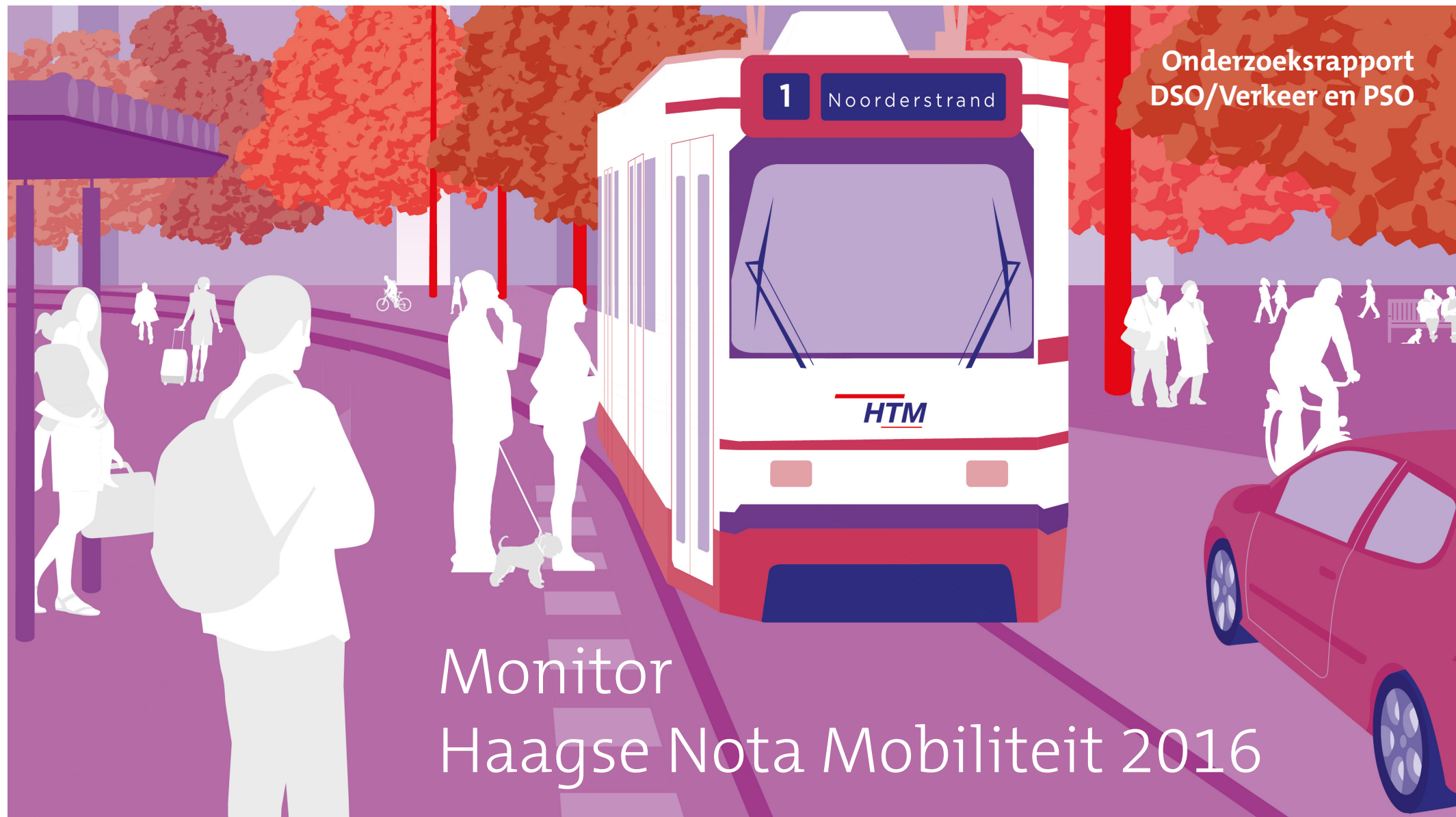




Den Haag



INHOUDSOPGAVE

	<u>Inhoudsopgave</u>	2
	<u>Samenvatting</u>	3
	<u>BEREIKBAARHEID</u>	6
1.1	<u>Bereikbaarheid autoverkeer</u>	6
1.2	<u>Reistijden openbaar vervoer</u>	9
1.3	<u>P+R voorzieningen</u>	12
1.4	<u>Fietsparkeren</u>	13
1.5	<u>Evenwichtige verdeling autoverkeer</u>	16
	<u>VERVOERWIJZE</u>	18
2.1	<u>Modal split</u>	18
2.2	<u>Fietsgebruik</u>	22
2.3	<u>Openbaar vervoer gebruik</u>	24
2.4	<u>Kwaliteit loop- en fietsroutes</u>	26
	<u>LEEFBAARHEID</u>	28
3.1	<u>Verkeersslachtoffers</u>	28
3.2	<u>Doorgaand verkeer</u>	30
3.3	<u>Lucht en geluid</u>	32
3.4	<u>Schone en zuinige voertuigen</u>	34
	<u>AUTO PARKEREN</u>	37
4.1	<u>Inleiding</u>	37
4.2	<u>Parkeerdruk</u>	39
4.3	<u>Foutparkeren</u>	41
4.4	<u>Leefbaarheid en parkeren per stadsdeel</u>	43
4.5	<u>Toegevoegde parkeercapaciteit</u>	44



De Haagse Nota Mobiliteit (HNM) beschrijft het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2011 - 2020 met een doorblik naar 2030.

In de Monitor, die elke twee jaar verschijnt, wordt een beeld gegeven van de ontwikkeling van het ver-

keer en vervoer in Den Haag. Gemeten wordt de vordering op weg naar het halen van de beleidsdoelen zoals vastgesteld in de Haagse Nota Mobiliteit. Dit rapport is de derde in de reeks en geeft de toestand weer in 2016. Het eerste rapport vormt een nulmeting en was gebaseerd op cijfers uit 2011. Rapport

twee beschrijft de situatie in 2013. De rapportage is ingedeeld op basis van vier hoofdthema's. Onder de hoofdthema's wordt de ontwikkeling op zeventien indicatoren beschreven.

1. Bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid zijn de volgende indicatoren beschreven: 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.



- De doorstroming op regionale hoofdwegen is verder verbeterd. Op stedelijke hoofdwegen is de doorstroming vergeleken met 2013 enigszins afgenomen, maar wel beter dan in 2011.
- De verdeling van het autoverkeer over de inparkers wordt evenwichtiger.
- De reistijden met het OV naar toplocaties zijn iets verbeterd.
- De capaciteit en het gebruik van P+R-voorzieningen nemen toe.
- Het aantal fietsparkeerplekken groeit en voldoet in toenemende mate aan de stijgende vraag.

2. Vervoerwijze

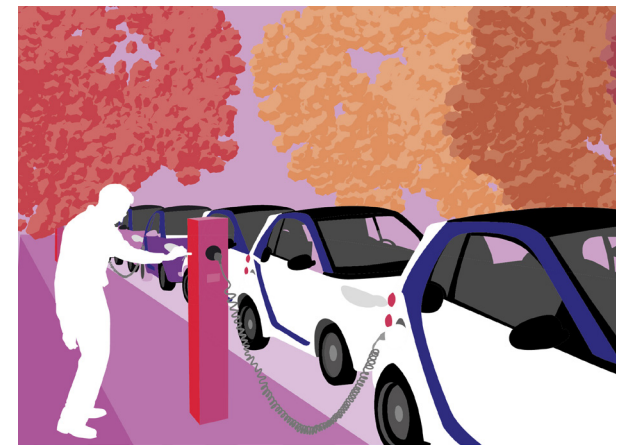
In hoofdstuk 2 wordt de keuze van vervoerwijze geïllustreerd aan de hand van de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen, het fietsgebruik, het gebruik van openbaar vervoer en de kwaliteit van de loop- en fietsroutes.



- De keuze van vervoerwijze ontwikkelt zich over een lange termijn, er is nog geen duidelijke trend waarneembaar.
- Wel groeit het fietsgebruik flink.
- Ook het aantal reizigers in tram en bus neemt toe.
- Het aantal treinreizigers op de Haagse stations blijft op hetzelfde niveau.
- De tevredenheid over de kwaliteit van loop- en fietsroutes is weer iets gestegen.

3. Leefbaarheid

De leefbaarheid wordt toegelicht aan de hand van de aantallen verkeersslachtoffers, de hoeveelheid verkeer op wijkontsluitingswegen, lucht- en geluidsknelpunten en het aandeel schone en zuinige auto's.



- Over de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Den Haag zijn geen duidelijke conclusies te trekken.
- Zoals beoogd neemt het aandeel verkeer op stedelijke hoofdroutes ten opzichte van wijkontsluitingswegen toe.
- Er zijn nog een paar knelpunten m.b.t. de luchtkwaliteit (NO₂); de knelpunten voor geluidhinder uit 2009 zijn opgelost.
- Het autobezit stijgt weer licht, het aandeel zuinige en elektrische auto's neemt toe.

4. Autoparkeren

Tot slot wordt in hoofdstuk 4 het autoparkeren belicht aan de hand van de parkeerdruk, het foutparkeeren, parkeeroverlast en de parkeercapaciteit.

Al met al gaan de veranderingen heel geleidelijk. De meeste ontwikkelingen gaan wel de goede kant op, maar voor een aantal beleidsdoelen is het nog niet zeker of die in 2020 gehaald zullen worden.



- Het aantal buurten met een hoge parkeerdruk is na een eerdere daling weer iets toegenomen.
- Het aantal buurten met een hoog aandeel foutparkeerders is toegenomen, en hangt samen met parkeerdruk en handhaving.
- Minder mensen ervaren overlast van parkeerproblemen.
- Tot en met 2016 zijn ca. 1900 parkeerplaatsen in woongebieden toegevoegd.



1.1 BEREIKBAARHEID AUTOVERKEER

Voor een goed functionerende stad zijn korte betrouwbare reistijden van belang. In de HNM is een aantal toplocaties vastgesteld die veel reizigers

aantrekken. Deze toplocaties zijn plekken waar veel werkgelegenheid en voorzieningen geconcentreerd zijn. De HNM geeft normen aan voor de bereikbaarheid van de toplocaties met de auto en met het openbaar vervoer.

