajectnelheid en betrouwbaarheid. Van de stedelijke hoofdwegen voldoet 67% aan de norm. De meeste vertraging is aan de orde op de Haagweg/Rijswijkseweg, de Lozerlaan, de Raamweg, de Loosduinsekade/Vaillantlaan en de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk.
- De meeste toplocaties zijn binnen de gewenste reistijd bereikbaar vanaf de twee dichtstbijzijnde hoofdstations. Alleen Scheveningen Bad en -Haven, de Internationale Zone, Kijkduin en de Uithof zijn met het huidige openbaar vervoer nog niet altijd binnen de gewenste reistijd van 15, 20 of 30 minuten bereikbaar vanaf CS en/of HS.
- Ruim 40% van het autoverkeer stad-in kiest de Utrechtsebaan. Een evenwichtiger verdeling over de diverse invalswegen is gewenst.
- Op 12 P+R-voorzieningen in het Stadsgewest Haaglanden zijn in 2011 circa 2.500 parkeerplaatsen beschikbaar. De bezetting van de Haagse P+R Hoornwijk op werkdagen is 32%. Incidenteel is deze P+R bijna volledig bezet op zomerase zondagen.
- Er is een tekort aan fietsenstallingsplaatsen met name in de binnenstad, maar ook rond de stations en OV-haltes.

Thema Vervoerwijzekeuze:

Het is de bedoeling dat het openbaar vervoer in 2020 40% meer reizigers trekt en dat het fietsgebruik groeit met 30%. Het marktaandeel van de auto zou op die manier moeten afnemen. Voor voetgangers is geen getalsmatige doelstelling geformuleerd, maar er wordt wel gemikt op groei.

- Van alle verplaatsingen in Den Haag gebeurt 36% met de auto, 14% met het OV, 20% met de (brom-)fiets en 30% te voet.

Gemeten is verder de tevredenheid van fietsers over fietsroutes en stallingen. Meer tevredenheid leidt tot meer fietsgebruik is daarbij de gedachte. Gemiddeld is een meerderheid van de fietsers (58%) tevreden of zeer tevreden. Met name de directheid van routes scoort hoog. Minder tevreden zijn fietsers over 'wachtijden bij verkeerslichten', 'verkeersveiligheid', 'stallingsmogelijkheden' en 'overlast van auto's en trams'.

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'.

Thema Leefbaarheid:

De aantrekkelijkheid en kwaliteit van de woon- en leefomgeving wordt mede bepaald door de mate waarin het verkeerssysteem voldoet aan leefbaarheidseisen zoals verkeersveiligheid, een goede luchtkwaliteit en beperking van geluidhinder.

- Het aantal verkeersdoden bedroeg 14 (2011) en het aantal ziekenhuisgewonden 115 (2010). Gestreefd wordt naar afname van het aantal slachtoffers.
- Een van de leefbaarheidsdoelstellingen is het beperken van doorgaand verkeer in woon- en leefgebieden. Gegevens hierover komen echter pas later in 2013 beschikbaar.
- Er zijn 3 punten in de stad waar in 2011 de luchtkwaliteit nog niet voldoet omdat de belasting stikstofdioxide (NO₂) te hoog is. Het betreft de Raamweg, de Lekstraat en de Koningskade. De Vaillantlaan zit dicht tegen de grenswaarde aan. Voor fijnstof (PM₁₀) treden geen overschrijdingen op.
- De geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer is in 2011 nog te hoog op 29 'knelpunten' in de stad.
- Het aandeel relatief schone en zuinige auto's - milieulabel A of B - bedroeg in 2011 7%. De meeste Haagse auto's - 34% - hebben milieulabel C, D of E. 9% van de auto's in Den Haag draagt de onzuinigste en meest vervuilende labels F of G. Van 50% van de auto's is het milieulabel niet bekend, dit zijn voornamelijk auto's die vóór 2001 zijn aangeschaft.
- Omdat auto's steeds schoner en zuiniger worden, zegt de leeftijd van auto's ook iets

over de milieubelasting door het wegverkeer. De gemiddelde Haagse auto is 11 jaar oud. Het duurt dus enige tijd voordat alle oudere, minder schone, auto's van de weg verdwijnen.

Thema Parkeren:

Parkeren is een thema dat ook van invloed is op de leefbaarheid van de stad. Is er voldoende parkeerruimte en blijft er nog ruimte over voor groen, fietsers, voetgangers en spelende kinderen?

- Den Haag heeft 114 buurten. In 74 buurten was de parkeerdruk in 2011 lager dan 90%. 25 buurten hebben een parkeerdruk boven de 90%. In 2012 is dit afgenomen naar 23 buurten. Voor 15 buurten zijn geen precieze cijfers beschikbaar.
- 51 buurten (45% van het totaal) hebben minder dan 5% foutgeparkeerde auto's. 17 buurten (15%) hebben meer dan 10% foutgeparkeerde auto's
- 36% van de Hagenaars vindt dat parkeeroverlast 'vaak' voorkomt. Met name in het stadsdeel Laak ervaren relatief veel mensen – meer dan 55% - parkeeroverlast. In Haagse Hout, Loosduinen hebben relatief minder mensen last van parkeren. Minder dan 30% van de bewoners geeft hier aan 'vaak' parkeeroverlast te ondervinden.
- In de periode 2010-2014 wil de gemeente 2500 extra parkeerplaatsen toevoegen in woongebieden om de parkeerdruk te verminderen. In 2010 en 2011 zijn er in totaal 468 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd.
- In 2009 is het tarief voor een parkeervergunning voor de eerste auto verlaagd naar 3 euro per maand en voor de tweede en volgende auto verhoogd naar 35 euro per maand. Het tarief was 10 euro per auto per maand. Uit onderzoek blijkt nu dat het aantal tweede – en ook vierde - auto's afneemt met respectievelijk 7 en 14% in gebieden waar betaald parkeren geldt. Het aantal derde auto's neemt nog wel toe, maar minder snel dan in gebieden waar geen betaald parkeren geldt. Mogelijk ontmoedigt dus de duurdere vergunning de aanschaf van tweede en volgende auto's.

1

INLEIDING

Dit is de eerste rapportage van de resultaten van monitoring van de doelen van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM). De monitoring zal een looptijd hebben tot en met 2020. Met een frequentie van éénmaal per twee jaar zal een rapportage worden uitgebracht.

1.1 PROJECT MONITORING HNM

Aanleiding/ projectkader

1 De Haagse Nota Mobiliteit en Nota Parkeerkader

In de Haagse Nota Mobiliteit is de gemeentelijke visie op het verkeers- en vervoersbeleid neergelegd voor de periode 2010-2020, mét een doorkijk naar 2030. Centraal daarin staat het realiseren en garanderen van ‘duurzame bereikbaarheid’ waarbij rekening wordt gehouden met het stedelijke woon- en leefklimaat. De hoofddoelen van de HNM vallen onder drie noemers: bereikbaarheid, modaliteitskeuze en leefbaarheid.

In de nota is gesteld dat de ontwikkelingen op verkeersgebied in de stad gemonitord zullen worden.

Met de Nota Parkeerkader is de gemeentelijke visie op het parkeerbeleid vastgesteld. Ook de doelen van het parkeerbeleid worden gemonitord.

De resultaten van de eerste parkeermonitor zijn in deze rapportage opgenomen.

2 Het doorlopen van beleidscycli

Binnen de gemeente wordt veel belang gehecht aan het gestructureerd en volledig doorlopen van beleidscycli, om zo de effectiviteit en efficiëntie van de beleidsinspanningen te optimaliseren. Een belangrijke stap daarin is evaluatie van de beleidsdoelstellingen. Deze monitor is gericht op het bieden van feitenmateriaal waarmee de beleidsevaluatie kan plaatsvinden.

3 Topindicatoren voor de Programmabegroting

De gemeenteraad heeft drie ‘topindicatoren’ benoemd om de effecten van de investeringen in het verkeerssysteem te kunnen beoordelen. Deze topindicatoren zijn opgenomen in deze monitor, te weten: ‘objectieve bereikbaarheid’, ‘parkeerdruk’ en ‘vervoerwijzekeuze’.

Doelstelling

Het doel van de monitor Haagse Nota Mobiliteit is om gedurende de looptijd (2010-2020) periodiek te onderzoeken hoe de mobiliteit in Den Haag zich ontwikkelt en in welke mate deze in lijn zijn met de geformuleerde beleidsdoelstellingen.

De Monitor HNM richt zich primair op de hoofddoelen van het beleid en niet op de voortgang van de projecten of de implementatie van maatregelen. Om het precieze effect van bepaalde beleidsmaatregelen te onderzoeken of de oorzaken van ontwikkelingen te achterhalen kan het nodig zijn verdiepend vervolgonderzoek uit te voeren.

1.2 LEESWIJZER

Om een snelle, beknopte indruk van de monitorresultaten te verkrijgen en snel op de hoogte te zijn van de stand van zaken is een samenvatting opgenomen.

De hoofdstukken zijn ingedeeld naar de volgende subthema's:

- Hoofdstuk 2: Resultaten bereikbaarheid
- Hoofdstuk 3: Resultaten modaliteitskeuze
- Hoofdstuk 4: Resultaten leefbaarheid
- Hoofdstuk 5: Resultaten autoparkeren

In de hoofdstukken 2, 3 en 4 wordt meer in detail op de resultaten van de deelonderzoeken ingegaan. Deze worden gekoppeld aan de doelstellingen uit de HNM en de aanpak van de onderzoeken wordt beknopt beschreven.

In hoofdstuk 5 worden de doelen en resultaten van het parkeerkader toegelicht. Er wordt een beeld gegeven van de stand van de indicatoren foutparkeren, parkeerplaatsen op eigen terrein, verandering van de autobereikbaarheid door parkeermaatregelen en leefbaarheidsproblemen door een hoge parkeerdruk.

De indicatoren zijn doorlopend genummerd.

2

HOOFDTHEMA BEREIKBAARHEID

2.1 BEREIKBAARHEID AUTOVERKEER (1)

<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.	Trajecetsnelheden regionale hoofdwegen	35-40 km/uur gedurende 95% van de tijd
	Trajecetsnelheden stedelijke hoofdwegen	20-25 km/uur gedurende 95% van de tijd

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 daarom eisen gesteld aan de gewenste bereikbaarheid van de toplocaties in de stad. Voor de auto is dat de maximale rijtijd naar de toplocaties via voorkeursroutes vanaf de twee dichtstbijzijnde stadspoorten. Hiervan zijn streefwaarden afgeleid voor de trajectnelheid op de stedelijke en regionale hoofdwegen. Als de doorstroming op de stedelijke en regionale hoofdroutes aan de streefwaarden voldoet, dan zijn de toplocaties binnen de gewenste rijtijd bereikbaar. De betere doorstroming op hoofdroutes komt uiteraard ook ten goede aan reizigers die niet naar toplocaties reizen.

Voor de Monitor HNM worden jaarlijks gemeten:

- trajectnelheden op deeltrajecten van de regionale hoofdwegen
- trajectnelheden op deeltrajecten van de stedelijke hoofdwegen

In de kaart van figuur 2.1 zijn de stedelijke en regionale hoofdwegen weergegeven. In figuur 2.2 is voor de deeltrajecten weergegeven in over welk deel van de dag de gewenste snelheid wordt gehaald.

Figuur 2.1 Netwerk van regionale- (inprikkers) en stedelijke hoofdwegen



Bron: Haagse Nota Mobiliteit

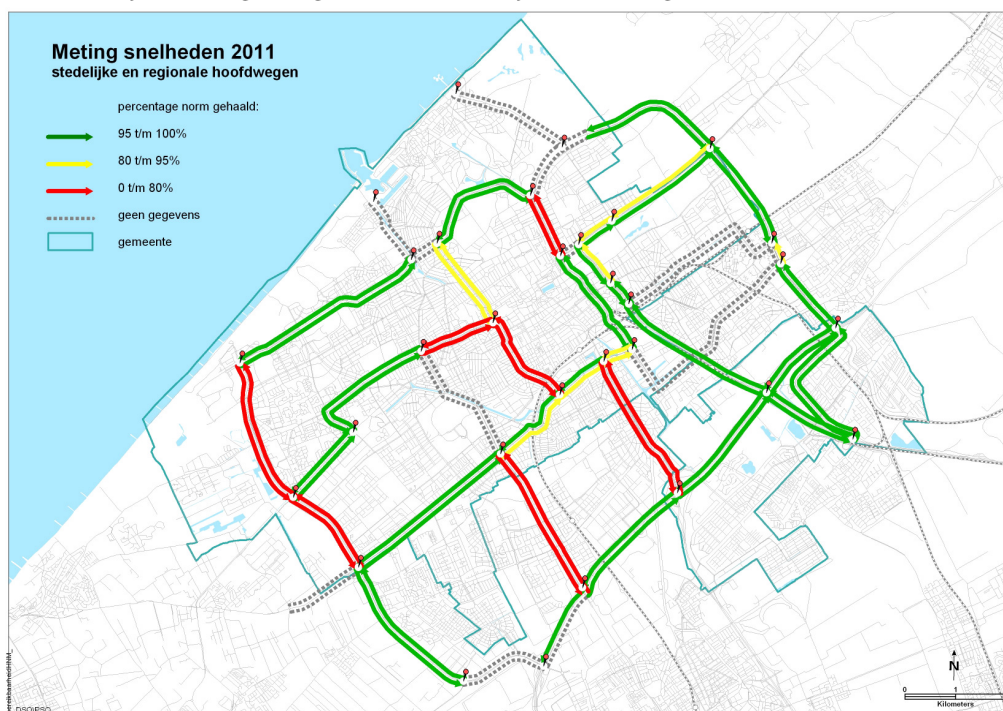
Voor de regionale hoofdwegen de Lozerlaan, de Noordelijke Randweg, de Pr. Beatrixlaan, de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg wordt gestreefd naar een trajectnelheid van minimaal 35-40 km/uur met een betrouwbaarheid van 95%. Dat wil zeggen dat gewenst is dat minimaal zo'n 23 van de 24 uur per dag deze reissnelheid gehaald wordt.

