



# Den Haag

**T. de Bruijn**

Wethouder van Financiën, Verkeer, Vervoer en Milieu

040

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de voorzitter van de Algemene Raadscommissie

**Datum**

24 april 2018

**Onderwerp**

Monitor Haagse Nota Mobiliteit 2016

**Ons kenmerk**

DSO/2017.755

RIS299601

**Contactpersoon**

Joost van Kampen

**Dienst**

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

**Afdeling**

Verkeer

**Telefoonnummer**

14070

**E-mailadres**

joost.vankampen@denhaag.nl

Geachte voorzitter,

In september 2011 is de Haagse Nota Mobiliteit vastgesteld: "Bewust Kiezen, Slim Organiseren". (RIS 180762) In deze nota zijn de beleidsdoelen opgenomen voor de ontwikkeling van het verkeer in Den Haag voor de periode 2011 - 2020. Elke twee jaar wordt gemeten hoe het staat met de geformuleerde indicatoren, onderverdeeld in de hoofdthema's bereikbaarheid, vervoerwijze, leefbaarheid en autoparkeren. De resultaten worden gepresenteerd in de Monitor Haagse Nota Mobiliteit, die als doel heeft een beeld te presenteren van de ontwikkeling van het verkeer in Den Haag.

In 2013 is het eerste rapport van de monitor gepubliceerd ("Nulmeting", gemeente Den Haag RIS 258866), op basis van de situatie in 2011. Het tweede rapport verscheen in 2015 (RIS 289288) en bevatte voornamelijk informatie uit 2013. Het bijgaande rapport is het derde in de reeks en geeft de toestand weer in 2016.

Ontwikkelingen op het gebied van verkeer gaan veelal geleidelijk en worden pas duidelijk over een langere periode. In de afgelopen periode kende het merendeel van de indicatoren een positieve ontwikkeling. Een aantal indicatoren is stabiel of laat nog geen duidelijk trend zien en enkele indicatoren laten nog niet de gewenste voortgang zien.

Samenvattend per hoofdthema:

- **Bereikbaarheid:**
  - De doorstroming op regionale hoofdwegen is verder verbeterd. 69% voldoet nu aan de norm, tegen 63% in 2013. Met name de doorstroming op de N14 en de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk moet nog verbeteren. Plannen daarvoor zijn in voorbereiding op basis van gemaakte afspraken in het kader van de vastgestelde MIRT Verkenning Haaglanden (A4 Passage/Poorten & Inprikkers). Uitvoering staat gepland in de periode 2023-2028.
  - Op stedelijke hoofdwegen is de doorstroming vergeleken met 2013 enigszins afgenomen. Mogelijke verklaringen daarvoor zijn de werkzaamheden in 2016 aan de Rijswijkseweg/Haagweg en op de Javastraat. Verbetering van de doorstroming wordt verwacht nu deze werkzaamheden afgerond zijn. Anderzijds zijn er weer nieuwe werkzaamheden die tijdelijk de doorstroming kunnen belemmeren. Bijvoorbeeld op de

Raamweg (2017), in de Binckhorst (tot 2020 vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan) of op de Segbroeklaan/Sportlaan (2018/2019).

- De verdeling van het autoverkeer over de inprickers is iets evenwichtiger geworden. De dominantie van de Utrechtsebaan als invalsweg naar Den Haag werd – conform het beleid – iets minder. In 2014 koos ruim 44% van het inkomende verkeer de Utrechtsebaan, in 2016 nog 43%. Verwacht wordt dat de openstelling van de Rotterdamsebaan – gepland in 2020 – tot een verdere afname van het aandeel van de Utrechtsebaan zal leiden.
- De reistijden met het openbaar vervoer naar de economische toplocaties zijn ook iets verbeterd. Vergeleken met 2013 zijn de toplocaties Raamweg, Haagse Markt en Leyenburg in 2016 sneller te bereiken met het OV. Doorstromingsmaatregelen en wijzigingen in de dienstregeling zijn daarvoor de verklaringen.  
Naar een aantal toplocaties voldoet de reistijd met het openbaar vervoer echter nog niet aan de norm. De reistijd naar de toplocaties Scheveningen Bad en Haven, de Internationale Zone, De Uithof en Kijkduin blijft langer dan gewenst. Ook de Binckhorst is vanaf station Den Haag Centraal niet vlot te bereiken met het OV, met name in de daluren. Als eerste stap om de Binckhorst beter te ontsluiten met het OV wordt vanaf 2018 de busdienstregeling op de verbinding Voorburg – Binckhorst – Den Haag Centraal uitgebreid. Door verbetering van de tramlijnen naar Scheveningen wordt gewerkt aan kortere reistijden. Voor de langere termijn moet de verkennende studie Schaalsprong OV nieuwe mogelijkheden voor verdere versnelling van het openbaar vervoer opleveren.
- De capaciteit en het gebruik van P+R-voorzieningen nemen toe. Gewerkt wordt aan verdere uitbreiding van de capaciteit onder andere bij de halte Forepark langs de A4.
- Ook het aantal fietsparkeerplekken groeit en voldoet in toenemende mate aan de stijgende vraag. Omdat het fietsgebruik naar verwachting nog doorgroeit is verdere uitbreiding van de stallingscapaciteit in voorbereiding. Onder andere op het Koningin Julianaplein bij station Centraal en aan de Laakhavenzijde van station HS. Ook in de binnenstad is naar verwachting nog extra capaciteit nodig.
- Vervoerwijze:
  - Uit enquêteonderzoek naar de vervoerwijzekeuze is nog geen duidelijke trend waarneembaar. Dit heeft deels te maken met de onderzoeksmethode en deels met het feit dat veranderingen in keuzegedrag zich langzaam ontwikkelen en pas zichtbaar zijn over langere termijn.
  - Daarentegen tonen metingen op straat wel aan dat het gebruik van de fiets sinds 2010 fors is toegenomen (+ 24%).
  - Ook het gebruik van het OV stijgt. Met name de E-lijn doet het goed, maar ook het gebruik van tram en bus neemt toe. Voor een deel stabiliseert de groei van het aantal tramreizigers, mogelijk ligt dat aan de vele werkzaamheden aan het tramnet in de afgelopen periode. Op basis van de streefwaarde is een snellere groei van het openbaar vervoer gewenst. De recente investeringen in de nieuwe tram, inclusief betere en toegankelijker haltes en betere reisinformatie, gaan de komende jaren als het goed is hun vruchten afwerpen. Voor de langere termijn wordt gewerkt aan beter openbaar vervoer in het kader van de genoemde studie Schaalsprong OV.
  - De tevredenheid over de kwaliteit van loop- en fietsroutes is weer iets gestegen. De asfaltering van fietspaden en de herinrichting van de openbare ruimte, waaronder projecten m.b.t. de Binnenstad en Stadsentrees, zijn mogelijke verklaringen voor de toegenomen tevredenheid.