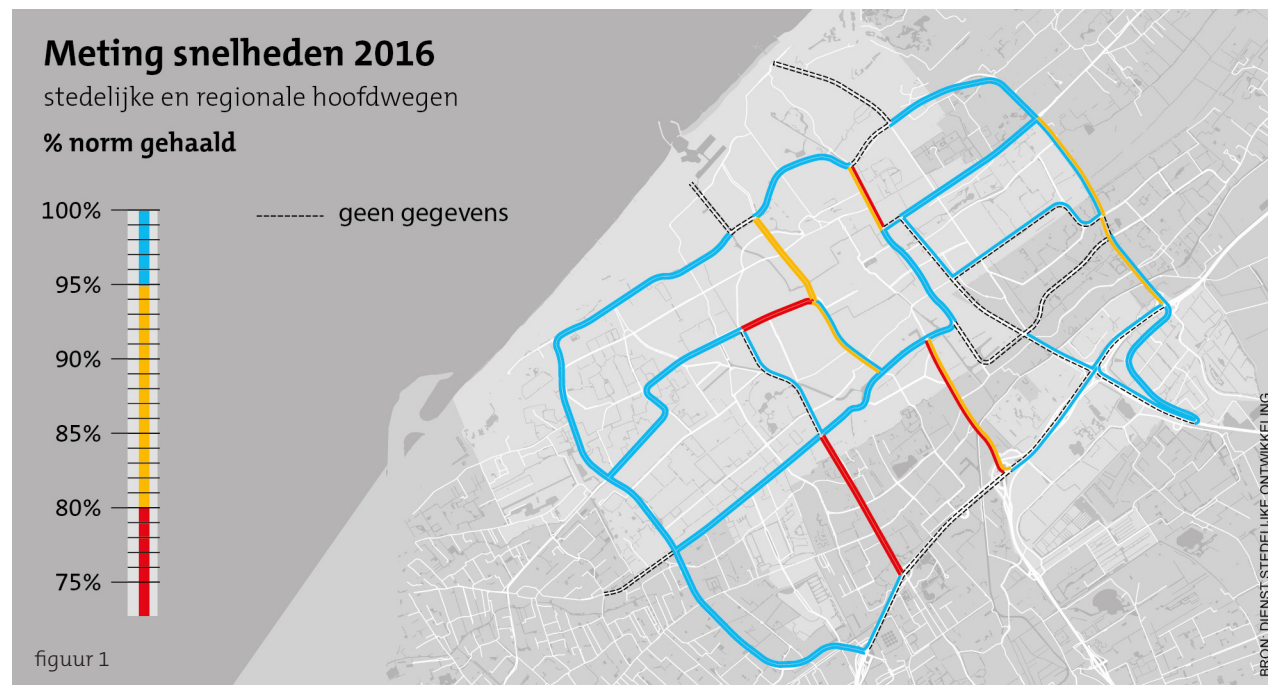
Voor de bereikbaarheid met de auto gaat de HNM uit van voldoende doorstroming op de regionale en stedelijke hoofdwegen. In [figuur 2](#) wordt het netwerk van regionale en stedelijke hoofdwegen aangegeven. Op deze hoofdwegen is een streefwaar-

de 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:

BELEIDSDOELSTELLINGEN	
Toplocaties voor werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn gedurende 95% van de tijd binnen 20 minuten bereikbaar vanaf de stadsrand met de auto.	
INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020
Trajectsnelheden	
• Regionale hoofdwegen	35-40 km/uur gedurende 95% van de tijd
• 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 of de streefsnelheid wordt gehaald. Als de streefsnelheid in meer dan 95% van de tijd wordt gehaald, voldoet het traject aan de beleidsdoelstelling.

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:

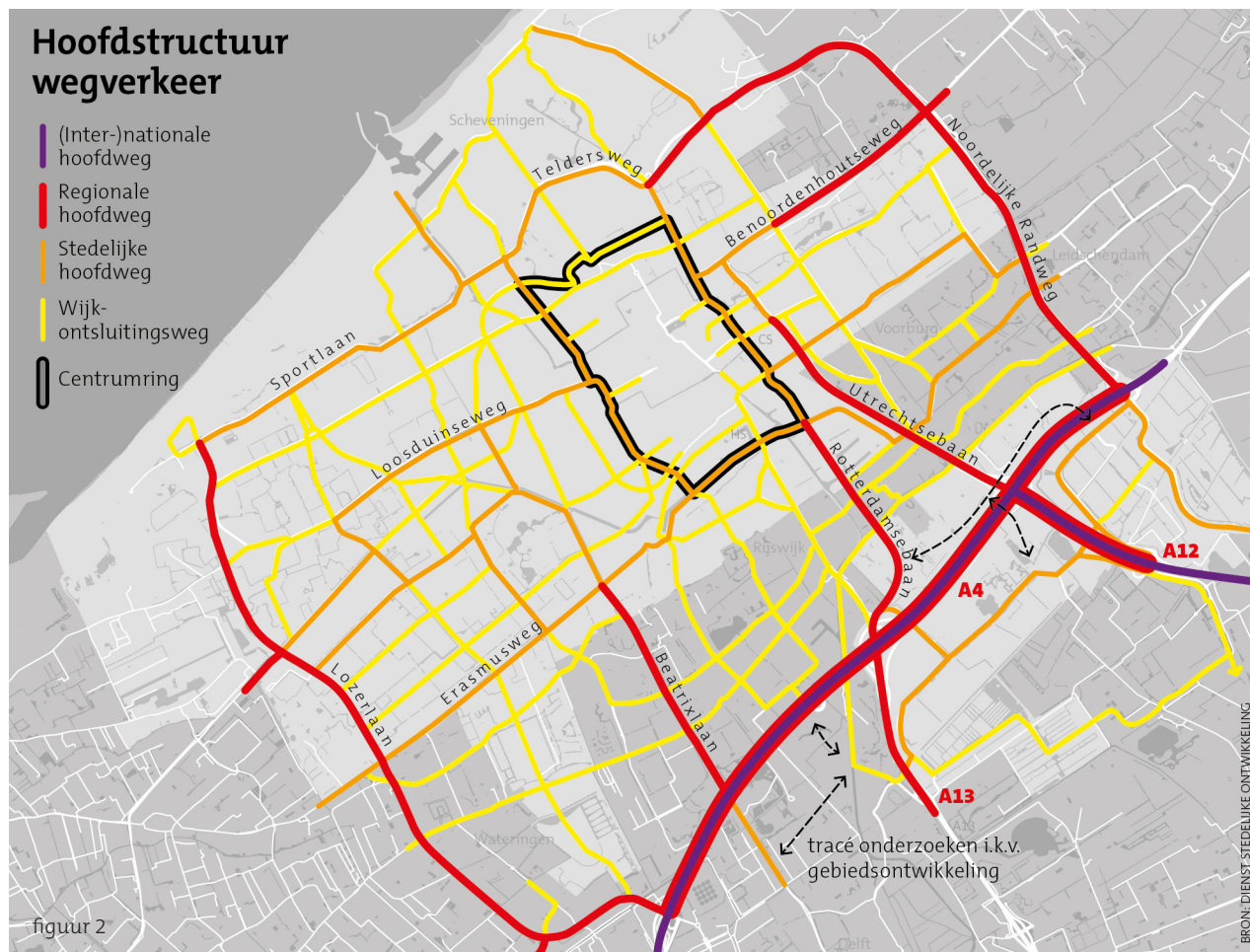
In [figuur 1](#) is te zien op welke deeltrajecten de norm wordt gehaald.

Voor de regionale hoofdwegen de Lozerlaan, de Noordelijke Randweg, de Prinses Beatrixlaan, de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg wordt gestreefd naar een trajectsnelheid 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 en in 2015 was dit opgelopen tot 72%. In het laatste jaar

van de metingen (2016) is het deel dat voldoet weer iets terug gelopen tot 69%. Hierbij moet echter worden opgemerkt dat meerdere delen van het wegenet dit jaar niet konden worden bemeaten.

De blauw gekleurde delen van de regionale hoofdwegen in [figuur 1](#) laten de delen zien die voldoen aan de norm (in 2016). Op de oranje gekleurde delen wordt de gewenste reissnelheid in 80% tot 95% van de tijd gehaald.

Ten opzichte van 2011 is op de Noordelijke Randweg de snelheid de stad in afgenomen, maar op de Benoordenhoutseweg en het laatste deel van de Utrechtsebaan is de snelheid de stad in toegenomen en hier wordt nu aan de norm voldaan.



Op de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en de Haagweg/Rijswijkseweg wordt, net als in 2011, (nog) niet aan de gestelde norm voor regionale hoofdwegen voldaan.

Voor de stedelijke hoofdwegen wordt gestreefd naar een minimale trajectsnelheid van 20-25 km/uur. De norm wordt in 2015 op 71% van de gemeten wegen gehaald. Een verbetering ten opzichte van de 67% die in 2011 werd gemeten. In 2016 is ook dit percentage heel licht teruggelopen tot 69%. Deze stedelijke hoofdwegen zijn in [figuur 1](#) blauw gekleurd. De Netherkade, onderdeel van de Centrumring, voldoet nu aan de norm. In 2011 was dat nog niet het geval.

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

Conclusie

Het autoverkeer stroomt op de meeste stedelijke en regionale hoofdwegen voldoende snel door. Op 69% van de regionale hoofdwegen wordt de gewenste reissnelheid en betrouwbaarheid gehaald. Van de stedelijke hoofdwegen voldoet 70% aan de norm, in beide gevallen is dit een toename ten opzichte van 2011.

INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020	GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
Trajectsnelheden	35-40 km/uur	2011	2013	2016
• Regionale hoofdwegen	gedurende 95% van de tijd	64%	63%	69%
• Stedelijke hoofdwegen	20-25 km/uur gedurende 95% van de tijd	67%	74%	70%

1.2 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 vier NS stations. Deze stations, in [figuur 4](#) “stadspoorten openbaar vervoer” genoemd, zijn Den Haag Centraal, Den Haag HS, Den Haag Laan van NOI (Beatrixkwartier) en Den Haag Ypenburg. Afhankelijk van het karakter in ruimtelijk-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. De streefwaarden zijn:

BELEIDSDOELSTELLINGEN

Toplocaties voor werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn vanaf de hoofdstations voldoende snel bereikbaar met het openbaar vervoer.

INDICATOR

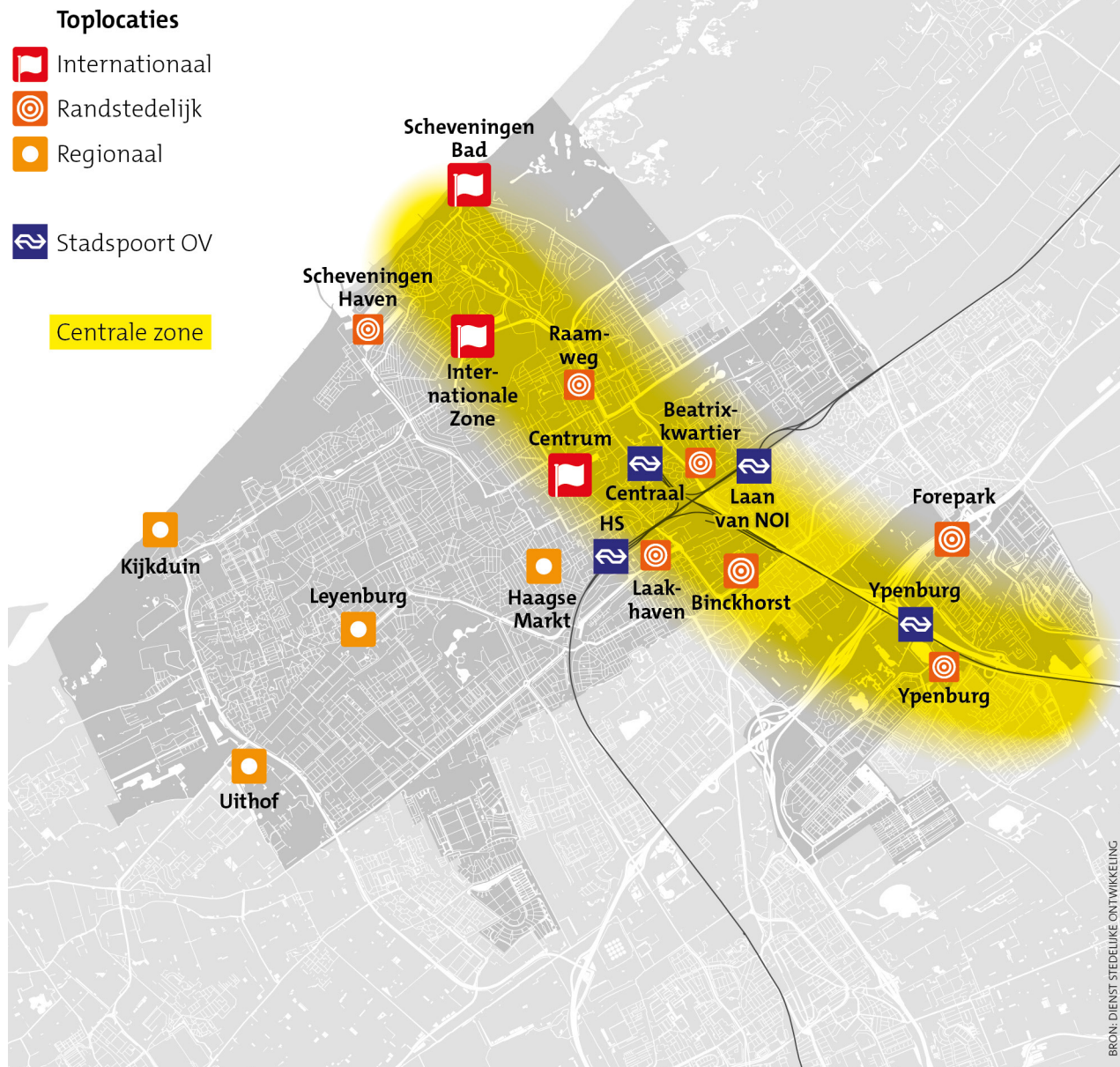
STREEFWAARDEN 2020

Reistijd naar toplocaties

- (inter)nationale < 15 min.
- Randstedelijke < 20 min.
- regionale < 30 min.