Uit de berekeningen over 2011 komt naar voren dat op 64% van de gemeten delen van de regionale hoofdwegen deze snelheid en betrouwbaarheid wordt gehaald. Deze delen van de regionale hoofdwegen in figuur 2.2 groen gekleurd.

De delen waar de gewenste reissnelheid tussen 80% en 95% van de tijd wordt gehaald (tussen 19 en 23 uur per dag) zijn geel gekleurd. Dat geldt voor de Benoordenhoutseweg stad-in en een deel van de Noordelijke Randweg.

Waar in figuur 2.2 de regionale hoofdwegen rood zijn gekleurd, wordt de gewenste trajectsnelheid in minder dan 80% van de tijd gehaald (minder dan 19 uur per dag). Het gaat om de Lozerlaan, de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en de Haagweg/Rijswijkseweg¹.

Figuur 2.2 Resultaten trajectmetingen regionale en stedelijke hoofdwegen



Bron: DSO

Voor de stedelijke hoofdwegen wordt gestreefd naar een minimale trajectsnelheid van 20-25 km/uur, ook gedurende minimaal 23 van de 24 uur (95%) per dag. Hier voldoet 67% van de gemeten wegdelen aan. Deze delen van de stedelijke hoofdwegen zijn in figuur 2.2 groen gekleurd.

De delen van de stedelijke hoofdwegen waar de gewenste reissnelheid tussen 80% en 95% van de tijd wordt gehaald (tussen 19 en 23 uur per dag) zijn geel gekleurd. Dat geldt voor de Neherkade (richting de Binckhorst), de Utrechtsebaan/Boslaan en de Centrumring van NW-Buitensingel tot Stadhouderslaan.

Waar in figuur 2.2 de stedelijke hoofdwegen rood zijn gekleurd, wordt de gewenste trajectsnelheid in minder dan 80% van de tijd gehaald (minder dan 19 uur per dag). Het gaat hierbij om de Raamweg, de Vaillantlaan en een deel van de Loosduinseweg.

Sinds 2011 worden gegevens gebruikt van de Nationale Databank Wegverkeer (NDW). Dit zijn gegevens uit lussen in het wegdek, camera's en intelligente verkeerslichten, die 24 uur per dag worden bijgehouden. Deze gegevens zijn echter nog niet voor alle wegvakken

¹ De Haagweg/Rijswijkseweg is een wijkontsluitingsroute. Echter zolang de Rotterdamsebaan nog niet gereed is, fungeert deze als stedelijke hoofdweg.

beschikbaar. Sommige wegvakken, waarvan bekend is dat zij congestiegevoelig zijn, worden daarom nog niet meegeteld in bovengenoemde getallen. Onder andere de gelijkvloerse aansluitingen op de N14 in Voorburg/Leidschendam en de N211/Zuidelijke Randweg nabij de A4. Zie ook Kaart 2.2. Het is de bedoeling dat deze wegvakken in volgende monitor-rapportages *wel* meegenomen worden.

Conclusie:

Het autoverkeer stroomt op de meeste stedelijke en regionale hoofdwegen voldoende snel door. Op 64% van de regionale hoofdwegen wordt de gewenste reissnelheid en betrouwbaarheid al gehaald. Van de stedelijke hoofdwegen voldoet 67% al aan deze norm. De meeste vertraging is aan de orde op de Haagweg/Rijswijkseweg, de Lozerlaan, de Raamweg, de Loosduinsekade/Vaillantlaan en de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk.

2.2 REISTIJDEN OPENBAAR VERVOER (2)

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</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	<30 minuten

Ook de reistijd naar de toplocaties met het openbaar vervoer worden gemonitord. In de HNM zijn doelen gesteld voor de reistijden tussen 15 toplocaties en de 2 dichtstbijzijnde (intercity)stations. Deze stations zijn Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor, Den Haag Laan van Nieuw Oost Indië en Den Haag Ypenburg.

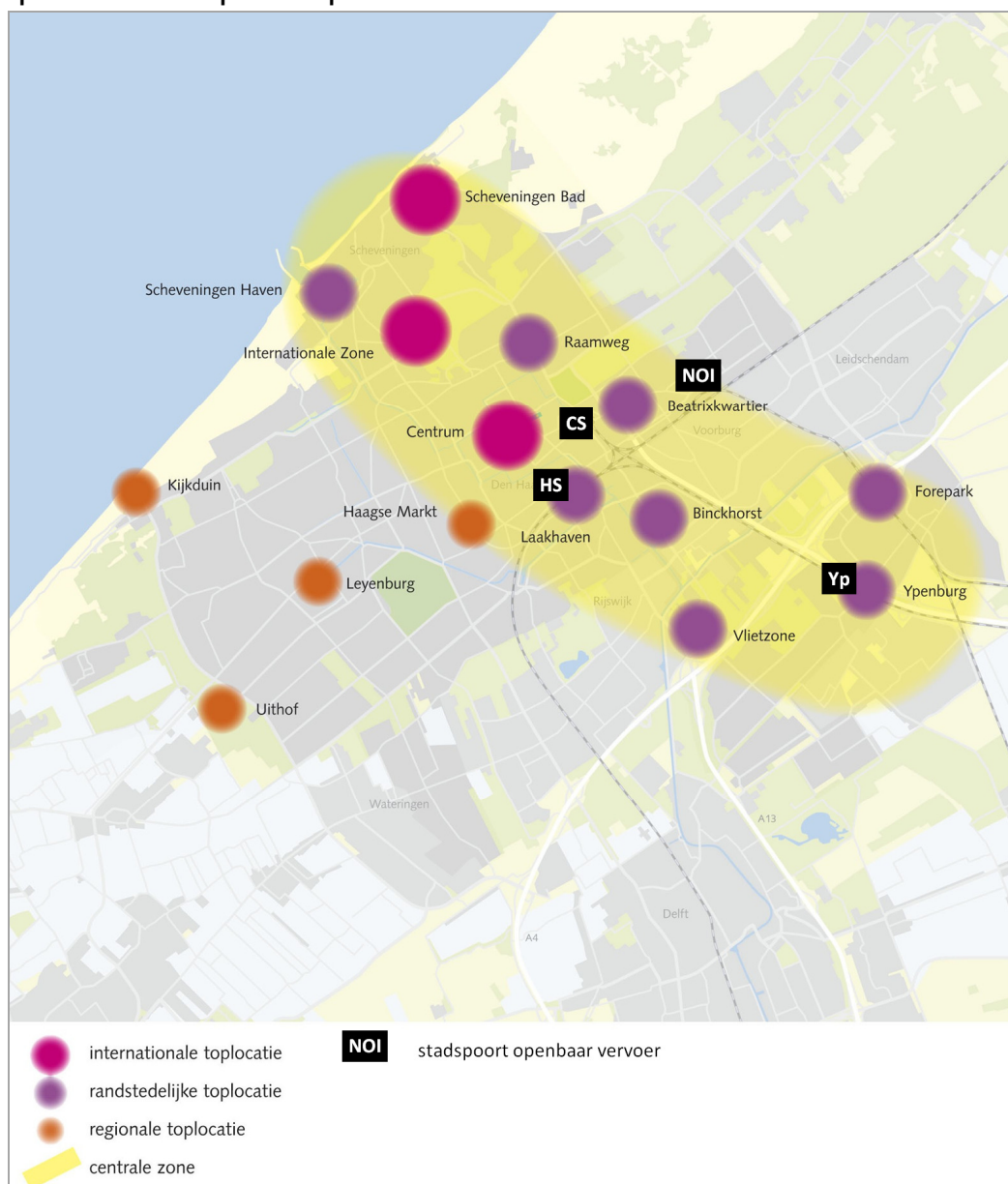
De bereikbaarheid met het openbaar vervoer in 2011 kan als volgt worden samengevat:

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Reistijden naar internationale toplocaties	< 15 minuten	2 van de 3 zijn binnen 15 minuten bereikbaar
Reistijden naar randstedelijke toplocaties	< 20 minuten	6 van de 8 zijn binnen 20 minuten bereikbaar
Reistijden naar regionale toplocaties	< 30 minuten	3 van de 4 zijn binnen 30 minuten bereikbaar

Bron: Jaardienstregeling HTM 2011

De betreffende toplocaties en stations zijn op kaart weergegeven in figuur 2.3.

Figuur 2.3 Toplocaties en stadspoorten openbaar vervoer



Bron: Haagse Nota Mobiliteit

De reistijd met het openbaar vervoer is bepaald door de reistijden volgens de dienstregeling te vermeerderen met de gemiddelde wachttijd. Als de tram bijvoorbeeld elke 10 minuten rijdt, dan is de gemiddelde wachttijd 5 minuten.

De wachttijd wordt ook meegerekend om een reëel beeld te krijgen van de tijd die een reiziger nodig heeft om na aankomst op een station te reizen naar een toplocatie. Tevens wordt hiermee ook de invloed zichtbaar van de frequentie waarmee het openbaar vervoer wordt aangeboden. Afhankelijk van de bestemming en het tijdstip waarop gereisd wordt varieert deze nou eenmaal. 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. De reistijdnorm hangt samen met het karakter van de toplocatie. Als veel reizigers hun herkomst hebben van buiten de Randstad dan is de toplocatie (inter)nationaal geïnteriseerd en geldt een krappe reistijdnorm van 15 minuten. Als veel reizigers van binnen de regio komen, dan is de toplocatie regionaal geïnteriseerd en geldt een mildere norm van 30 minuten. De tussenliggende categorie is Randstedelijk geïnteriseerd. Daarvoor geldt een reistijdnorm van 20 minuten.

Figuur 2.4 Reistijden openbaar vervoer naar toplocaties

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

Bron: Dienstregeling HTM

De internationale toplocaties Centrum en Beatrixkwartier liggen dicht bij stations en er rijden zeer veel (tram)lijnen. De reistijd inclusief wachttijd op de halte blijft dan ook ruim binnen de 15 minuten. Anders ligt dit voor de Internationale Zone. Op zich blijft de pure rijtijd nog net binnen de 15 minuten, maar vanwege de wat lagere frequentie en daarmee iets langere wachttijd op de halte duurt de reis meestal langer dan 15 minuten.

De randstedelijke toplocaties Raamweg, Laakhaven, Binckhorst, Ypenburg en Forepark liggen op een redelijke afstand van stations en er rijden relatief veel lijnen. Inclusief de wachttijd op de halte blijven de reistijden veelal binnen de 20 minuten. Ook Scheveningen-Bad is vanaf Den Haag Centraal nog binnen 20 minuten bereikbaar, maar niet vanaf HS. Scheveningen-Haven (inclusief voormalige Norfolkterrein) ligt dusdanig ver van de stations dat alleen al een rijtijd binnen 20 minuten moeilijk haalbaar is. Daar komt nog bij dat de dichtstbijzijnde halte op enige afstand ligt. De Vlietzone is nog niet ontwikkeld en er ligt daarom nog geen openbaar vervoerverbinding.

De regionale toplocaties Haagse Markt en Leyenburg zijn binnen 30 minuten bereikbaar vanaf CS en HS. Ook een rit naar de Uithof en Kijkduin duurt aan pure reistijd minder dan 30 minuten. Maar door de benodigde wachttijd op de halte en vanaf HS ook vanwege de benodigde overstap, duurt de rit naar deze locaties toch al gauw meer dan een half uur.

Conclusie:

11 van de 14 toplocaties zijn met het openbaar vervoer voldoende snel bereikbaar vanaf één van de (intercity)stations. Op de routes naar Scheveningen Bad, en - Haven, de Internationale Zone, Kijkduin en de Uithof is een kortere reistijd gewenst.

2.3 P+R-VOORZIENINGEN (3)

<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 Stadsgewest Haaglanden.	Aantal P+R-parkeerplaatsen in Stadsgewest Haaglanden	Toename van ca. 2500 tot 5000 P+R plaatsen
	Bezettingsgraad P+R-parkeerplaatsen in Den Haag	Toename

Hoogwaardige P+R-voorzieningen bieden automobilisten de mogelijkheid om tijdens de reis een overstap te maken op het openbaar vervoer. Het is een extra keuzemogelijkheid voor de reiziger. 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-

parkeerplaatsen² in het stadsgewest Haaglanden worden uitgebreid tot 5000 plaatsen in 2020 en 10.000 in 2030. Deze aantallen zijn gebaseerd op onderzoek naar de potentiële vraag naar P+R in de regio. Tevens Daarnaast dient het gebruik van de P+R-plaatsen toe te nemen. Het betreft een regionale opgave, waarbij ook de andere gemeentelijke overheden en het Stadsgewest Haaglanden intensief betrokken zijn.

Eénmaal per 2 jaar worden onderzocht:

- De ontwikkeling van de totale parkeercapaciteit van de P+R-voorzieningen in het Stadsgewest Haaglanden.
- De maximale bezettingsgraad van de P+R-voorzieningen binnen de Gemeente Den Haag. De bezettingsgraad is de verhouding tussen het aantal geparkeerde motorvoertuigen ('intensiteit') op het piekmoment en de beschikbare capaciteit.

In deze monitor wordt dus de totale P+R parkeercapaciteit in het Stadsgewest Haaglanden weergegeven, maar alleen van de terreinen in de gemeente Den Haag wordt de bezettingsgraad bijgehouden.