- Leefbaarheid:
  - Het aantal dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen in Den Haag fluctueert van jaar op jaar. Wel laat de reeks van 2010 (14 doden per jaar) tot en met 2015 (8) een afnemende lijn zien, met in de tussenliggende jaren aantallen tussen de 5 en 10. De registratie van ernstig gewonden is recent verbeterd. Het lijkt er op dat de sterke toename in de grafiek van het aantal ernstig gewonden vooral verklaard moet worden door de nieuwe registratiemethode.
  - De knelpunten luchtkwaliteit zijn op één na opgelost (NO<sub>2</sub>-concentratie Raamweg). De geluidsknelpunten uit 2009 zijn allemaal opgelost. Op basis van nieuwe geluidskaarten voor 2017 wordt in 2018 een nieuw actieplan omgevingslawaai opgesteld.
  - Per inwoner neemt het autobezit licht af. Door de bevolkingsgroei is het absolute autobezit in de stad echter licht toegenomen. Het aandeel zuinige en elektrische auto's is gegroeid.
  - Het autoverkeer concentreert zich iets meer op de doorgaande stedelijke hoofdwegen. De wijkontsluitingswegen – door de woonwijken heen – verwerken, zoals beoogd, juist minder verkeer.
- Autoparkeren:
  - Tot en met 2016 zijn ca. 1900 parkeerplaatsen in woongebieden toegevoegd, ca. 750 staan in de planning voor 2017-2019.
  - Ondanks deze extra parkeerplaatsen is het aantal buurten met een hoge parkeerdruk na een eerdere daling toch weer iets toegenomen. Van de 114 Haagse buurten hadden 23 buurten in 2016 een parkeerdruk van meer dan 90%. In 2014 gold dat voor 22 buurten en in 2015 voor 19 buurten. Uit de evaluatie van de tariefsverlaging tweede en volgende bewonersparkeervergunning blijkt deze een rol te spelen bij de toegenomen parkeerdruk (RIS 296656). Ook de verdere bevolkingsgroei en de aantrekkende economie vormen mogelijke verklaringen.
  - Het percentage buurten met een laag aandeel (minder dan 5%) foutparkeerders is tussen 2013 en 2016 afgenomen van 56% naar 47%. Het aantal buurten dat niet aan de norm voldoet is daarmee toegenomen, wat kan wijzen op een toenemende parkeerdruk. De toename van het percentage bewoners dat zegt veel overlast te ervaren van parkeerproblemen (van 22% naar 25%) is eveneens een signaal dat wijst op toenemende parkeerdruk.

#### Beleidsmatige aanbevelingen:

- De parkeerdruk op straat in woongebieden blijft een punt van aandacht. De situatie is in 2016 beter dan in 2011, maar in het laatste jaar neemt de parkeerdruk op straat weer toe. Zoals ook aangegeven in de discussienotitie Haagse Mobiliteitsagenda zal ik verkennen welke (nieuwe) mogelijkheden er zijn om de parkeerdruk in de woonwijken onder controle te houden en waar mogelijk te beperken.
- De vervoerwijzekeuze (modal split) beweegt maar heel langzaam. Onderliggend is wel zichtbaar dat het fietsgebruik fors stijgt en dat tegelijkertijd de groei van het OV, met het oog op de streefwaarde, meer aandacht verdient. Extra inspanningen zijn nodig om het OV-gebruik verder te stimuleren en de stad bereikbaar te houden. Ik hoop en verwacht dat de studie Schaa sprong OV – die we samen met de MRDH uitvoeren en waarover u eind dit jaar verder geïnformeerd wordt – een belangrijke aanzet kan vormen voor het verder verbeteren van het openbaar vervoer in de stad en de metropoolregio.

**Gemeente Den Haag**

**Ons kenmerk**  
DSO/2017.755

Een meer uitgebreide beschrijving van de ontwikkelingen per hoofdthema en alle indicatoren kunt u vinden in het bijgaande rapport, de Monitor Haagse Nota Mobiliteit 2016.

Met vriendelijke groet,  
Tom de Bruijn