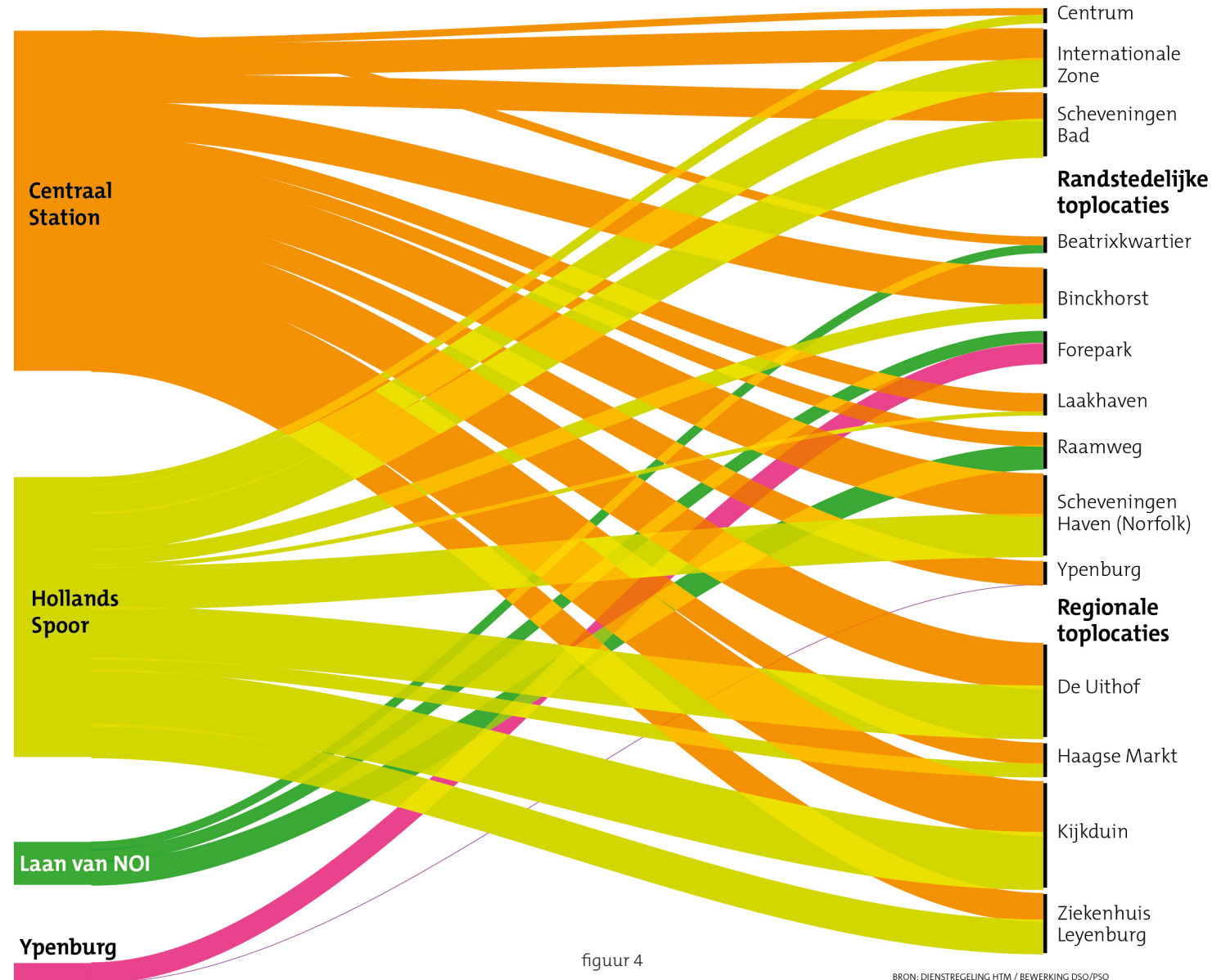
De reistijd met het openbaar vervoer is bepaald door de rijtijden volgens de dienstregeling te vermeerde-

Toplocaties en stadspoorten OV



Reistijden OV naar toplocaties 2016

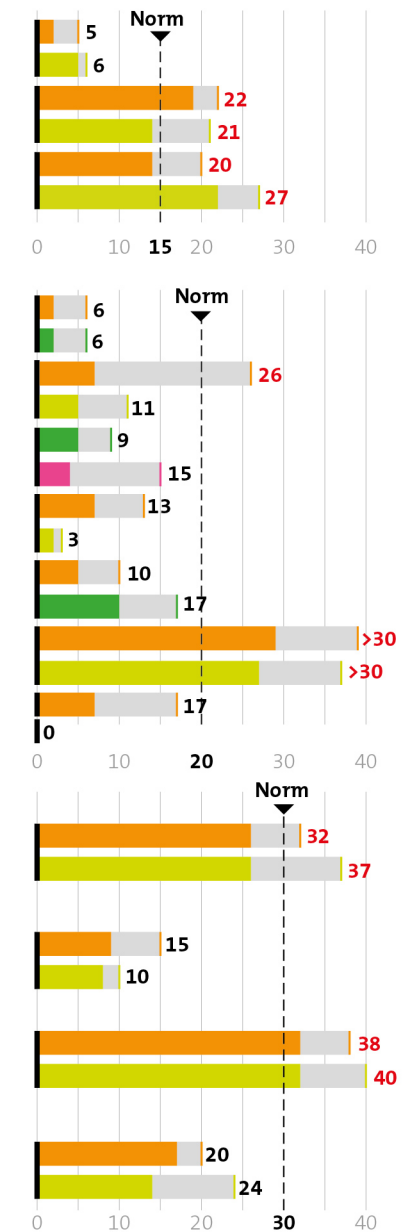
Gemiddelde in minuten tijdens de hele dienstregelingsperiode



figuur 4

BRON: DIENSTREGELING HTM / BEWERKING DSO/PSO

Rijtijd + overstaptijd in minuten



ren 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.

Reistijden en wachttijden worden berekend op basis van de dienstregeling. Dat betekent dat de nachtelijke uren, wanneer de tram niet rijdt, niet meetellen in de berekening, maar ook dat (nog) niet gerekend kan worden met de werkelijke reistijd, die immers kan afwijken van de dienstregeling. Hiervoor is inzicht nodig in de data over passagiersbewegingen van de OV-bedrijven.

Het streven is dat de toplocaties vanaf een stadspoort met het openbaar vervoer binnen 15, 20 of 30 minuten bereikbaar zijn met 95% van de ritten. In bijgaand overzicht is voor 2016 per toplocatie de gemiddelde rijtijd, de gemiddelde wachttijd en de gemiddelde totale reistijd weergegeven vanaf twee 'stadspoorten openbaar vervoer'. De rood gekleurde reistijden voldoen niet aan de norm.

Ten opzichte van 2013 is in 2016 één toplocatie meer binnen de reistijdnorm bereikbaar vanaf de twee dichtsbijzijnde (intercity)stations. Raamweg is nu zowel vanaf CS als vanaf Laan van NOI bereikbaar binnen de normtijd.

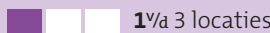
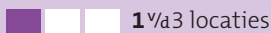
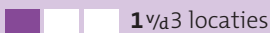
De reistijden vanaf CS naar de Binckhorst zijn op zich niet toegenomen, maar de verbinding bestaat nu alleen in de spits, waardoor deze in 2016 lager scoort dan in 2011. Vanaf HS is De Uithof minder goed bereikbaar. Dit hangt samen met de verlaagde frequentie van dit deel van tramlijn 4 in het weekend. Hierdoor is De Uithof in 2016 net boven de norm geëindigd.

Beter bereikbaar geworden zijn De Haagse Markt en Ziekenhuis Leyenburg (Haga). Voor de Haagse Markt betreft het met name enige rijtijdwinst als gevolg van doorstromingsmaatregelen.

Samengevat ziet het er als volgt uit (zie kader onderaan).

Conclusie

In 2016 waren 8 van de 14 toplocaties met het openbaar vervoer voldoende snel bereikbaar vanaf twee (intercity)stations. Dat is één locatie meer dan in 2013 (Raamweg). Onvoldoende scoren de locaties Scheveningen Bad, Internationale Zone, Scheveningen Haven, De Uithof en Kijkduin.

INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020	GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
Reistijd naar toplocaties		2011	2013	2016
• (Inter)nationaal	< 15 min.	 1 ⅓ 3 locaties	 1 ⅓ 3 locaties	 1 ⅓ 3 locaties
• Randstedelijk	< 20 min.	 6 ⅗ 7	 4 ⅗ 7	 5 ⅗ 7
• Regionaal	< 30 min.	 2 ¼ 4	 2 ¼ 4	 2 ¼ 4
BRON: DIENSTREGELING HTM				

1.3 P+R VOORZIENINGEN

Goede P+R voorzieningen kunnen het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren en auto-verplaatsingen wegnemen. Hiermee wordt ook de druk op de parkeervoorzieningen in de stad vermindert. In de HNM is als doelstelling opgenomen dat het aantal P+R-parkeerplaatsen in de regio Haaglanden moet 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.

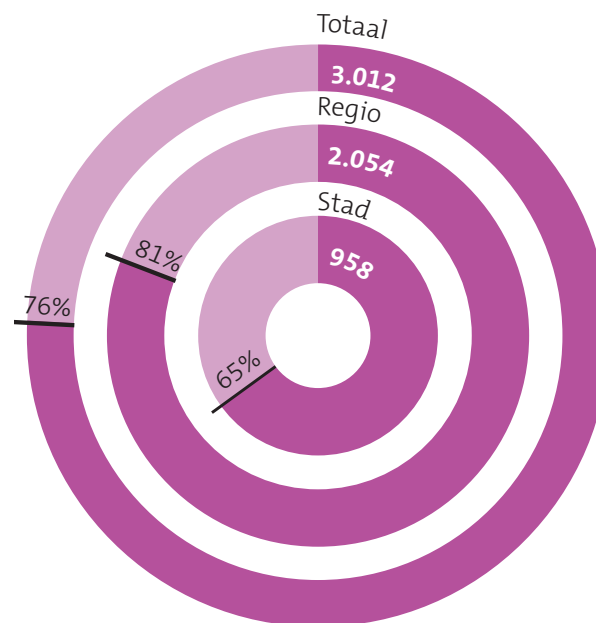
Met enige regelmaat worden onderzocht:

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

P+R Hoornwijck met 440 parkeerplaatsen is geopend in oktober 2007. Vanaf de opening is het ge-

P+R voorzieningen

Capaciteit en bezetting 2015/2016



figuur 5

BRON: TELLINGEN FIETS EN P+R BIJ OV REGIO DEN HAAG - 2016, METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

bruik gestaag toegenomen. De bezetting is het hoogst in de weekeinden. Inmiddels is deze P+R verplaatst naar een garage aan de Laan van Zuid Hoorn

in verband met de aanleg van de Rotterdamse baan. In 2011 had Den Haag naast Hoornwijk ook het P+R terrein bij station Laan van NOI in gebruik. In 2012 zijn P+R's De Uithof en Ypenburg in gebruik genomen. Deze P+R's bieden respectievelijk 140 en 220 parkeerplaatsen. Beide P+R's worden vooral op werkdagen goed gebruikt. Gemiddeld is de bezetting van de Haagse P+R terreinen toegenomen van 32% naar 65%.