De resultaten voor 2011 zijn als volgt samen te vatten:

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten 2011</i>
Aantal P+R- parkeerplaatsen in Stadsgewest Haaglanden	5000 P+R- plaatsen	2.488
Bezettingsgraad P+R- parkeerplaatsen in Den Haag	Toename	32%

Bronnen: DSO, Stadsgewest Haaglanden

P+R Hoornwijck met 420 parkeerplaatsen is geopend in oktober 2007. Na een aarzelend begin is het gebruik van dit terrein elk jaar verdubbeld. Onder andere door intensieve aandacht voor de communicatie en bewegwijzering. Maar ook de introductie van de Strand- en Binnenstadsexpress – rechtstreekse tramverbindingen met een laag tarief voor gebruikers van P+R Hoornwijck - heeft het gebruik van deze voorziening bevorderd. Afgelopen zomer heeft deze P+R voor het eerst vrijwel vol gestaan. Dat was op enkele zomerse zondagen. Blijkbaar hebben reizigers tijd en ruime informatie nodig om een dergelijke voorziening te ontdekken en ook daadwerkelijk te gaan gebruiken. Uit ervaringen elders in het land blijkt dat ook. Sommige P+R-terreinen worden wel vanaf het begin intensief gebruikt, maar daarbij gaat het veelal om 'lokale' of 'herkomst- P+R's'. Dat wil zeggen P+R's die vooral gericht zijn op gebruikers uit de direct omliggende woongebieden. Hoornwijck is een 'regionale' of 'bestemmings-P+R' vooral bedoeld voor reizigers die van verder weg komen en aan de rand van de stad willen parkeren. In 2012 is inmiddels ook P+R Ypenburg geopend met 225 parkeerplaatsen. Deze P+R is vooral gericht op parkeerders met lokale herkomst.

² 'De Mobilist op winst' P+R Haaglanden/Den Haag Adviesbureau AGV/Movares, januari 2009

Tabel 2.2 Capaciteit P+R-voorzieningen in Den Haag en het Stadsgebied Haaglanden, 2011

Gemeente Den Haag	
P+R-voorziening	Capaciteit in 2011
Hoornwijck	420
Stadsgebied Haaglanden	
P+R-voorziening	Capaciteit in 2011
Totaal overig Stadsgebied Haaglanden	2.068

Bron: DSO, Stadsgebied Haaglanden.

In totaal hebben de P+R voorzieningen in de regio Haaglanden in 2011 een capaciteit van 2.488 parkeerplaatsen.

Buiten het Stadsgebied Haaglanden liggen nog enkele P+R terreinen die deels van belang zijn voor Den Haag. De grootste hiervan is het P+R terrein Leiden 't Schouw langs de A44 met 550 plaatsen. Deze locatie is niet meegeteld in de overzichten.

De meeste P+R-terreinen liggen buiten de gemeente Den Haag. De bezettingsgraad van deze terreinen zal daarom in deze monitor niet worden onderzocht.

Conclusie:

In 2011 zijn er circa 2.500 parkeerplaatsen op 12 P+R-voorzieningen in het Stadsgebied Haaglanden beschikbaar.

De gemeten bezetting van de Haagse P+R Hoornwijck is 32%.

Op basis van onderzoek is vastgesteld dat er vraag is naar verdubbeling van de P+R-capaciteit in de regio.

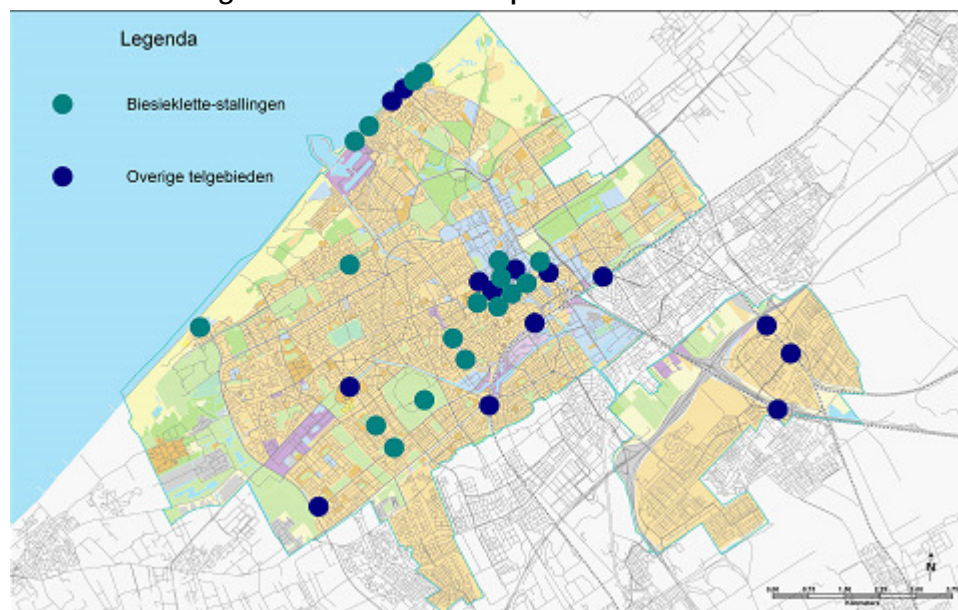
2.4 FIETSPARKEREN (4)

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
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	- Toename van 2500 in de binnenstad - Toename in de overige gebieden
	Bezettingsgraad fietsparkeerplekken in de geselecteerde gebieden	<100%

Goede fietsparkeervoorzieningen dragen naar verwachting bij aan de gewenste bevordering van het fietsgebruik. In de HNM wordt ingezet op groei van het fietsgebruik met 30% in de periode tot 2020.

Gekozen is om naar die groei toe te werken door onder meer ‘voldoende’ fietsparkeerplekken aan te bieden op belangrijke bestemmingen, zoals de binnenstad, de treinstations en belangrijke haltes van Randstadrail. Idealiter zouden er altijd nog een aantal lege plekken beschikbaar moeten zijn. Het idee is dat zo het gebruik van de fiets wordt vergemakkelijkt en gestimuleerd. De bezettingsgraad van de fietsparkeerplekken is bij voorkeur dus iets onder de 100%. In het raadsbesluit over de HNM is specifiek vastgelegd dat de capaciteit in de binnenstad tot 2020 met 2.500 fietsparkeerplekken moet toenemen. Daarom is deze doelstelling apart in de HNM-monitor opgenomen. Achtergrond van dat besluit is de sterk toegenomen overlast van geparkeerde fietsen in de binnenstad. Ook op andere drukke punten, zoals rond de hoofdstations is de vraag naar fietsenstallingsruimte sterk gegroeid. Een verdere toename wordt verwacht en daarom zal ook daar het aantal fietsparkeerplekken worden uitgebreid. Voor de verschillende locaties – zoals de stations HS en CS - zijn verder uitgewerkte plannen t.a.v. fietsparkeren opgesteld. In het kader van die uitwerkingen wordt ook meer gedetailleerd gemonitord welke vorderingen er zijn.

Figuur 2.5 **Overzichtkaart telgebieden onderzoek fietsparkeren**



Bron: DSO

De capaciteit en het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen in Den Haag zullen elke 2 jaar gemonitord worden. Hiervoor zijn 33 drukke locaties rondom OV-knooppunten en algemene voorzieningencentra geselecteerd. Deze locaties zijn weergegeven in figuur 2.5. Ook de ‘los’ gestalde fietsen worden meegeteld, omdat daarmee duidelijk wordt hoe groot de capaciteitsvraag is.

Een samenvattend overzicht van de stallingsmogelijkheden en het gebruik ervan is opgenomen in tabel 2.3.

Tabel 2.3 Capaciteit en bezetting fietsparkeervoorzieningen 2011

Fietsparkeervoorziening	Fietsparkeer-plekken	Geparkeerde fietsen	Bezetting
Binnenstad, bewaakt	839	517	62%
Binnenstad, onbewaakt	1.249	4.433	355%
Omgeving Station Den Haag			
Centraal	3.315	3.258	98%
Omgeving Station HS	2.781	2.785	100%
Overig omgeving stations en OV-haltes	1.744	1.854	106%
Scheveningen	871	45	5%
Overige locaties	1.232	372	30%
Totaal	12.031	13.264	110%

Bronnen: DSO; Biesieklette

In de tellingen is Scheveningen nog niet volledig meegenomen. Er is niet geteld in de omgeving Pier – Zwarte Pad en bij het Kurhaus. Dit is in 2011 niet gebeurd vanwege het matige weer die zomer.

De capaciteit op Den Haag Centraal was tijdens de telling feitelijk 1800 plaatsen hoger, maar dit was tijdelijk. Vanwege werkzaamheden waren die plaatsen in de stalling onder de stationshal later dat jaar niet meer beschikbaar.

De nulmeting van het aantal fietsparkeerplekken in de binnenstad bedraagt 2088. (bewaakt+onbewaakt).

Inmiddels zijn er stallingsplekken bij gekomen in de binnenstad en bij het Centraal Station. In 2012 zijn er in het Centrum in de omgeving van de Grote Markt/Laan 500 fietsparkeerplaatsen bijgekomen en bij het Centraal Station onder het Prins Bernhardviaduct 500.

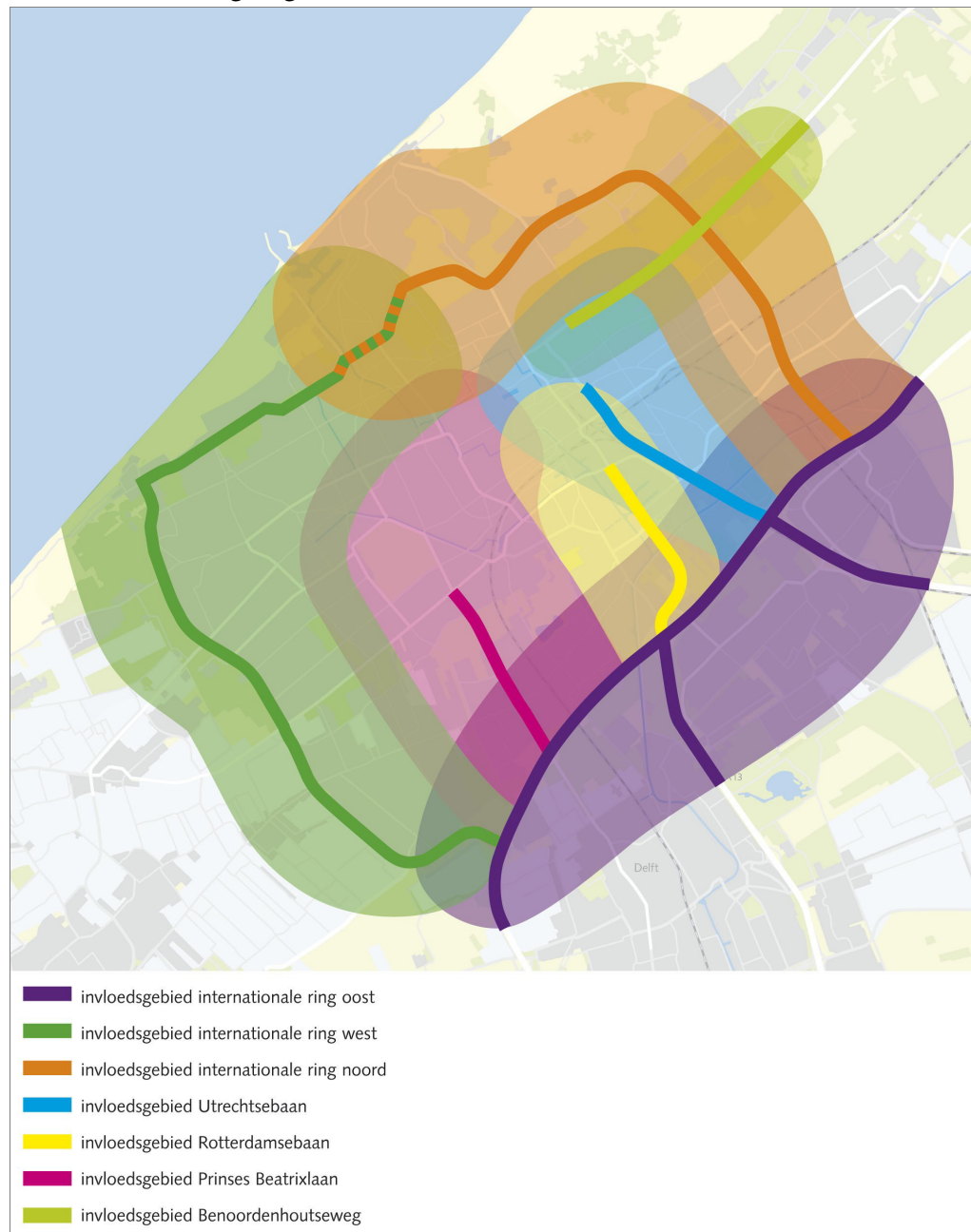
Conclusie:

In 2011 was er een tekort aan fietsenstallingsplaatsen met name in de binnenstad, maar ook rond de stations en openbaar vervoerhaltes. In Scheveningen zijn de stranddagen maatgevend. In 2011 was de zomer echter niet erg goed en is de bezetting niet geteld.

2.5 EVENWICHTIGE VERDELING AUTOVERKEER (5)

Beleidsdoelstellingen	Bijbehorende indicator(en)	Streefwaarden 2020
Een evenwichtige verdeling van het autoverkeer over de inprickers.	Aandelen van het autoverkeer op de inprickers	Evenwichtiger verdeling

Figuur 2.6 Streefbeeld verdeling wegverkeer



Bron: Haagse Nota Mobiliteit

Om de verkeersdruk op delen van de stad te verminderen is noodzakelijk het autoverkeer beter te verdelen over de inprickers. Hiertoe is een streefbeeld geformuleerd, zie figuur 2.6.