Sinds de laatste rapportage in 2013 is het aantal P+R parkeerplaatsen in Den Haag toegenomen met 175. Het aantal P+R-parkeerplaatsen in de regio Haaglanden is toegenomen met 259 tot 3012.

Conclusie

In de regio Haaglanden zijn in 2016 ruim 3000 parkeerplaatsen beschikbaar op 16 P+R-voorzieningen. In Den Haag zijn ca. 950 P+R parkeerplaatsen beschikbaar. Ten opzichte van 2013 is het aantal P+R plekken in de regio met ca. 260 toegenomen. Gemiddeld is de Haagse bezetting 65%, dit is een toename ten opzichte van 2013 en een verdubbeling ten opzichte van 2011.

BELEIDSDOELSTELLINGEN	INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020	GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
			2011	2013	2016
Aantrekkelijke ketenmobiliteit door goede voorzieningen voor ketenmobiliteit en verdubbeling van het aantal P+R plaatsen in de regio Haaglanden.	Aantal P&R-parkeerplaatsen in regio Haaglanden	Toename van ca. 2500 tot 5000	2.338	2.753	3.012
	Bezettingsgraad P&R-parkeerplaatsen in Den Haag	Toename	32%	40%	65%

1.4 FIETSPARKEREN

In deze monitor wordt een beeld gegeven van het aantal gestalde fietsen in het Centrum, Scheveningen en op veel openbaar vervoerknooppunten, waaronder de hoofdstations, zie [figuur 6](#). 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. Inmiddels zijn de doelstellingen voor het fietsbeleid bijgesteld in het Meerjarenprogramma Fiets. Samengevat ziet dit er zo uit:

BELEIDSDOELSTELLINGEN

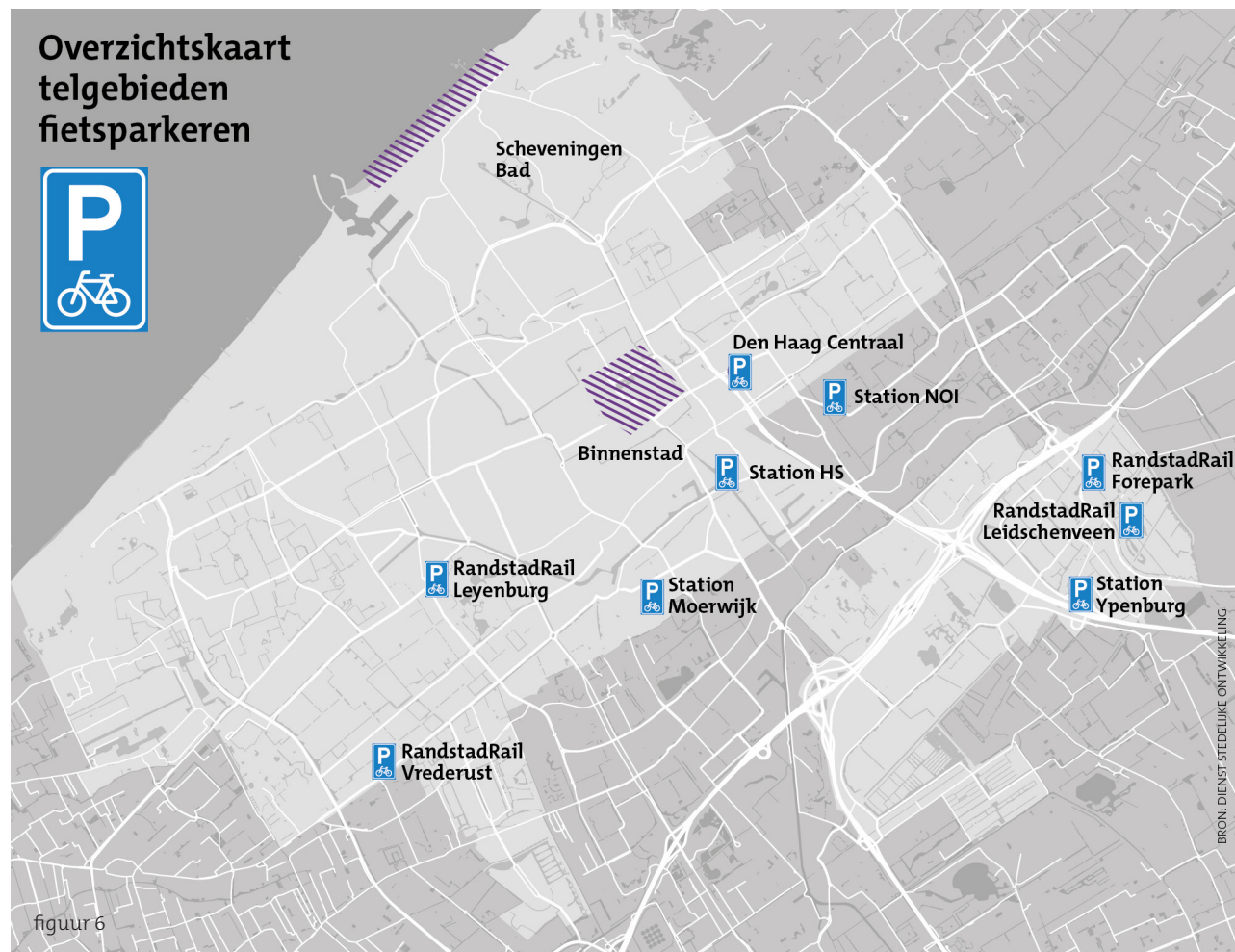
Stimuleren van het fietsgebruik door te voldoen aan de vraag naar bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen bij stations, OV-haltes en bij centra.

INDICATOR

STREEFWAARDEN 2020

Aantal fietsparkeerplekken in geselecteerde gebieden	Binnenstad: toename 2500 Overig: toename
Bezettingsgraad fietsparkeerplekken in geselecteerde gebieden	< 100%

Overzichtskaart telgebieden fietsparkeren



figuur 6

Fietsparkeervoorziening

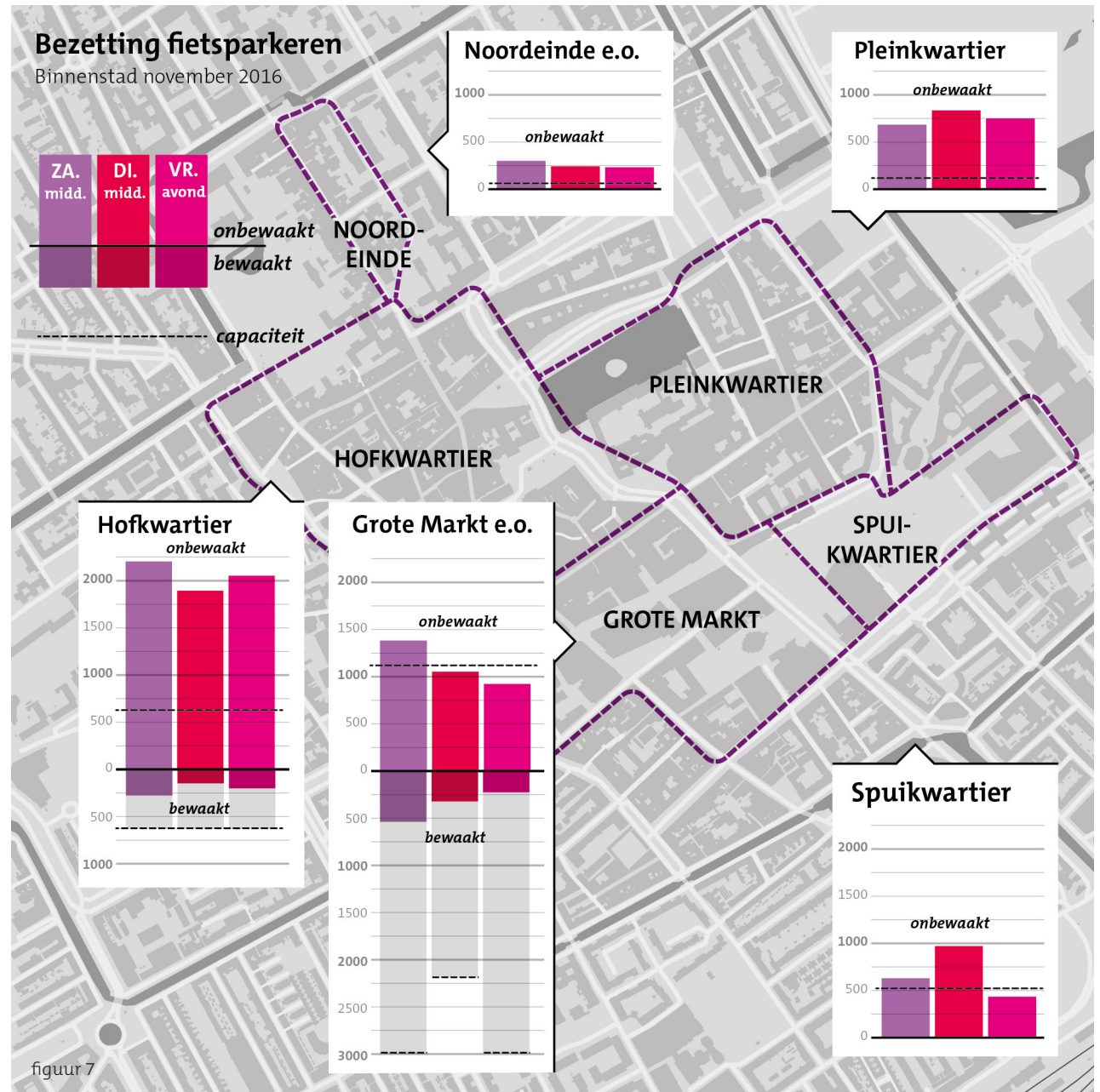


Om de ontwikkeling te monitoren is de stallingscapaciteit geteld en het aantal gestalde fietsen. Ook de 'los' gestalde fietsen worden meegeteld, omdat daarmee duidelijk wordt hoe groot de capaciteitsvraag is. Een samenvattend overzicht is opgenomen in [figuur 6](#).

Het totaal van de genoemde parkeercapaciteit in Den Haag is in 2016 zo'n 20.300. Op de drukke momenten is de stallingsvraag aanzienlijk groter dan het aantal beschikbare fiets parkeerplaatsen, al staan niet alle bewaakte stallingen dan helemaal vol.