Jaarlijks zal de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op regionale- en stedelijke hoofdwegen worden gemeten. Die gegevens zijn pas vanaf 2013 volledig beschikbaar. Dat levert dan informatie op over:

- de intensiteiten van het wegverkeer op de hoofdwegen en de onderlinge verhoudingen,
- de verdeling van het verkeer over de dag (verhouding spits/daluren),
- de ontwikkeling van de intensiteiten.

In de volgende monitorrapportage zal daarvan het volgende worden opgenomen:

- De verkeersintensiteiten;
- De verkeersintensiteit per invloedsgedebied (zie figuur 2.6);
- De verdeling van het verkeer over de invloedsgedebieden.

Omdat deze gegevens nog niet beschikbaar zijn, is voor dit rapport gebruik gemaakt van gegevens uit studies voor de Rotterdamsebaan.

Dit geeft het volgende beeld van de verdeling van het autoverkeer op de aansluitende wegen met de A4.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Verkeersintensiteit gemeten in 2011</i>
Aandeel per traject	Betere verdeling van het verkeer over de verschillende inprickers in de stad	N14 : 11% Utrechtsebaan: 42% Haagweg : 10% Plaspoelpolder : 10% Pr. Beatrixlaan (Rijswijk): 12% N211: 15%

Bron: Gemeenten Den Haag/ Leidschendam-Voorburg/ Rijswijk, Nota Reikwijdte en Detailniveau Rotterdamsebaan, 2012

Conclusie:

In 2011 verwerkt de Utrechtsebaan ruim 40% van het autoverkeer Den Haag in en uit.

De overige wegen die op de A4 aansluiten verwerken elk 10 tot 15%.

3

HOOFDTHEMA VERVOERWIJZEKEUZE

3.1 TOPINDICATOR VERVOERWIJZEKEUZE (6)

<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

Het beleid is erop gericht dat in de toekomst een groter aandeel van de verplaatsingen in Den Haag gebeurt met het OV en de fiets en een kleiner aandeel met de auto. Anders gezegd er moet een ‘modal shift’ plaatsvinden van auto naar fiets en OV. Dit beleidsdoel wordt gemonitord.

De verschillende vervoerwijzen hebben een aandeel van:

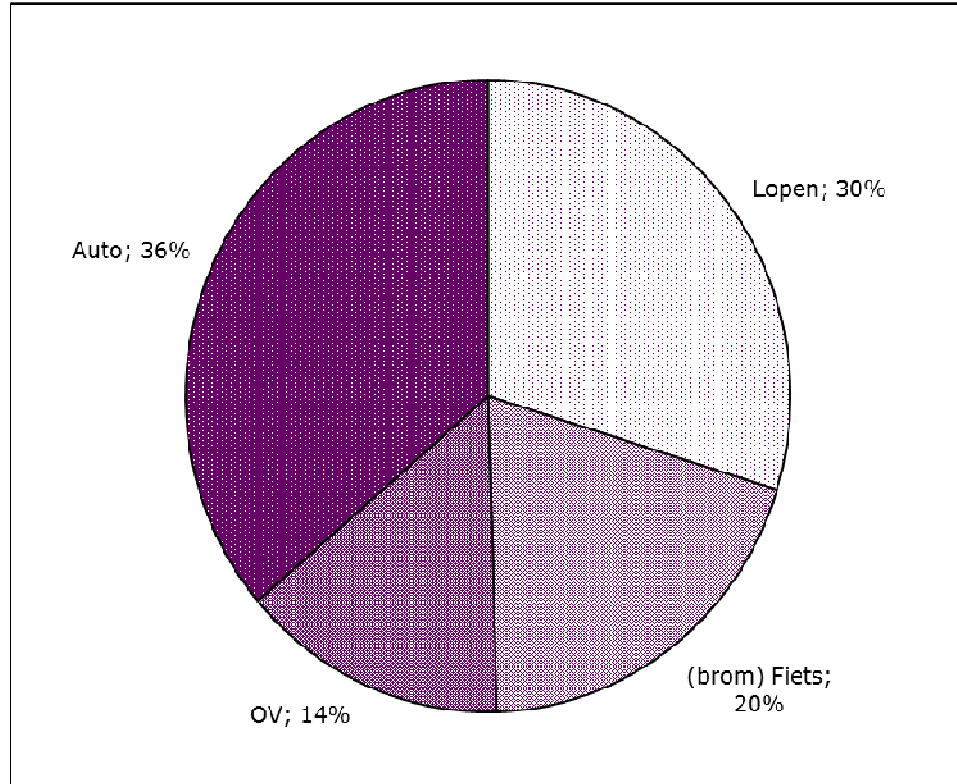
<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
OV aandeel in Den Haag	Toename	14%
(Brom-, Snor-) Fiets aandeel in Den Haag	Toename	20%
Auto aandeel in Den Haag	Afname	36%

Bron: CBS/OViN³

De topindicator geeft de vervoerwijzekeuze voor alle verplaatsingen in Den Haag. Opvallend is dat 50% van de verplaatsingen lopend of met de fiets gebeurt.

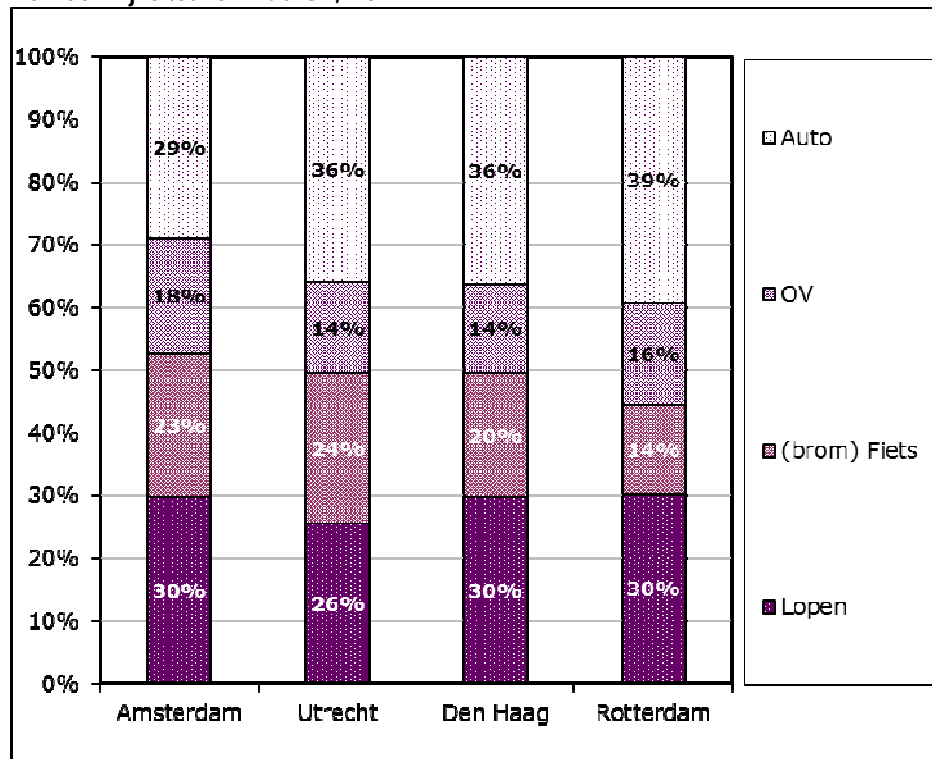
³ Het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) wordt uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek. Het OViN bestaat sinds 2010 en is de opvolger van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Het OViN heeft een andere opzet dan het MON, daarom zijn de uitkomsten van beide onderzoeken niet rechtstreeks vergelijkbaar.

Figuur 3.1 Topindicator vervoerwijzekeuze in Den Haag, 2011



Bron: CBS OViN

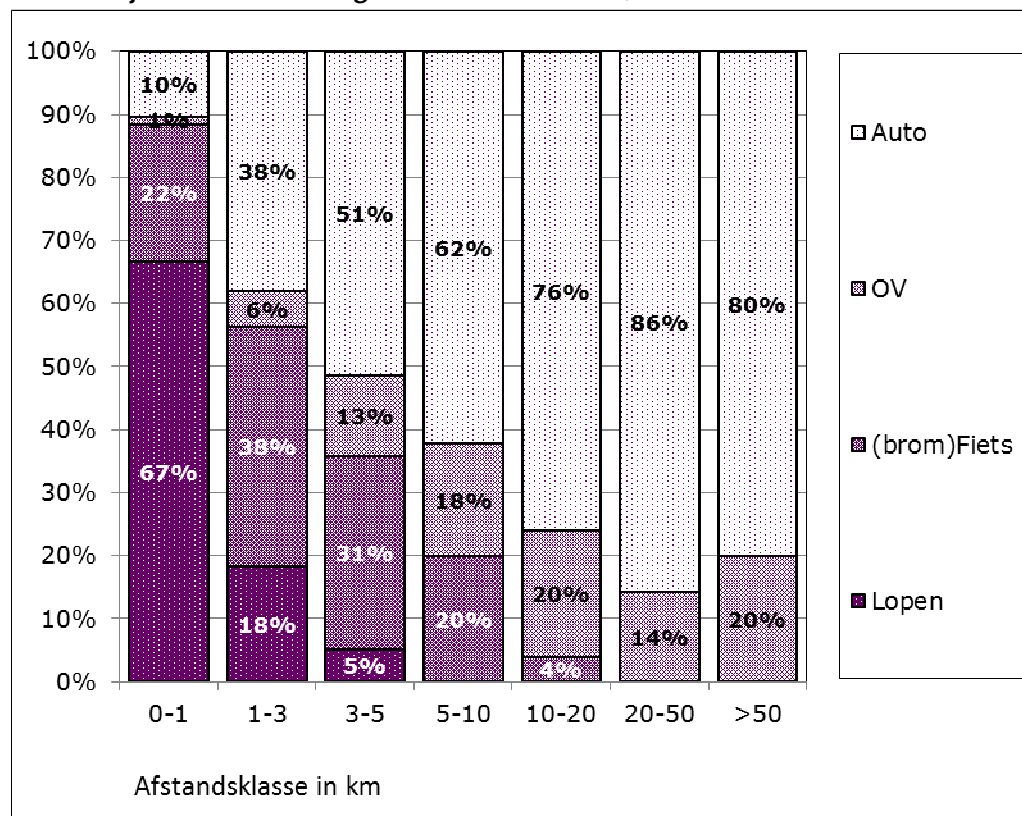
Figuur 3.2 Vervoerwijzekeuze in de G4, 2011



Bron: CBS OViN

De lengte van de verplaatsing is een belangrijke factor in de keuze van het vervoermiddel. Uit 2006 is hiervan het volgende beeld beschikbaar. Omdat er in totaal aanzienlijk meer korte verplaatsingen worden gemaakt (binnen de buurt, binnen de wijk, binnen de stad) dan lange (binnen de regio, van en naar andere provincies) bepalen vooral de kortere verplaatsingen de gemiddelde vervoerwijze keuze in Den Haag.

Figuur 3.3 Vervoerwijzekeuze van de Hagenaar naar reisafstand, 2006



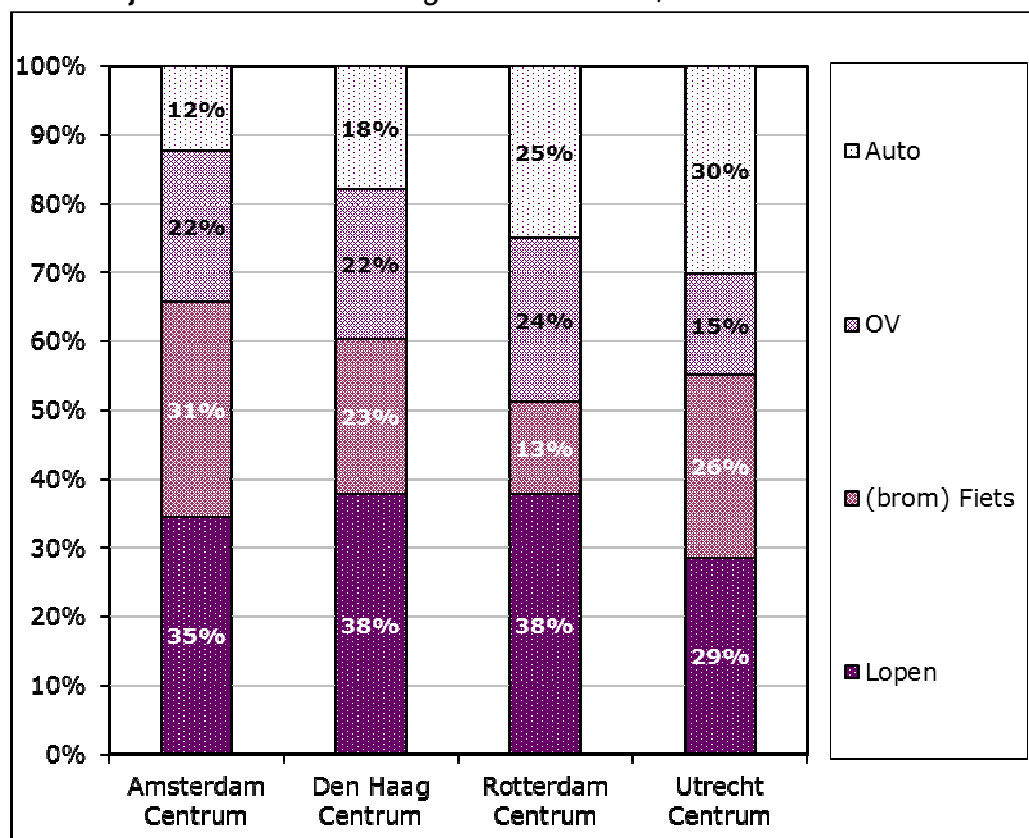
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006

Op de kortste afstanden tot 1 kilometer wordt vooral gelopen. Tot 10 kilometer heeft het fietsen een aanzienlijk aandeel en afhankelijk van de afstand verschuift dit naar het gebruik van openbaar vervoer. Maar al vanaf afstanden tussen 1 en 3 kilometer neemt het gebruik van de auto snel toe naarmate de afstand groter wordt. Pas boven afstanden van 50 kilometer neemt het aandeel autogebruik weer af ten gunste van het openbaar vervoer.

Een andere interessante invalshoek is de vervoerwijzekeuze van en naar de binnenstad. Dit verschilt aanzienlijk van de andere delen van de stad. Naar het centrum wordt aanzienlijk meer gelopen en met het openbaar vervoer gereisd. Ook de fiets wordt daar meer dan gemiddeld gebruikt. In 2011 worden dan ook slechts 18% van de reizen naar de Haagse binnenstad per auto gemaakt. Deze verdeling illustreert de effectiviteit van een beleid waarbij een goede toegankelijkheid van het centrumgebied voor lopen, fietsen en openbaar vervoer hand in hand kan gaan met een voldoende aanbod van parkeergelegenheid.

Dat het autogebruik naar het centrumgebied lager is dan in de andere delen van de stad is overigens ook te zien in Amsterdam, Rotterdam en Utrecht.

Figuur 3.4 Vervoerwijzekeuze naar de centrumgebieden van de G4, 2011



Bron: CBS OVIN

In Den Haag wordt naar het centrum meer gebruik gemaakt van de fiets dan in Rotterdam, maar nog steeds minder dan in Amsterdam en Utrecht. Het openbaar vervoergebruik naar de Haagse binnenstad is vergelijkbaar met de centrumgebieden van Amsterdam en Rotterdam en aanzienlijk groter dan naar het centrum van Utrecht.

Conclusie:

Van alle verplaatsingen in Den Haag gebeurt in 2011 30% te voet, 20% met de (brom-)fiets, 14% met het OV en 36% met de auto. Van en naar het centrum gaat 38% te voet, 23% met de fiets, 22% met het OV en 18% met de auto.

3.2 VERVOERWIJZEKEUZE: FIETS (7)

<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 verplaatsingen per fiets	Toename met 30%

Behalve het fietsgebruik als aandeel van alle verplaatsingen wordt ook de ontwikkeling van het fietsgebruik zelf gemonitord. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de 'fietsindex' en gegevens uit het OViN.

De indruk bestaat dat het fietsgebruik naar het Centrum de afgelopen jaren fors is toegenomen. Vooral de grote aantallen los gestalde fietsen in de binnenstad versterken dit beeld. Ook tellingen van het Stadsgewest Haaglanden wijzen in deze richting, maar deze geven nog onvoldoende zekerheid hierover. Wel is er de fietsindex, welke wordt berekend aan de hand van tellingen op tien vaste punten in Den Haag. 2006 is hiervoor het basisjaar (2006=100). In 2011 bedroeg het fietsindexcijfer voor werkdagen 106. In 2012 bedroeg het fietsindexcijfer 109. Dit duidt op een beperkte jaarlijkse toename van het fietsgebruik in Den Haag.

Nu het CBS de berekeningswijze heeft gewijzigd, kan ook deze de trend nog niet bevestigen met gegevens van het OViN. Wel wordt uit het OViN berekend dat in Den Haag in totaal 140 miljoen verplaatsingen met de fiets worden gemaakt. Dit zijn gemiddeld ruim 5 fietsritten per week per Hagenaar (jong en oud)

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Jaarlijks aantal verplaatsingen per fiets in Den Haag (excl. snor-/bromfiets)	Groei met 30% tot 182 mln verplaatsingen in 2020	140 miljoen verplaatsingen

Bron: CBS, OViN 2011

Conclusie:

Het indexcijfer voor het fietsgebruik op werkdagen in 2011 is 106 (2006 = 100) en in 2012 109. In 2011 zijn in Den Haag ruim 140 miljoen verplaatsingen per fiets gemaakt.

3.3 VERVOERWIJZEKEUZE: OPENBAAR VERVOER (8)

<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 verplaatsingen per OV	Toename met 40%

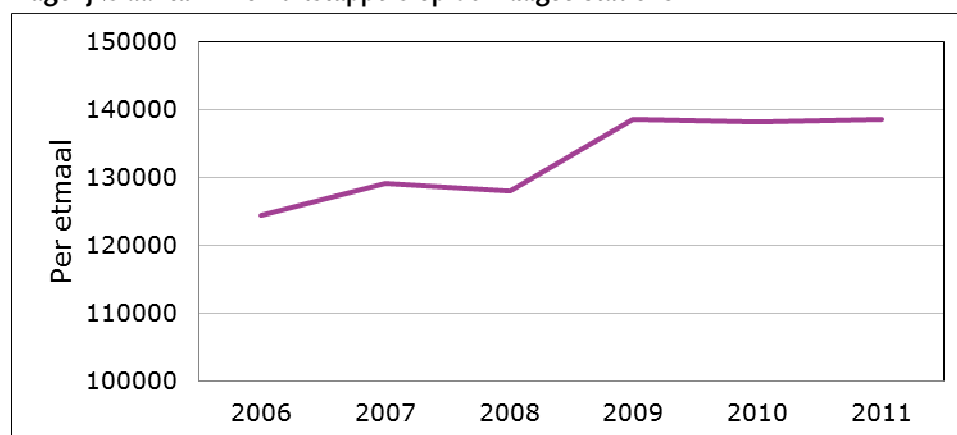
Uit gegevens van het OViN blijkt dat in 2011 105 miljoen verplaatsingen in Den Haag met het openbaar vervoer zijn gemaakt. Dit zijn gemiddeld zo'n 4 ritten per Hagenaar (jong en oud) per week. Ook hiervoor geldt dat er vanwege de wijziging in de berekening door het CBS geen vergelijkbare gegevens over eerdere jaren beschikbaar zijn.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Jaarlijks aantal verplaatsingen per OV	Groei met 40% tot 147 mln Verplaatsingen in 2020	105 miljoen verplaatsingen

Bron: CBS, OViN 2011

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2011 in de studie "Hoe groeit het regionaal OV?" in kaart gebracht hoe het regionale openbaar vervoer in Nederland zich ontwikkelt. Hieruit komt naar voren dat in Haaglanden tussen 2000 en 2008 het aantal gereisde kilometers met het openbaar vervoer met 15% is toegenomen, terwijl dit in Nederland gemiddeld gelijk was gebleven. Deze groei wordt vooral in verband gebracht met de start van RandstadRail, de hogere frequenties en de aanleg/verlenging van de tramlijnen 15 en 16 naar Ypenburg en Wateringseveld.

Figuur 3.5 Dagelijks aantal in- en uitstappers op de Haagse stations



Bron: Stedenbaanplusmonitor 2012

De monitor Stedenbaanplus presenteert jaarlijks het aantal in- en uitstappers op de Haagse stations. Deze gegevens zijn beschikbaar vanaf 2006. Het aantal in- en uitstappers nam tussen 2006 en 2009 gestaag toe, maar is sindsdien gestabiliseerd op zo'n 140.000 treinreizigers per dag.

De verwachting is dat het gebruik en de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Den Haag ook in kaart zal kunnen worden gebracht met gegevens die met de OV-chipkaart kunnen worden verzameld. De OV-chipkaart is in het Stadsgewest Haaglanden in 2009 geïntroduceerd, maar de strippenkaart is pas in 2011 afgeschaft en alle abonnementen zijn in 2013 voorzien van een chip. Daarom kunnen gegevens van de OV-chipkaart pas vanaf 2013 bruikbare informatie verschaffen. Als uit de gegevens van de OV-chipkaart betrouwbare informatie beschikbaar komt, dan zal deze in de volgende rapportage worden opgenomen.

Conclusie:

In 2011 zijn in Den Haag 105 miljoen verplaatsingen met het openbaar vervoer gemaakt.

Toename van het aantal gereisde kilometers met het openbaar vervoer in Haaglanden is vooral het gevolg van hogere frequenties en de uitbreiding van het tramnet en RandstadRail.

Het aantal treinreizigers stabiliseert na aanvankelijke jaarlijkse toename.

3.4 KWALITEIT LOOP- EN FIETSRUTES (9)

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
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 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 2012 dat hieruit naar voren komt is:

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2012</i>
11 indicatoren fietsroutes	Grotere tevredenheid per indicator	Gemiddeld is 58% (zeer) tevreden
10 indicatoren looproutes	Grotere tevredenheid per indicator	Gemiddeld is 64% (zeer) tevreden

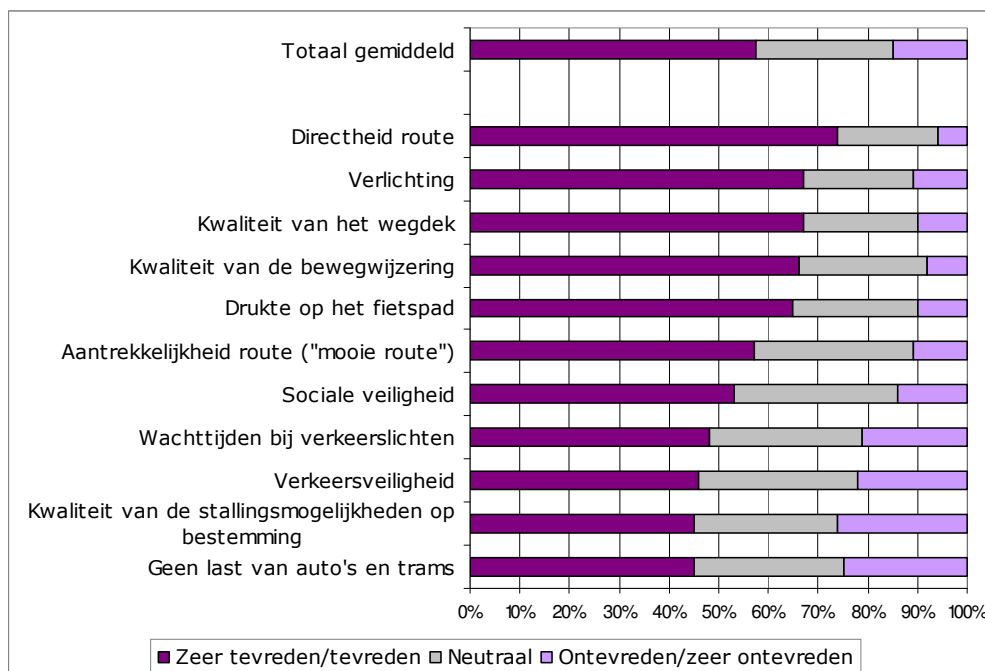
Bron: Stadsenquête 2012, gemeente Den Haag

Uit de stadsenquête van 2012 komt naar voren dat gemiddeld 58% tevreden of zeer tevreden is over de kwaliteit van de fietsroutes. Het hoogst scoort het aspect “Directheid route”.

Bij 7 indicatoren is meer dan de helft tevreden of zeer tevreden. Minder dan de helft is tevreden over de wachttijden bij verkeerslichten, de verkeersveiligheid, de kwaliteit van stallingsmogelijkheden bij de bestemming en de overlast van auto’s en trams.

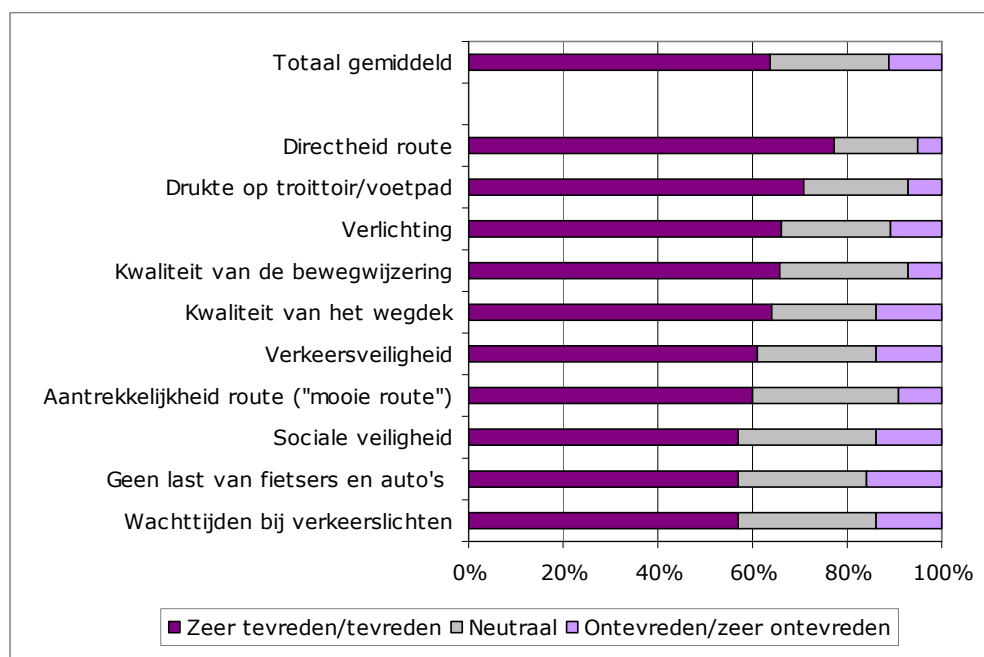
Over de looproutes is men meer tevreden dan over de fietsroutes. Gemiddeld geeft 64% van de Hagenaars aan tevreden of zeer tevreden te zijn over de looproutes. Het hoogst scoort het aspect “Directheid route”. Het laagst scoren sociale veiligheid, last van fietsers en auto’s en wachttijden bij verkeerslichten,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

Figuur 3.3 Tevredenheid over de fietsroutes



Bron: Stadsenquête 2012

Figuur 3.4 Tevredenheid over de looproutes



Bron: Stadsenquête 2012

Conclusie:

Gemiddeld is 58% van de fietsers tevreden of zeer tevreden. Hoog scoort de directheid van routes, minder waardering heeft men voor ‘wachttijden bij verkeerslichten’, ‘verkeersveiligheid’, ‘stallingsmogelijkheden’ en ‘overlast van auto’s en trams’.