Het aantal geparkeerde fietsen in de binnenstad (zie [figuur 7](#)) bedraagt volgens de tellingen in 2016 gemiddeld zo'n 6100 per dag. In 2013 bedroeg het aantal fietsparkeerplekken in de binnenstad ruim 2300 (bewaakte en onbewaakte stallingsmogelijkheden). Dit aantal is in 2016 gestegen tot 5900, een toename van 3600. De stallingsvraag in de binnenstad is zowel overdag als 's avonds hoog, ook in het week-einde. Alleen in de omgeving van de Kalvermarkt / Turfmarkt (Spuikwartier) beperkt de drukte zich tot werkdagen overdag.

In het gereguleerde gebied rond de Grote Marktstraat en Spui, waar stallen buiten de daarvoor bestemde voorzieningen niet is toegestaan en sinds oktober 2016 wordt gehandhaafd, wordt de capaciteit van stallingen niet volledig benut en wordt nog een deel fout gestald. Een vergelijking tussen tellingen van november en april 2016 laat wel zien dat het handhaven invloed heeft en leidt tot meer gebruik van stallingen, maar ook verschuiving van



INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020	GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
		2011	2013/'15	2015/'16
Aantal fietsparkeerplekken in geselecteerde gebieden	Binnenstad: toename 2500	2.100	2.300	5.900
	Overig: toename	9.900	13.700	14.500
Bezettingsgraad fietsparkeerplekken in geselecteerde gebieden	< 100%	110%	104%	87%

het gereguleerde gebied naar de omgeving. In het Hofkwartier en Pleinkwartier wordt de capaciteit volledig benut en is sprake van overbezetting. Om de druk hier te verlichten zijn eind 2016 nieuwe stallingen in gebruik genomen (Nobelstraat, 500 plekken; Plein, pop-up 150 plekken). Deze zijn nog niet in de tellingen opgenomen.

In de stallingen van Biesieklette in de binnenstad kunnen fietsen sinds 1 december 2013 gratis gestald worden. Mede hierdoor is het gebruik van de stallingen toegenomen. Tussen 2014 en 2016 is het totale aantal gestalde fietsen in stallingen van Biesieklette gestegen van ruim 440.000 tot ruim 850.000 per jaar.

Bij het Centraal Station zijn onder het Prins Bernhardviaduct 500 onbewaakte fietsparkeerplekken bijgeplaatst en aan de andere kant van het spoor is in 2015 de stalling Anna van Buerenstraat geopend met ca. 1100 plekken. Uit de telling van 2016 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 inpandige stallingen,

vooral bij het CS, niet volledig worden benut. Momenteel wordt onder het Koningin Julianaplein een ondergrondse fietsenstalling met circa 8.500 plekken gerealiseerd; bij verschillende NS-stations zijn nieuwe stallingen in voorbereiding.

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 Laan van NOI staan aanzienlijk meer fietsen dan er reguliere 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 recente tellingen beschikbaar.

Sinds de zomer van 2014 kan ook op Scheveningen de fiets gratis gestald worden in de Biesieklette stallingen. De onbewaakte plekken in Scheveningen worden zeer intensief gebruikt.

Conclusie

In de binnenstad is de stallingsvraag buiten het gebied rond de Grote Marktstraat aanzienlijk groter dan het beschikbare aantal fietsparkeerplekken. Hier is echter de laatste jaren de capaciteit vergroot. Maar ook bij de stations HS en CS staan meer fietsen op maaiveld dan daar fietsparkeerplekken zijn, maar de inpandige fietsparkeercapaciteit wordt nog niet volledig benut. Bij de kleinere stations en RandstadRail haltes staan meer fietsen dan er fietsparkeerplekken zijn. In Scheveningen in de onbewaakte plekken staan meer fietsen gestald, dan er fietsparkeerplekken zijn. De Biesieklettstallingen zijn nog onderbenut.

1.5 EVENWICHTIGE VERDELING AUTOVERKEER

Veel autoverkeer gebruikt de Utrechtsebaan als route om de stad in of uit te rijden. De verkeersdruk op de centrale delen van de stad is daardoor relatief hoog en levert daar problemen op zoals filevorming en aantasting van de leefbaarheid en het milieu. Het beleid is daarom gericht op een betere, meer evenwichtige, verdeling van het autoverkeer over de 'inprikkers'. Hiertoe zijn voor de verschillende delen van de stad voorkeursroutes geformuleerd, zoals te zien is in [figuur 8](#).

Voor de vijf belangrijkste inprikkers wordt nabij de aansluitingen op de A4 de hoeveelheid verkeer gemonitord. Figuur 9 toont per inprikkers de hoeveelheid verkeer op een weekdag in 2016 en het verloop van de onderlinge verdeling.

Uit de metingen blijkt dat in 2016 43% van het autoverkeer stad-in of stad-uit gebruik maakt van de Utrechtsebaan, ook verkeer waarvan het gewenst is dat het van een andere route gebruikmaakt, zoals in het streefbeeld is aangegeven. Een verschuiving



naar de voorkeursroutes is gewenst, zodat de druk op de routes die aansluiten op de Utrechtsebaan kan afnemen.

De grootste toename van het verkeer vond de afge-

lopen jaren plaats op de Wippolderlaan, waar de intensiteit steeg van ruim 63.000 tot ruim 78.000 motorvoertuigen/etmaal (weekdag). De toename van de Wippolderlaan was er al tussen 2011 en 2014, de extra toename in 2016 komt mogelijk door de opening van de A4 tussen Delft en Schiedam (18 december 2015).

De hoeveelheid verkeer op de Prinses Beatrixlaan, de Noordelijke Randweg en de Haagweg/Rotterdamsebaan blijft ongeveer stabiel. Het verkeer op de Utrechtsebaan is sinds 2011 met 5% toegenomen.

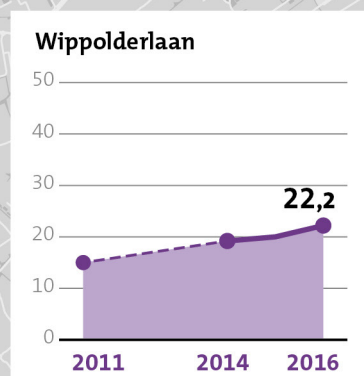
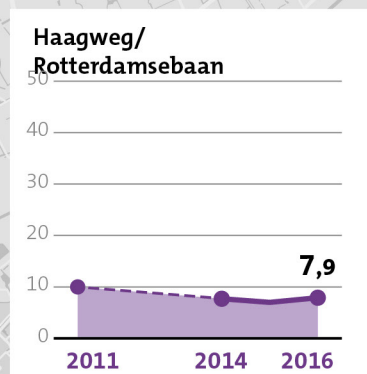
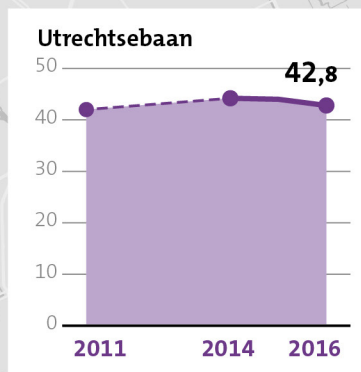
Conclusie

De Utrechtsebaan verwerkt nog steeds 43% van het autoverkeer op de inprikkers. Het aandeel autoverkeer dat de Wippolderlaan verwerkt neemt toe ten opzichte van het aandeel dat de Utrechtsebaan verwerkt. De verdeling wordt iets evenwichtiger.

BELEIDSDOELSTELLINGEN	INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020	GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
Een evenwichtige verdeling van het autoverkeer over de inprikkers.	Aandelen van het autoverkeer op de inprikkers	Aandeel inprikkers Utrechtsebaan verlagen	2011 42%	2014 44%	2016 43%

Verdeling van het autoverkeer over de vijf inprikkers

Op weekdays 2016



Aantal motorvoertuigen
op weekdays 2016

Noordelijke randweg

52.200

Utrechtsebaan

151.100

Haagweg/
Rotterdamsebaan

27.800

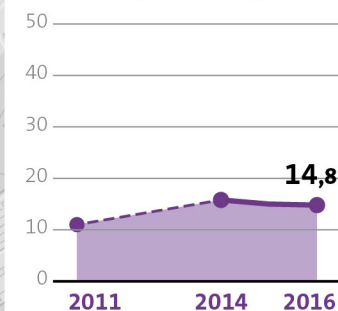
Prinses Beatrixlaan

43.600

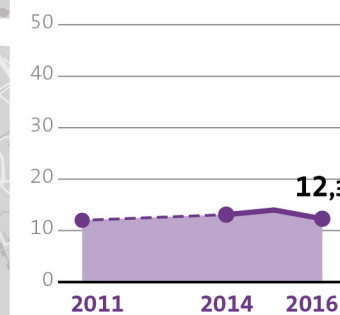
Wippolderlaan

78.200

Noordelijke randweg



Prinses Beatrixlaan



BRON: DIENST STEDELIJKE ONTWIKKELING

figuur 9



2.1 MODAL SPLIT

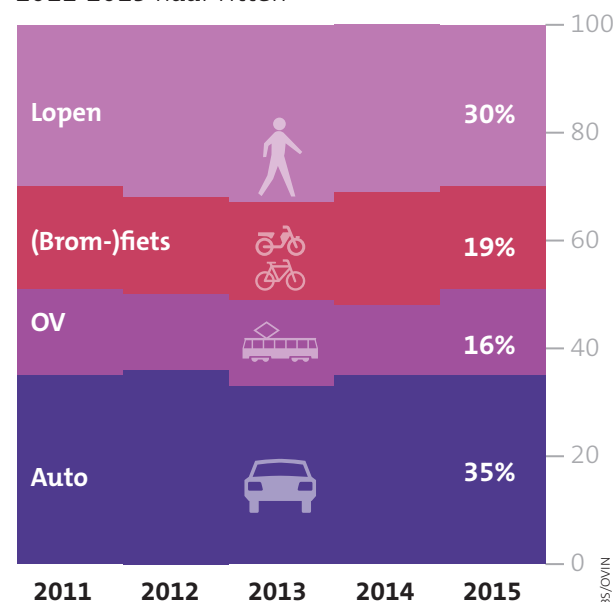
Naar verwachting zal het inwoneraantal van Den Haag de komende jaren nog stevig doorgroeien. De verwachting is dan ook dat het aantal verplaatsingen en daarmee het verkeer in Den Haag blijft toenemen. Het beleid is er op gericht dat een groter

deel van de verplaatsingen lopend, op de fiets of met 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, dit is de door de gemeenteraad vastgestelde topindicator vervoerwijzekeuze.

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.

Vervoerwijzekeuze in Den Haag

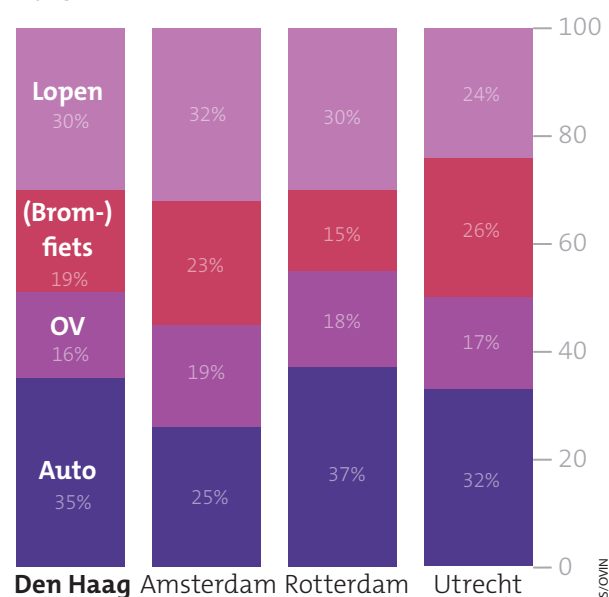
2011-2015 naar ritten



figuur 10

Vervoerwijzekeuze in de G4

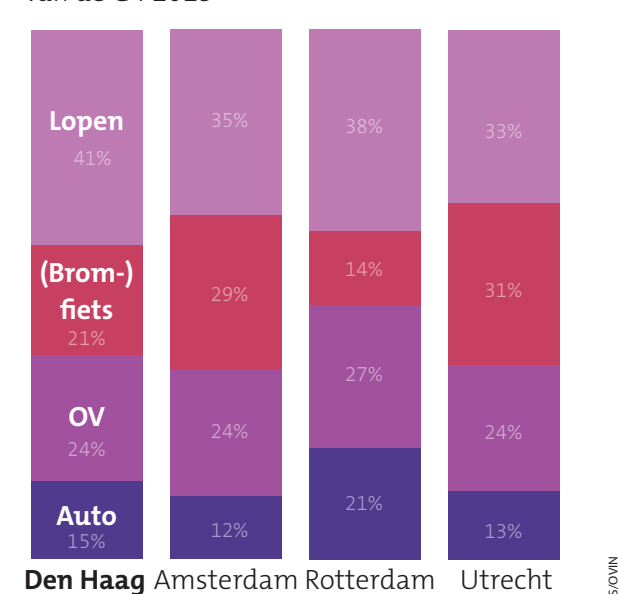
2015



figuur 11

Vervoerwijzekeuze naar centrum

van de G4 2015



figuur 12

BELEIDSDOELSTELLINGEN

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.

INDICATOR

STREEFWAARDEN 2020

Aandeel ritten in Den Haag per OV, fiets en auto

Toename aandeel OV en fiets, afname aandeel auto

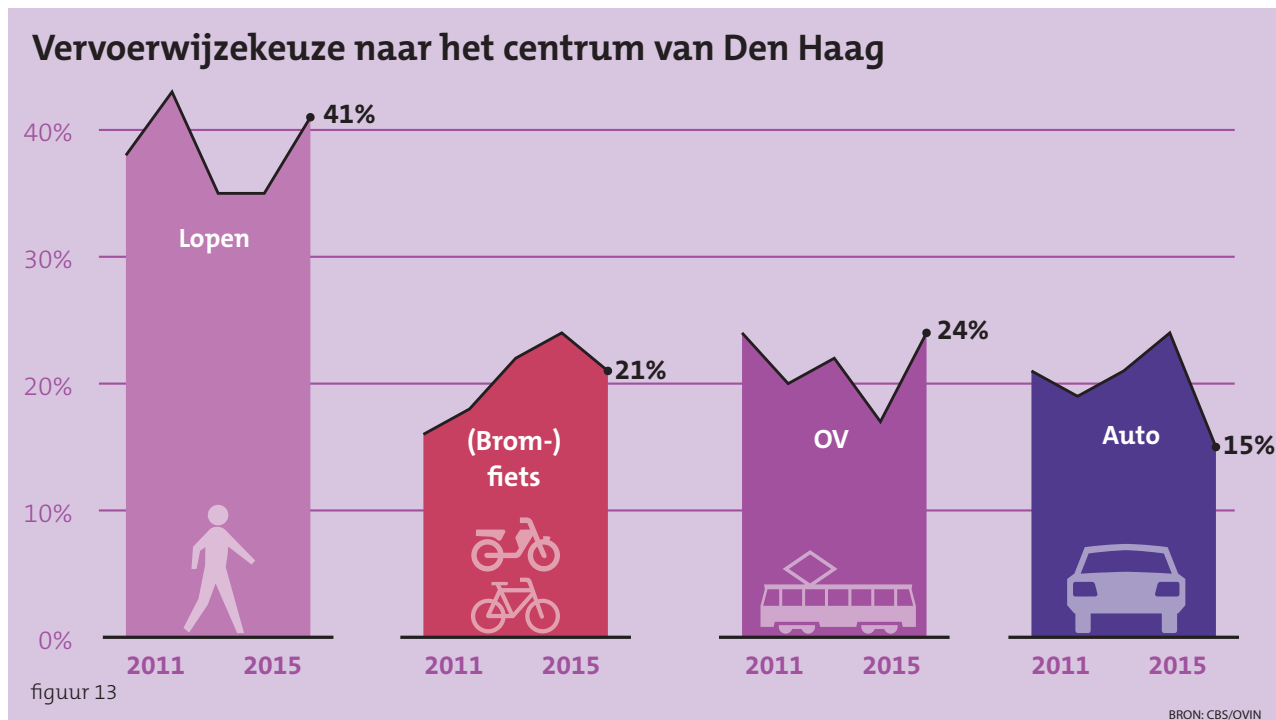
Omdat het onderzoek steunt op een beperkt aantal enquêtes in Den Haag is de onzekerheidsmarge relatief groot. Zo geeft het CBS aan dat het aandeel openbaar vervoer in 2013 tussen 13 en 22 procent ligt. Een ontwikkeling is dan ook pas te zien als van een reeks van jaren gegevens op een rij kunnen worden gezet. De meest recente gegevens zijn van 2015. Dit heeft geleid tot het volgende beeld van de verdeling van de vervoerwijze in Den Haag (Hagenaars en niet-Hagenaars):

De belangrijkste conclusie die nu uit deze gegevens getrokken kan worden is dat milieuvriendelijke ver-

voerwijzen als lopen en fietsen binnen Den Haag voor ongeveer de helft van de ritten worden ingezet. Samen met het OV nemen deze vervoerwijzen bijna tweederde van de ritten voor hun rekening.

Van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht zijn vergelijkbare gegevens beschikbaar. In Rotterdam (37%) worden iets meer ritten met de auto afgelegd dan in Den Haag (35%). In Utrecht zijn dat er met 32% juist iets minder dan in Den Haag. In Amsterdam is dat beduidend minder (25%) terwijl alle andere modaliteiten in Amsterdam juist hoger scoren.

Uit de beperkte set gegevens mogen slechts voor-



zichtig indicatieve conclusies worden getrokken. In 2015 lijkt er voor een bezoek aan de binnenstad meer te worden gelopen en van het OV gebruikt gemaakt te worden. Er wordt iets minder gefietst en van de auto gebruik gemaakt dan in 2014. Over een langere periode zien we echter dat er fluctuaties zijn van jaar tot jaar.

Hagenaars fietsen binnen Den Haag relatief meer, dan niet-Hagenaars. Niet Hagenaars maken relatief meer gebruik van het OV. De verklaring hiervoor is dat Niet Hagenaars veelal met het OV naar Den

Haag komen en dan binnen Den Haag geen (eigen) fiets tot hun beschikking hebben ofwel de weg niet goed kennen.

Het verband tussen de keuze van het vervoermiddel en de afstand per rit is niet verrassend (zie [figuur 14](#)). Op korte afstanden wordt vooral gelopen: tot 2½ km gaat 59% van de ritten lopend. Het gebruik van de fiets is groot tot 7½ kilometer, maar ook tot 10 kilometer wordt nog veel gefietst. Het OV-gebruik is aanzienlijk vanaf 2½ kilometer en neemt toe naar

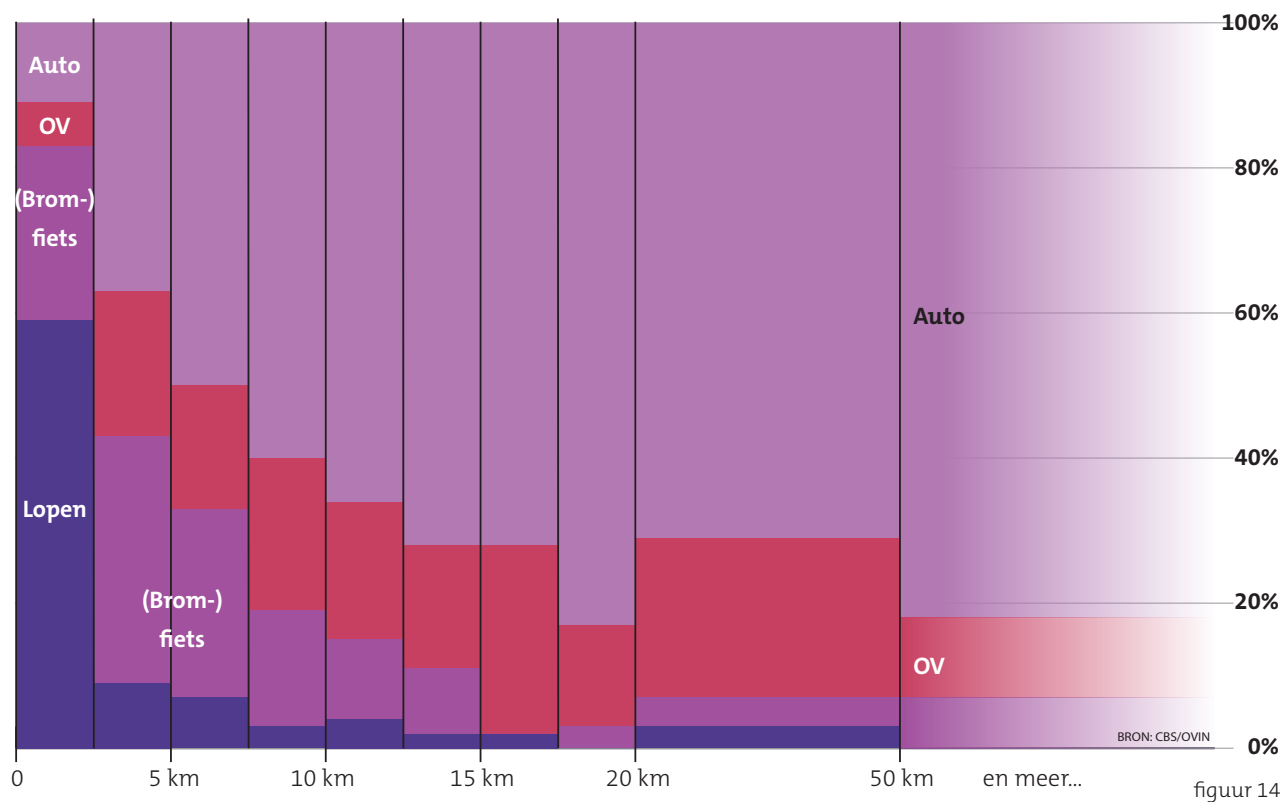
mate de afstand groter is. Tot 7½ kilometer verplaatst minstens de helft van de Hagenaars zich te voet, met de fiets of in het openbaar vervoer. Vanaf 5 kilometer worden ritten steeds vaker met de auto afgelegd.

Conclusie

In 2015 wordt voor 35% van de ritten in Den Haag de auto gebruikt. Dit aandeel is stabiel.