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 ‘wachttijden bij verkeerslichten’.

4

HOOFDTHEMA LEEFBAARHEID

4.1 VERKEERSSLACHTOFFERS (10)

<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	Afname
	Jaarlijks aantal ziekenhuisgewonden door verkeersongevallen	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 inrichten van 30 kilometer per uur-zones, het beter vormgeven van de wegen (preventief), het aanpakken van 'black spots' en verkeerseducatie.

Van 2011 zijn gegevens beschikbaar over het aantal verkeersongevallen, maar deze zijn niet betrouwbaar door onvolledige registratie. In onderstaande tabel worden daarom voor het aantal ziekenhuisgewonden de gegevens uit 2010 gebruikt. De onderregistratie van verkeersongevallen is een landelijk probleem. Door Rijkswaterstaat en het ministerie van Veiligheid en Justitie wordt er aan gewerkt om deze registratie in de toekomst weer op orde te hebben.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Aantal verkeersdoden	Afname	14
Aantal ziekenhuisgewonden	Afname	115 (cijfer van 2010)

Bron: Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart

Conclusie:

In 2011 bedroeg het aantal dodelijke verkeersslachtoffers 14.

In 2010 was het aantal geregistreerde gewonden als gevolg van verkeersongevallen 115.

4.2 DOORGAAND VERKEER (11)

<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

Het is wenselijk dat 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. Om dit aandeel te monitoren worden de verkeersintensiteiten op de wijkontsluitingswegen geteld. Dit levert ook informatie op over de verdeling van het verkeer over de dag, ofwel de verhouding tussen de spits- en de daluren.

Deze metingen worden in 2012/2013 uitgevoerd. Als onderzoeksresultaat wordt de totaal gemeten verkeersintensiteit en de verkeersintensiteiten per meetpunt opgeleverd. De resultaten van deze tellingen zullen in de volgende editie van het monitrorrapport worden opgenomen.

Conclusie:
Tellingen om het aandeel doorgaand verkeer te kunnen bepalen komen pas in de loop van 2013 beschikbaar.

4.3 LUCHT EN GELUID (12)

<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 ⁴ met geluidshinder	Afname
	Aantal knelpunten boven de norm voor PM10 (fijnstof) concentratie NO ₂ (stikstofdioxide) concentratie	Nul in 2015 Nul in 2015

⁴ Een geluidsknelpunt is een situatie waar de geluidsbelasting hoger is dan 68 decibel (dB).

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 hoofdwegen, het verbeteren van de inpassing van wegvakken en het toepassen van geluidsreducerend asfalt.

Om het bereiken van deze doelstellingen te monitoren wordt onderzocht of er binnen de gemeente sprake is van gebieden 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 geluidskaarten dateren van 2009. In 2012 zijn nieuwe kaarten opgesteld. In het op deze kaarten gebaseerde nieuwe actieplan omgevingslawaai (2013) zal de lijst met knelpunten worden geactualiseerd.

In 2009 werden 50 knelpunten van geluidshinder gemeld. Inmiddels zijn daar 21 van opgeheven door het invoeren van het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied (VCP) en de Hubertustunnel.

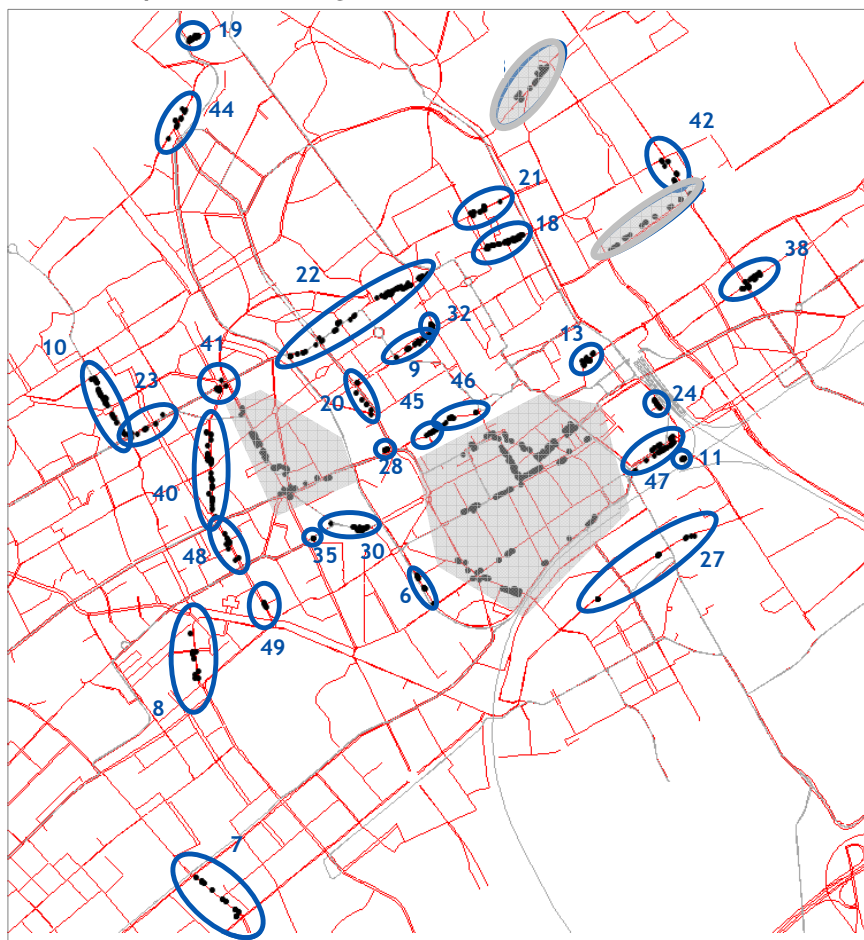
In onderstaande tabel is het aantal knelpunten voor geluidhinder en luchtkwaliteit voor 2011 weergegeven.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Geluidbelasting als gevolg van weg- en spoorverkeer	Afname knelpunten	29 knelpunten geluidhinder
Luchtkwaliteit als gevolg van weg- en spoorverkeer; PM10 en NO2	Nul knelpunten PM10 in 2015 Nul knelpunten NO2 in 2015	Geen knelpunten PM10 4 knelpunten NO2

Bron: Dienst Stadsbeheer

Geluidshinder

Figuur 4.2 Geluidsknelpunten Den Haag 2011



Blauw omlijnd = geluidsknelpunt in 2011, grijs gearceerd = na 2009 opgegeven.

nr Wegvak

- 6 De Heemstraat 2
- 7 Dedemsvaartweg 3+4
- 8 Driebergenstraat
- 9 Elandstraat 2
- 10 Goudenregenstraat 1+2
- 11 Grebbestraat
- 13 Herengracht
- 18 Javastraat 2
- 19 Kolenwagenslag
Koningin Emmakade 3/Waldeck
- 20 Pymontkade 3
- 21 Laan Copes v Cattenburch
- 22 Laan van Meerdervoort 10+11+12
- 23 Laan van Meerdervoort 7
- 24 Lekstraat 1
- 27 Neherkade 2+4

nr Wegvak

- 28 Noord-West-Buitensingel
- 30 Paul Krugerlaan 2
- 32 Piet Heinplein
- 35 Steijnlaan
- 38 Theresiastraat 2/Laan van Nieuw-Oost Indie 1
- 40 Valkenboslaan 1+2+3
- 41 Valkenbosplein
- 42 Van Alkemadelaan 6
- 44 Westduinweg 2
- 45 Westeinde 1
- 46 Westeinde 2
- 47 Weteringkade
- 48 Zuiderparklaan 1
- 49 Zuiderparklaan 2

Bron: Actieplan omgevingslawaaai 2008-2013

Luchtkwaliteit

Voor de monitor HNM worden de resultaten aangehouden van de monitor van de luchtkwaliteit van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierbij worden concentraties van schadelijke stoffen berekend door de verschillende overheden.

Volgens de NSL-monitorresultaten zijn in de periode 2009-2011 in de gehele gemeente overal tijdig de normen voor de PM10-concentraties gehaald. Ten aanzien van de NO₂- (stikstofdioxide)-concentratie is echter nog sprake van 3 knelpunten. Hiervoor worden maatregelen ontwikkeld. In 2015 moeten alle knelpunten opgelost zijn.

Tabel 4.1 Resterende knelpunten voor stikstofdioxide in 2012

Resterend knelpunt
Neherkade
Lekstraat/ Koningstunnel
Raamweg
Vaillantlaan (bijna knelpunt)

Bron: Dienst Stadsbeheer

De gedetailleerde monitorresultaten in de gehele gemeente kunnen worden geraadpleegd via de monitor-website www.nsl-monitoring.nl.

Conclusie:

Er zijn 29 knelpunten voor geluidhinder in 2011.

Er zijn 3 punten in de stad waar de luchtkwaliteit niet voldoet omdat de belasting stikstofdioxide (NO₂) te hoog is in 2011. Het betreft de Raamweg, de Lekstraat en de Neherkade. De Vaillantlaan zit dicht tegen de grenswaarde aan.

Voor fijnstof (PM10) treden geen overschrijdingen op.

4.4 SCHONE EN ZUINIGE VOERTUIGEN (13)

<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.	Gem. leeftijd Haags wagenpark	Afname
	Gem. CO ₂ -uitstoot Haags wagenpark	Afname
	Haags wagenpark naar uitstootklasse	Groter aandeel in schonere klassen
	Geluidsbelasting (in decibel) a.g.v. 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 dan heeft dit een positief effect op de uitstoot.

De volgende indicatoren geven een beeld van de 'schoonheid' en zuinigheid van het Haagse wagenpark in particulier bezit:

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

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

In de volgende tabel zijn de resultaten opgenomen.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Gemiddelde leeftijd Haags wagenpark	Jonger dan 11 jaar	11,1 jaar
Gemiddelde CO ₂ uitstoot Haags wagenpark	Minder dan 165 g/km	165,8 g/km

Bron: Rijksdienst voor het Wegverkeer

De gemiddelde Haagse auto is 11,1 jaar oud. Het duurt daarom geruime tijd voordat oudere en minder schone auto's van de weg verdwenen zijn.

In 2011 waren er 164.794 particuliere auto's in Den Haag. Ruim 83.000 van deze auto's had een bouwjaar van 2001 of later. Dat is 50,6% 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 (= 'schoonst') en G. Van alle auto's vanaf bouwjaar vanaf 2001) heeft een kleine 5% label A. In de toekomst zal het aantal nieuwe (en daarmee schonere) auto's verder toenemen.

Tabel 4.3 Aandeel particuliere auto's naar zuinigheidslabel (=CO2-uitstootklasse), in 2011 in procenten van het totale aantal auto's in Den Haag.

Zuinigheidslabel	Aandeel auto's (%) 2011
Bouwjaar vanaf 2001	50,6%
A ('meest zuinig')	2,4%
B	4,6%
C	9,1%
D	14,6%
E	10,0%
F	4,8%
G ('minst zuinig')	4,1%
Onbekend	1%
Bouwjaar vóór 2001	49,4%
Onbekend	49,4%
Totaal	100%

Bron: Rijksdienst voor het Wegverkeer

Conclusie:

De gemiddelde leeftijd van Haagse auto's is 11 jaar. Het duurt daarom geruime tijd voordat alle oudere en minder schone auto's van de weg verdwenen zijn. Het aandeel relatief schone en zuinige auto's - milieulabel A of B - bedroeg in 2011 7% van de Haagse auto's. Van de Haagse auto's heeft 34% milieulabel C, D of E en 9% de onzuinigste en meest vervuilende labels F of G. Van 50% van de auto's is het milieulabel niet bekend, het gaat dan vooral om auto's met een bouwjaar van voor 2001.

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 driedelig:

- 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.

Deze hierboven genoemde hoofddoelen zijn uitgewerkt tot een aantal meer concrete doelstellingen die gemonitord worden:

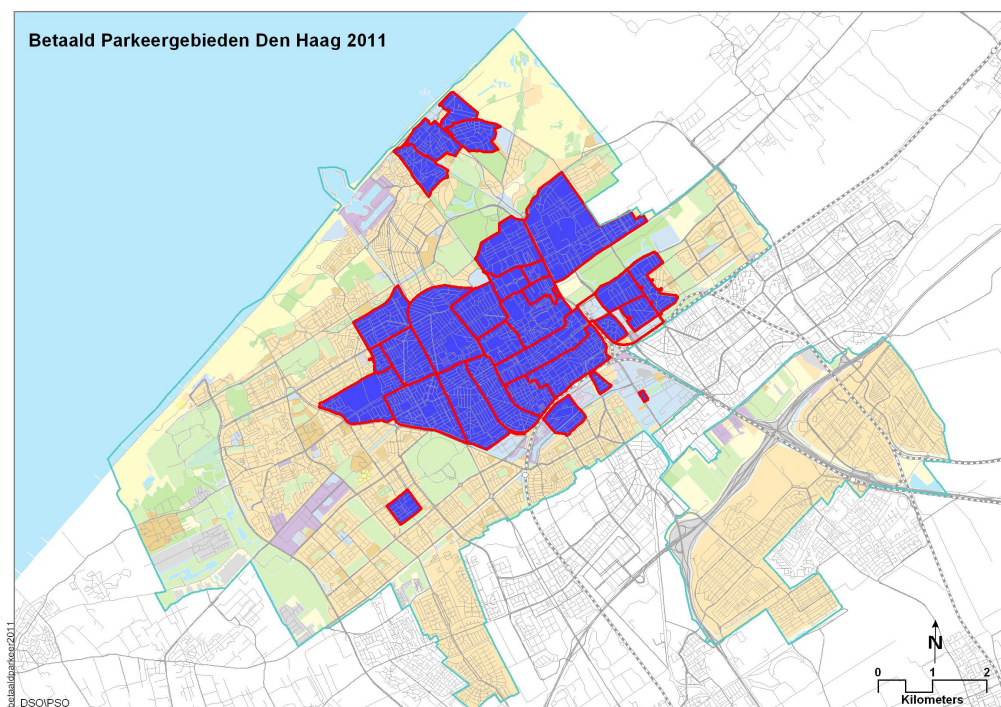
- Het aantal buurten met een parkeerdruk hoger dan 90%
- Het aandeel foutparkeerders per buurt
- Behoud van de leefbaarheid in de buurt
- Het aantal toegevoegde parkeerplaatsen in woonbuurten met een parkeerprobleem
- Het effect van parkeerbeleid op het autobezit

Het is de bedoeling om vanaf 2013 ook cijfers over parkeren op eigen terrein op te nemen in deze monitor. De nodige gegevens waren nu nog niet beschikbaar. Het gaat om :

- Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein
- Hoe vaak bij bouwplannen wordt afgeweken van de parkeereis om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Omdat er verschillen kunnen optreden in buurten met en zonder betaald parkeren wordt in de onderstaande kaart aangegeven in welke buurten betaald parkeren is ingevoerd. De laatste paragraaf van dit hoofdstuk behandelt het effect van betaald parkeren op het autobezit, dat effect is geen doel van de Haagse Nota Mobiliteit en het Parkeerkader Den Haag, maar wel een interessant neveneffect.

Figuur 5.1 Buurten met en zonder betaald parkeren in Den Haag, 2011



Bron: Dienst Stedelijke Ontwikkeling

5.2 TOPINDICATOR PARKEERDRUK (14)

<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	Minder dan 90% in alle buurten

Parkeerdruk is één van de topindicatoren die door de gemeenteraad zijn vastgesteld.

Onder parkeerdruk wordt het volgende verstaan:

de intensiteit of bezettingsgraad als percentage van de capaciteit. Hierbij is de pieksituatie het maatgevende moment.

De onderstaande tabel geeft de resultaten voor 2011 weer voor deze indicator.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Parkeerdruk	Meer buurten met een parkeerdruk < 90%	74 buurten voldoen aan de norm

Bronnen: Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Dienst Stadsbeheer

De topindicator parkeerdruk 2011 is gebaseerd op meerdere bronnen. Waar betaald parkeren geldt, zijn tellingen uit 2010 en 2011 gebruikt voor het bepalen van het drukste

moment. Voor de rest van de buurten is alleen een telling van gebruikt als die van 2007 of meer recent aanwezig was. Tellingen van vóór 2011 zijn opgehoogd met de gemiddelde groei van het autobezit in de tussenliggende periode.

In 2011 hadden 25 buurten een parkeerdruk boven de 90%. In 74 buurten is de parkeerdruk onder de 90%. Daarnaast zijn er nog 15 buurten waar geen metingen van beschikbaar zijn. Op basis van theoretische schattingen en gesprekken met experts binnen de gemeente is de verwachting dat deze 15 buurten een parkeerdruk lager dan 90% hebben. Tellingen moeten deze verwachting nog bevestigen.

Voor de buurten met een hoge parkeerdruk (>90%) zal in de toekomst een nadere analyse worden uitgevoerd om de precieze aard van het probleem te achterhalen (capaciteit, verkeerd gebruik e.d.). Van 27 buurten waarvan de parkeerdruk bekend is, is deze hoger dan 80%, maar lager dan 90%. 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). De druk is verder met name hoog in de wijken gebouwd tussen 1920 en 1940. Een belangrijke verklaring daarvoor is dat die wijken niet ontworpen zijn op massaal autobezit. Maar ook in nieuwere wijken zoals Loosduinen en 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.

In een aantal buurten worden parkeerplaatsen toegevoegd in het kader van P2500, omdat in die buurten te weinig parkeerplaatsen zijn voor het autobezit. Na het toevoegen van de parkeerplaatsen zal in die buurten betaald parkeren worden ingevoerd. Het gaat om de geel gearceerde buurten in figuur 5.2.

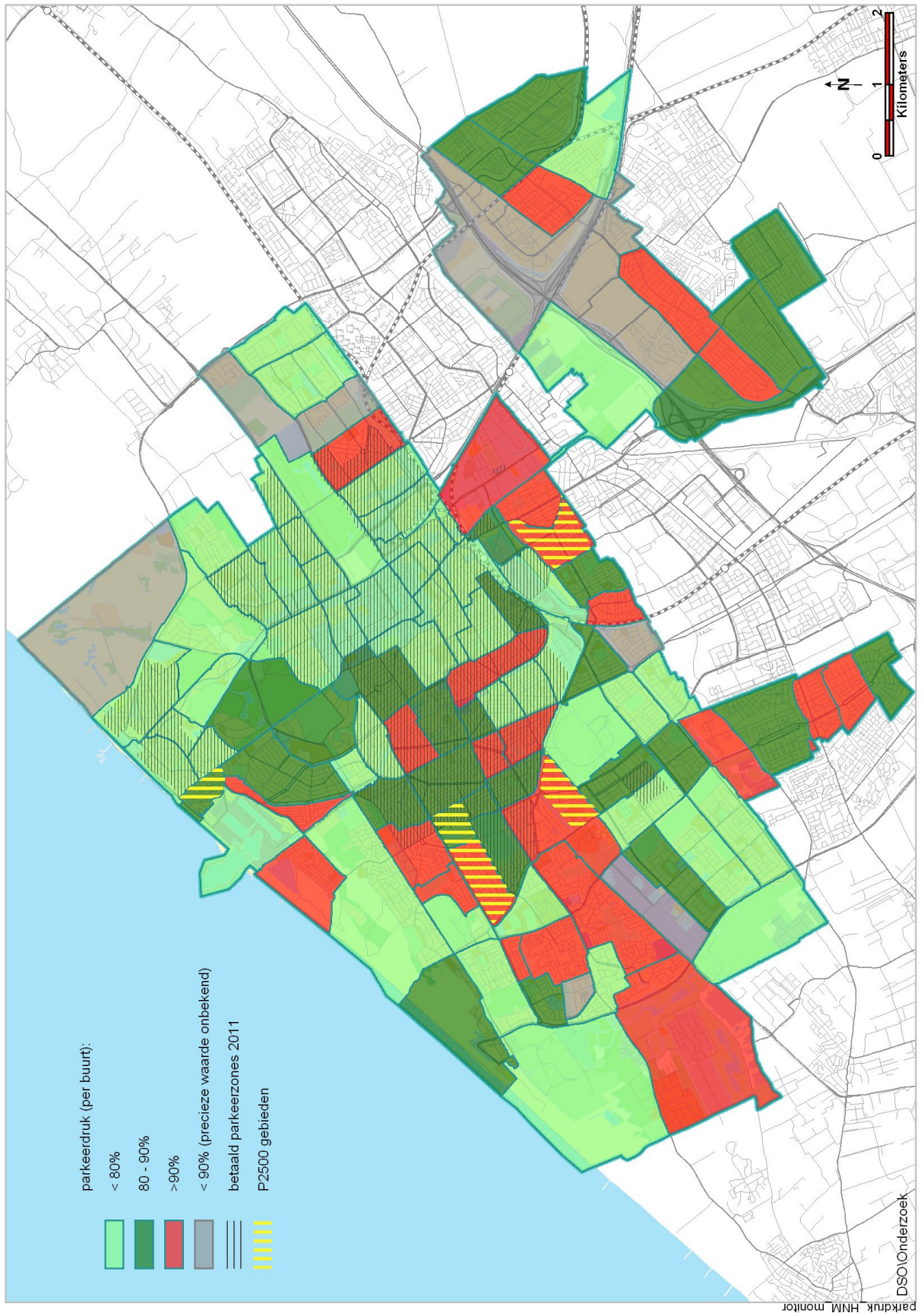
In de voortgangsrapportage P2500 2011-2012 zijn vier buurten genoemd met een parkeerdruk boven de 90%. Hier is een verkenning gestart naar de oorzaak van het parkeerprobleem en de mogelijke oplossingen. Het gaat om: Bezuidenhout-Oost, de Bloemenbuurt, Duindorp en het Geuzenkwartier. Deze verkenning is nog niet afgerond.

In een aantal buurten is ondanks dat er betaald parkeren geldt, de parkeerdruk hoger dan 90%. In die buurten is door de groei van het autobezit de druk afgelopen jaar weer net boven de 90% komen te liggen.

Conclusie:

Den Haag heeft 114 buurten. In 74 buurten was de parkeerdruk in 2011 lager dan 90%. 25 buurten hebben een parkeerdruk boven de 90%. Voor 15 buurten zijn nog geen precieze cijfers beschikbaar.

Figuur 5.2 **Overzicht parkeerdruk per buurt (boven of beneden 90%), in 2011**



Bronnen: Gemeente Den Haag, Rijksdienst voor het Wegverkeer

5.3 FOUTPARKEREN (14a)

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>
Minder overlast in woon- en verblijfsgebieden door geparkeerde auto's	Aandeel fout geparkeerde auto's per buurt	Afname

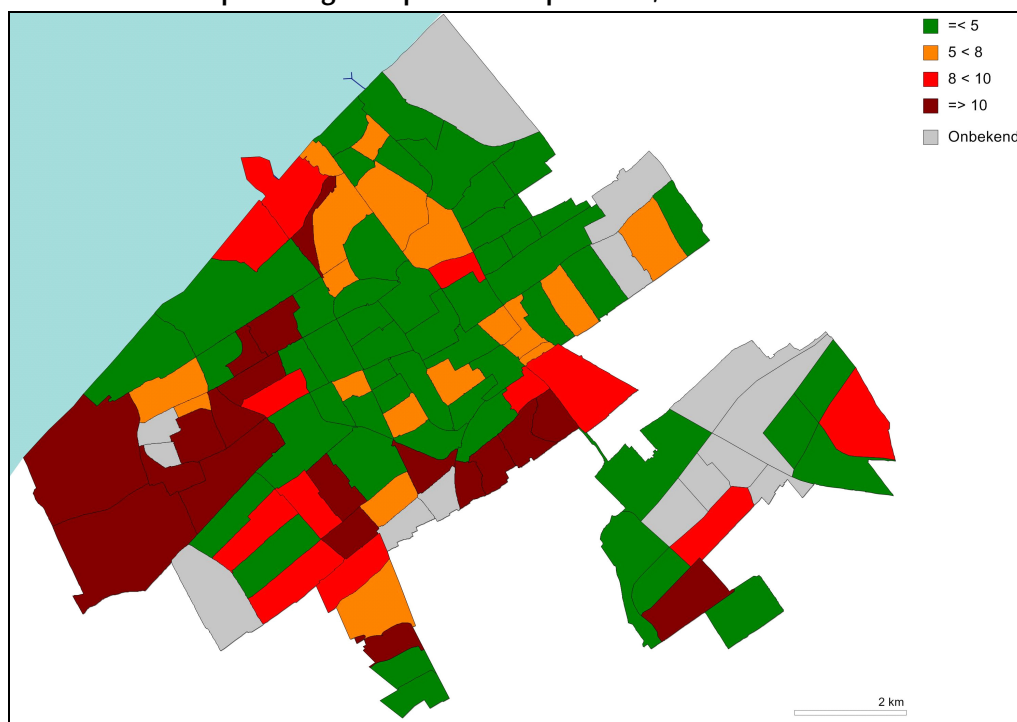
Het aandeel fout geparkeerde auto's is nauw verbonden met de parkeerdruk en het aanwezig zijn van handhaving. Onder fout geparkeerde auto's verstaan we in dit geval alle auto's die buiten legale parkeercapaciteit staan. Daarnaast kunnen auto's verkeerstechisch goed geparkeerd staan maar bijvoorbeeld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

De volgende tabel geeft de resultaten voor 2011 weer.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Aandeel fout geparkeerde auto's	Afname	45% van de buurten heeft 5% (of minder) fout geparkeerde auto's

Bronnen: Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Dienst Stadsbeheer

Figuur 5.3 Overzicht van het percentage foutparkeerders per buurt, 2011



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 51 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:

51 buurten (45% van het totaal) hebben minder dan 5% foutgeparkeerde auto's. 17 buurten (15%) hebben meer dan 10% foutgeparkeerde auto's.

5.4 LEEFBAARHEID PER WIJK (14b)

<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. parkeeroverlast	Verbetering t.o.v. de situatie in 2011 in alle stadsdelen

Leefbaarheid wordt in deze monitor geoperationaliseerd als het algemene oordeel van bewoners met betrekking tot de overlast als gevolg van het parkeren per stadsdeel. In de jaarlijkse veiligheidsmonitor wordt een aantal vragen gesteld over parkeren en de verkeerssituatie.