Vervoerwijzekeuze per rit van de Hagenaar

Naar reisafstand, 2015



INDICATOR		STREEFWAARDEN 2020	GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
			2011	2013	2015
OV aandeel in Den Haag	Toename		16%	18%	16%
(Brom-, snor-) fiets aandeel in Den Haag	Toename		19%	17%	19%
Auto aandeel in Den Haag	Afname		35%	32%	35%

BRON: OVIN, BEWERKING PSO

2.2 FIETSGEBRUIK

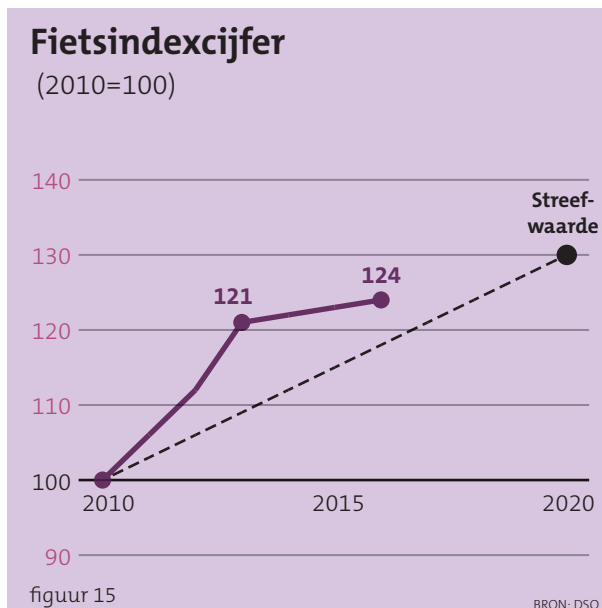
Fietsen is een goedkope, gezonde en milieuvriendelijke manier om je te verplaatsen. Beleidsdoel is om meer mensen te laten fietsen. Het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) geeft een globaal beeld van het aantal ritten in de stad dat op de fiets wordt afgelegd. Een duidelijke ontwikkeling in het fietsgebruik is op basis van de OVIN gegevens echter niet te geven.

De tellingen van de gemeente geven hiervan een beter beeld.

BELEIDSDOELSTELLINGEN	
Een duurzame en gezonde stad door meer en vaker gebruik te maken van de fiets.	
INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020
Jaarlijks aantal ritten met de fiets	Toename met 30%

Uit het OVIN komt naar voren dat in Den Haag in de afgelopen jaren gemiddeld zo'n 118 miljoen ritten per jaar met de fiets worden gemaakt. Zo'n 13% van de fietsritten wordt in 2015 gemaakt door niet-Hagenaars. In 2015 wordt 2,5% van de fietsritten met een elektrische fiets afgelegd.

Als 'beleidsdoelstelling fiets', staat in de Haagse Nota Mobiliteit het doel om het fietsgebruik in de periode



2010 - 2020 met 30% te laten groeien en in de periode 2010 - 2030 met 50%.

Om het fietsgebruik te monitoren worden metingen verricht. Op 11 plaatsen in Den Haag wordt vier maal per jaar gedurende drie weken het fietsverkeer geteld. Deze metingen vinden plaats vanaf 2010 en worden beschouwd als een goede indicator van de ontwikkeling van het fietsen in Den Haag.

In [figuur 15](#) is de gewenste groei zoals deze wordt aangegeven in de Haagse Nota Mobiliteit en de gemeten groei gepresenteerd.

Onlangs is de methode voor het vaststellen van de

fietsindex herzien. Derhalve wijken de hier gepresenteerde cijfers enigszins af van de cijfers in eerdere edities van de monitor

Daarnaast voert de MRDH tellingen uit op elf punten rondom de gemeente Den Haag. Ook deze laten een groei zien in het aantal passerende fietsen van 24% in de periode 2009/'10 tot 2015/'16.

Uit deze cijfers blijkt dat het fietsgebruik in de stad harder lijkt te groeien dan het landelijk gemiddelde.

Conclusie

Het indexcijfer voor het fietsgebruik op werkdagen blijft toenemen en bedraagt in 2016 124 (2010 = 100). Daarmee is de groeicurve iets gunstiger dan de gewenste groei conform de Haagse Nota Mobiliteit.

Bijdrage aan de groei van aantal fietskilometers

Tussen 2005 en 2015

“Sinds 2005 is het fietsgebruik in heel Nederland (de optelsom van het aantal op gewone en e-fietsen afgelegde kilometers) toegenomen met 11%. Zowel de groei van het aantal mensen dat fietst als de toegenomen mobiliteit per persoon (vaker en verder verplaatsen) dragen bij aan het grotere aantal fietskilometers.

Het fietsgebruik is vooral toegenomen voor vrijetijdsverplaatsingen, verplaatsingen naar en van onderwijsinstellingen en woon-werkverplaatsingen.

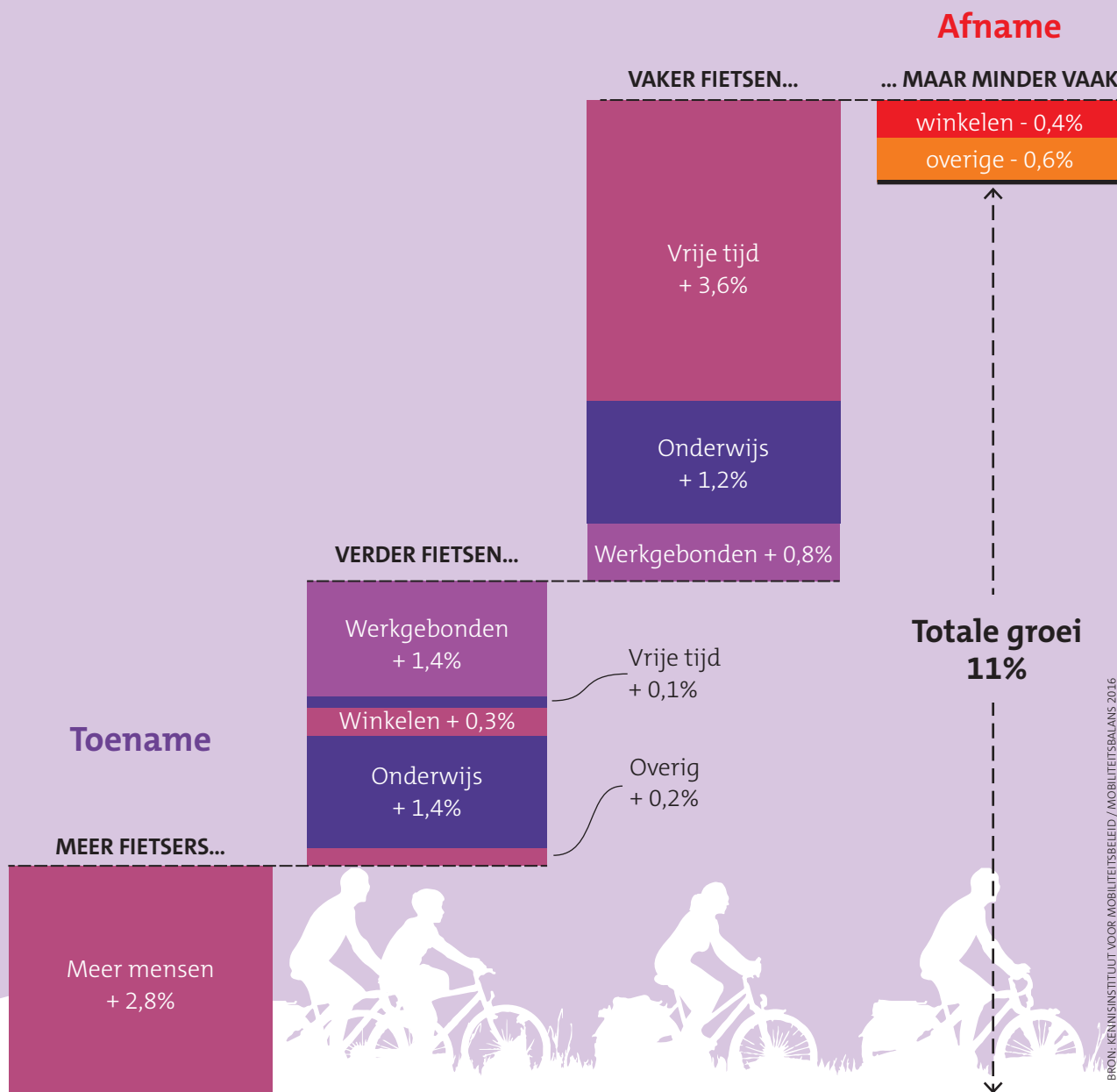
Voor winkelen fietsen Nederlanders minder vaak ten opzichte van tien jaar geleden.

Een deel van het toegenomen fietsgebruik komt voor rekening van de e-fiets, die behalve door ouderen ook steeds vaker wordt gebruikt door volwassenen jonger dan 65 jaar.”

Op basis van de fietsindex lijkt de groei van het fietsgebruik in Den Haag sneller te verlopen dan het landelijke gemiddelde.



figuur 16



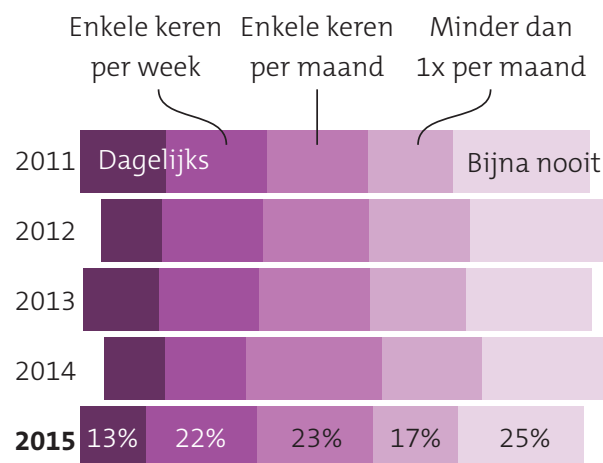
2.3 OPENBAAR VERVOER GEBRUIK

Uit gegevens van het OViN komt naar voren dat driekwart van de Hagenaars wel eens gebruik maakt van het OV. Bijna 60% doet dit enkele keren per maand of vaker. Een kwart van de Hagenaars reist zelden of nooit met het openbaar vervoer. De monitor Stedenbaanplus¹ presenteert jaarlijks het aantal in- en uitstappers op de Haagse stations. Het aantal in- en uitstappers is sinds 2010 teruggelopen om vanaf 2014 weer licht toe te nemen.

In de Mobiliteitsbalans 2015 van het Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu worden enkele uitspraken

Gebruik van het openbaar vervoer

Door Hagenaars, 2011 t/m 2015



figuur 17

BRON: OVIN, BEWERKING PSO

1) Stedenbaanplus is een programma voor ruimtelijke ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer in het zuidelijk deel van de Randstad.

BELEIDSDOELSTELLINGEN

Een duurzame en gezonde stad door meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.

INDICATOR

STREEFWAARDEN 2020

Jaarlijks aantal ritten met het OV

Toename met 40%

gedaan die het belang van openbaar vervoer voor de bereikbaarheid van Den Haag benadrukken.

“Voor alle verplaatsingen met een herkomst én een bestemming in één van zeven steden in de Randstad speelt het openbaar vervoer (vooral de trein)

een belangrijke rol. Tussen Amsterdam en Utrecht, Den Haag en Utrecht en Den Haag en Leiden is het aandeel van het openbaar vervoer zelfs groter dan het aandeel van de auto”.