Onderstaande tabel geeft de resultaten voor 2011 weer.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2020</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Oordeel van bewoners over overlast van parkeren	Verbetering	Gemiddeld 36% van de bewoners geeft aan dat overlast vaak voor komt

Bron: Integrale Veiligheidsmonitor 2011

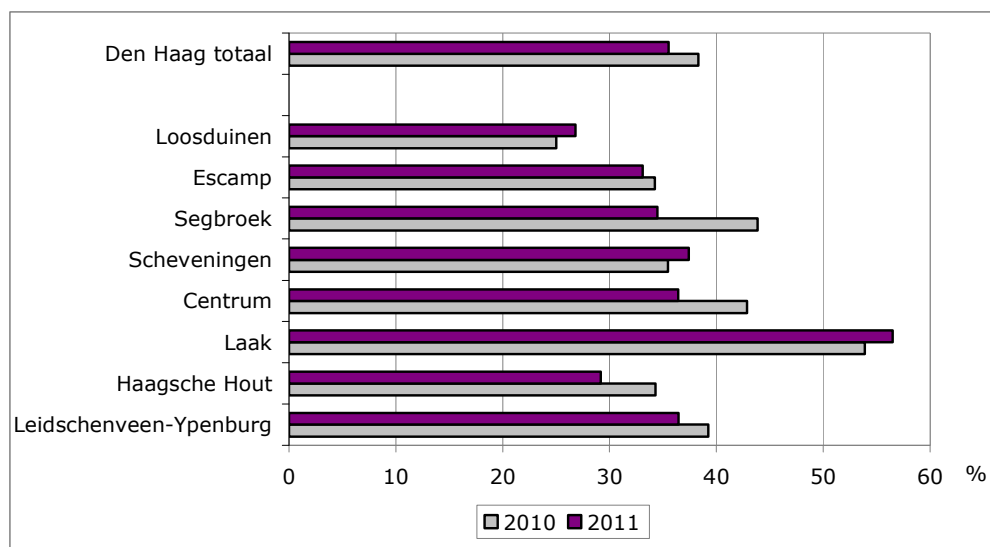
Eén van de vragen over parkeeroverlast luidt als volgt:

‘Verkeersoverlast: parkeeroverlast - Kunt u aangeven of dit voorval/misdrijf naar uw eigen idee vaak, soms of (bijna) nooit voorkomt in uw buurt’.

Het percentage van de Haagse bevolking dat hierop antwoord ‘komt vaak voor’ ziet u in de volgende figuur.

Gemiddeld geeft 36% van de Hagenaars aan dat parkeeroverlast in 2011 vaak voorkomt. Uit de grafiek van figuur 5.4 blijkt dat in drie stadsdelen (Loosduinen, Scheveningen, Laak) de situatie verslechterd is ten opzichte van 2010. In de andere vijf stadsdelen is de situatie er op vooruit gegaan.

Figuur 5.4 Percentage Hagenaars dat aangeeft dat parkeeroverlast 'vaak' voor komt



Bron: *Integrale Veiligheidsmonitor 2011*

Conclusie:

36% van de Hagenaars vindt dat parkeeroverlast 'vaak' voorkomt. Met name in het stadsdeel Laak ervaren relatief veel mensen – meer dan 55% - parkeeroverlast. In Haagse Hout, Loosduinen hebben relatief minder last van parkeren. Minder dan 30% van de bewoners ervaart hier 'vaak' overlast te ondervinden.

5.5 TOEGEVOEGDE PARKEERCAPACITEIT (14c)

<i>Beleidsdoelstellingen</i>	<i>Bijbehorende indicator(en)</i>	<i>Streefwaarden 2014</i>
Bewoners, bezoekers en werknemers moeten een realistische en goede kans hebben op het vinden van een parkeerplaats	Toegevoegde parkeercapaciteit	2500 extra parkeerplaatsen

In gebieden met structureel een te hoge parkeerdruk (>90%) zet de gemeente onder andere in op het toevoegen van parkeerplaatsen. Hierdoor neemt de parkeerdruk af. 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.

<i>Indicatoren</i>	<i>Streefwaarden 2014</i>	<i>Gemeten uitgangswaarde 2011</i>
Toename van het aantal parkeerplaatsen	2500 extra parkeerplaatsen t.o.v. 2010	Sinds 2010 zijn er 468 parkeerplaatsen toegevoegd

Bron: Voortgangsrapportage P2500 2012

Tabel 5.3 geeft aan waar en hoeveel parkeerplaatsen zijn aangelegd nadat in het collegeakkoord van 2010 is besloten om tot 2014 2500 extra parkeerplaatsen aan te leggen in woonbuurten. Deze parkeerplaatsen zijn op de openbare straat aangelegd. In de toekomst worden er ook parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen toegevoegd.

Tabel 5.1 Aantal door de gemeente toegevoegde parkeerplaatsen in 2010 en 2011.

Buurt	Straat	Aantal parkeerplaatsen
Geuzenkwartier	Kranenburgweg	78
Visserijbuurt	Sleepnetstraat	27
Bloemenbuurt-Oost	Akeleistraat	44
Rustenburg	meerdere straten	69
Laakkwartier-Oost	Laakkade	140
Leyenburg	Veenendaalkade	55
Leyenburg	Vreeswijkstraat	59
Den Haag totaal		468

Bron: Voortgangsrapportage P2500 2012

Conclusie:

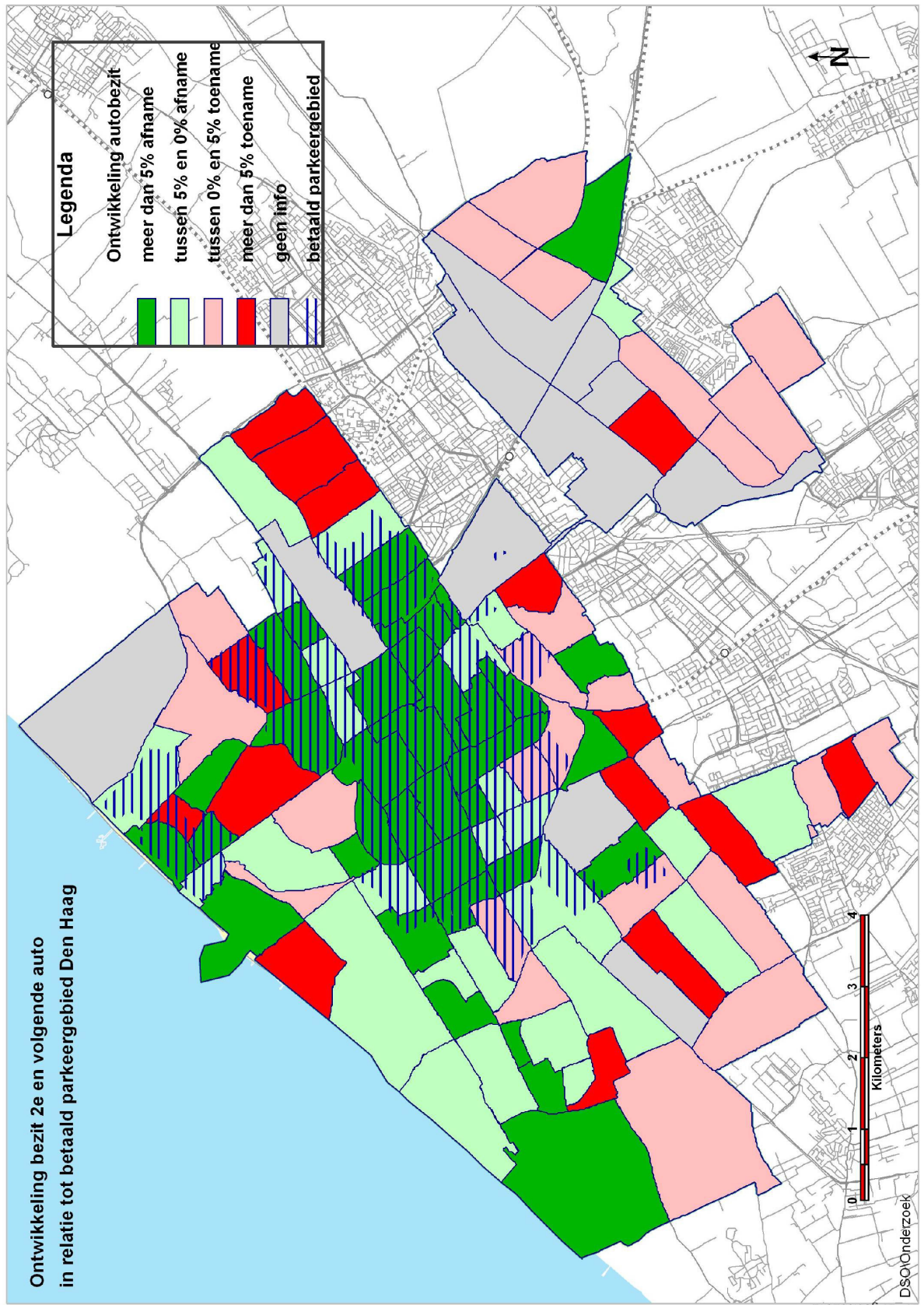
In de periode 2010-2014 wil de gemeente 2500 extra parkeerplaatsen toevoegen in woongebieden om de parkeerdruk te verminderen.

In 2010 en 2011 zijn er in totaal 468 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd.

5.6 RELATIE PARKEERBELEID EN AUTOBEZIT (15)

Buiten de scope van deze monitor is een verkennend onderzoek gedaan naar de relatie tussen het parkeerbeleid en het autobezit. Hieruit zijn wat eerste conclusies en verwachtingen gekomen. Deze worden in deze paragraaf beschreven. Hierbij is de causaliteit van de verbanden niet verder onderzocht. Het gaat hier dus om veronderstelde oorzaak en gevolg relaties.

Figuur 5.2 Ontwikkeling autobezit 2° en volgende auto in relatie tot betaald parkeren



Analyse autobezit

Vanaf 2009 legt de gemeente Den Haag op een structurele wijze het autobezit op buurtniveau vast. Het autobezit wordt in diverse vormen gepresenteerd:

- het totale autobezit per buurt;
- het gemiddelde autobezit per adres;
- het aantal adressen waar men geen auto bezit, één auto, twee auto's, etc.

Relaties zijn bestudeerd op buurtniveau voor de jaren 2009, 2010, 2011 en 2012. Gedetailleerde gegevens van het leaseautogebruik zijn helaas niet beschikbaar.

Er is een duidelijk verband geconstateerd tussen het voorkomen van betaald parkeren in de buurt en het hebben van een parkeervergunning voor de tweede of volgende auto. Daar waar een hoger tarief voor een parkeervergunning voor de tweede en volgende auto is geïntroduceerd in betaald-parkerengebieden is een afname van het bezit van tweede en volgende auto's te zien. In totaal gaat het om een afname van bijna 900 auto's (7%). Betaald parkeren in Den Haag lijkt geen effect te hebben op het 'eerste autobezit'. Het bezit van eerste auto's is tussen 2009 en 2012 in de gebieden met betaald-parkeren toegenomen met ongeveer 1600 auto's. Het lage tarief van 3 euro per maand leidt blijkbaar niet tot een heroverweging van het bezit bij huishoudens met één auto, en lijkt bewoners niet tegen te houden om een auto aan te schaffen.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling tussen 2009 en 2012 weer van het aantal adressen waar men geen auto in bezit heeft, één auto, twee auto's, drie auto's en vier en meer auto's. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen buurten met betaald parkeren en buurten zonder betaald parkeren.

Tabel 5.2 Ontwikkeling autobezit naar aantal auto's per adres 2009 - 2012

Aantal auto's in bezit per adres	Ontwikkeling autobezit naar aantal auto's per adres 2009 - 2012				
	0 auto's	1 auto	2 auto's	3 auto's	4 of meer auto's
Buurten met betaald parkeren	2%	5%	-7%	7%	-14%
Buurten zonder betaald parkeren	0%	3%	5%	11%	6%

Bron: Rijksdienst Wegverkeer/DSO Onderzoek

Hiermee wordt duidelijk dat in de 43 buurten met een vergunningregeling voor betaald parkeren het aantal adressen is afgenomen waar men twee auto's en vier of meer auto's in bezit heeft. In de buurten zonder betaald parkeren is het bezit van twee of meer auto's juist toegenomen. Gemiddeld is in de buurten met betaald parkeren het bezit van drie auto's wel toegenomen, maar dit is het gevolg van de afname van het bezit van vier of meer auto's.

De tariefwijziging van ongeveer 10 euro naar 35 euro per maand voor een parkeervergunning voor de tweede en volgende auto lijkt een duidelijk effect te hebben op het bezit van tweede en volgende auto's. Vóór de tariefwijziging kostte de parkeervergunning voor een tweede en volgende auto net zoveel als de eerste vergunning. Mogelijk zijn minder bewoners bereid voor een extra parkeervergunning te betalen als dit 38 euro (3 + 35) per maand bedraagt voor twee auto's, dan wanneer dit 20 euro (10 + 10) per maand kost. Dit geeft mogelijk een indicatie van de prijselasticiteit van parkeervergunningen.

Conclusie:

Sinds 2009 kost een parkeervergunning voor een tweede en volgende auto 35 euro per maand. De vergunning voor een eerste auto kost 3 euro per maand. Uit onderzoek blijkt nu dat het aantal tweede en volgende auto's is afgenomen met 7% in gebieden waar betaald parkeren geldt. Blijkbaar ontmoedigt de duurdere vergunning een tweede of volgende auto aan te schaffen of stimuleert het om een 'overbodige' auto af te schaffen.