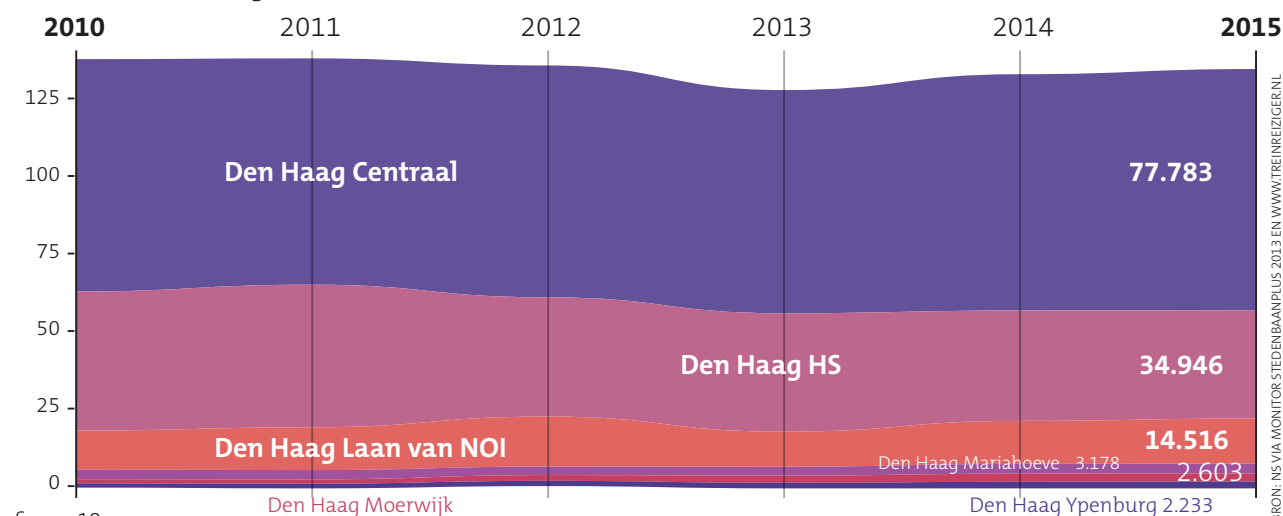
Uit het mobiliteitsbeeld van 2016 blijkt dat:

“Voor pendel naar en uit Den Haag is het aandeel van het OV ca. 30%. Voor woon-werk verkeer binnen Den Haag is de fiets het belangrijkste vervoermiddel (37%), het OV wordt hiervoor door ca. 15% van de verplaatsingen gebruikt”.

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. In [figuur 19](#) is

Dagelijks aantal in- en uitstappers op de Haagse stations

Per etmaal door Hagenaars, 2011 t/m 2015

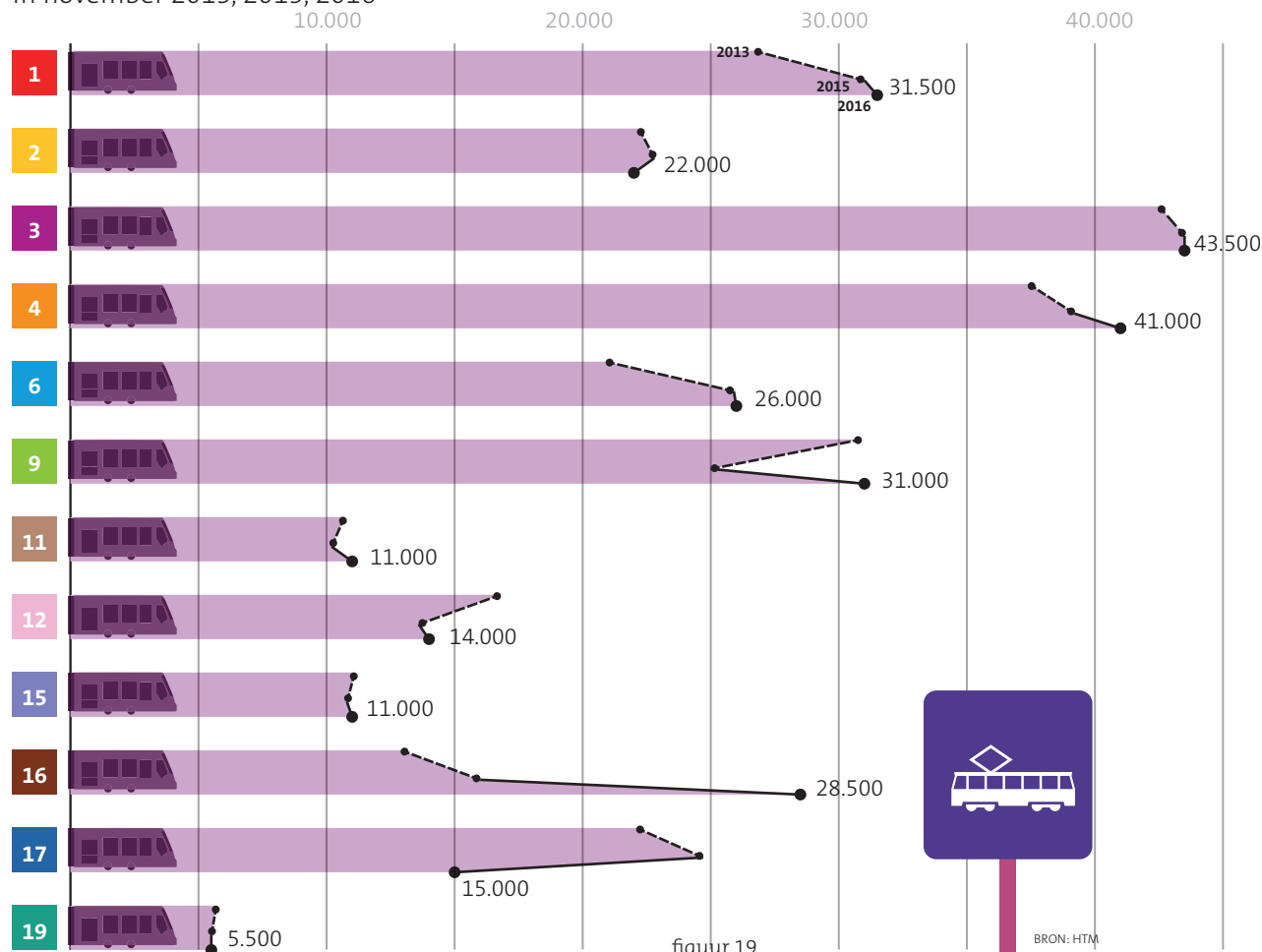


figuur 18

BRON: NS VIA MONITOR STEDENBAANPLUS 2013 EN WWW.TREINREIZIGER.NL

Dagelijkse instappers per werkdag per tramlijn

In november 2013, 2015, 2016



aangegeven hoeveel instappers er per tramlijn waren op een gemiddelde werkdag in november. De meeste tramlijnen laten een toename zien. De afnames kunnen voornamelijk worden toegeschreven aan werkzaamheden, waarvan vooral die aan lijn 9

(in 2015) ingrijpend waren. Het gebruik van tramlijn 12 kan beïnvloed zijn door een wijziging in de busdienstregeling, bijv. naar Duindorp. Tussen Den Haag Centraal en Statenkwartier heeft tramlijn 16 de route van tramlijn 17 overgenomen. De tramlijn

nen 15, 16 en 17 reden in deze jaren (tot april 2017) overigens een omleidingsroute. Ook lijn 19 rijdt sinds oktober 2013 een tijdelijke route. Vanwege de aanleg van de spoortunnel in Delft is de lijn ingekort tot de Nieuwe Plantage in Delft. In 2017 zal deze tram worden verlengd naar Delft Station en later ook naar de TU wijk in Delft-Zuid. Het aantal reizigers neemt dan naar verwachting toe.

In totaal is het aantal instappers van deze tramlijnen (op werkdagen in november) tussen 2013 en 2015 met 3% toegenomen en tussen 2015 en 2016 met ruim 4%.

Deze ontwikkeling is ook terug te lezen in de cijfers uit de Concessiemonitor MRDH 2016. Daarbij is de reizigersgroei van RandstadRail metrolijn E tussen Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal in 2015 op werkdagen zelfs 13% (de gehele E-lijn trok in 2015 zo'n 42.000 reizigers per dag). Ook worden cijfers voor het busvervoer genoemd. Tussen 2014 en 2015 is het aantal instappers van HTMBuzz (bus Den Haag) met 1,3% gestegen en van Veolia (Haaglanden Streekvervoer) met 6%.

Conclusie

Het aantal treinreizigers stabiliseert na aanvallende toename. Zo'n driekwart van de Hagenaars reist wel eens met het openbaar vervoer, waarvan de helft minimaal elke week. Uit de beschikbare gegevens blijkt dat het aantal reizigers in metro, tram en bus toeneemt.

2.4 KWALITEIT LOOP- EN FIETSRoutes

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. Ook in 2016 zijn deze vragen aan Hagenaars gesteld (in 2014 en 2015 is de Stadsenquête niet uitgevoerd).

Uit de stadsenquête van 2016 komt naar voren dat gemiddeld 61% tevreden of zeer tevreden is over de kwaliteit van de fietsroutes. Dat is iets hoger dan in 2013. Het hoogst scoort het aspect “verlichting” direct gevolgd door “directheid route”. Ook is de tevredenheid over stallingsmogelijkheden bij de bestemming toegenomen. Bij 10 indicatoren is meer dan de helft tevreden of zeer tevreden. Alleen de overlast van auto's en trams scoort nog onvoldoende. Hierover is maar 47% van de Hagenaars tevreden of zeer tevreden.

Sinds 2013 is de meeste vooruitgang geboekt in de “sociale veiligheid”. De (zeer) tevredenheid hierover is toegenomen van 53% naar 64%. Het vermoeden bestaat dat dit samenhangt met de verbetering bij “verlichting”, dit is echter niet nader onderzocht. Er is ook één aspect waar achteruitgang is geboekt. Dit geldt voor de “drukke op het fietspad”. De (zeer) tevredenheid hierover is teruggelopen van 63% in 2013 naar 54% in 2016. Dit komt overeen met de toename van het fietsgebruik zoals dat ook uit de fietsindex blijkt.

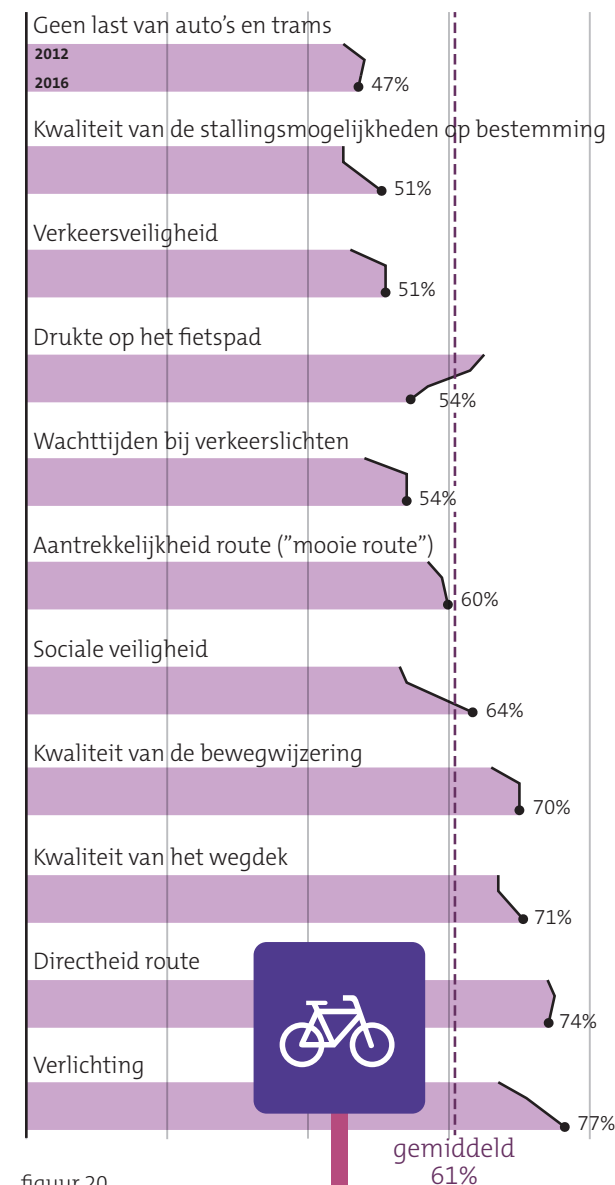
BELEIDSDOELSTELLINGEN

Rust en ruimte in woongebieden door meer te fietsen en te lopen door de kwaliteit van de fiets- en looproutes te verbeteren.

INDICATOR STREEFWAARDEN 2020

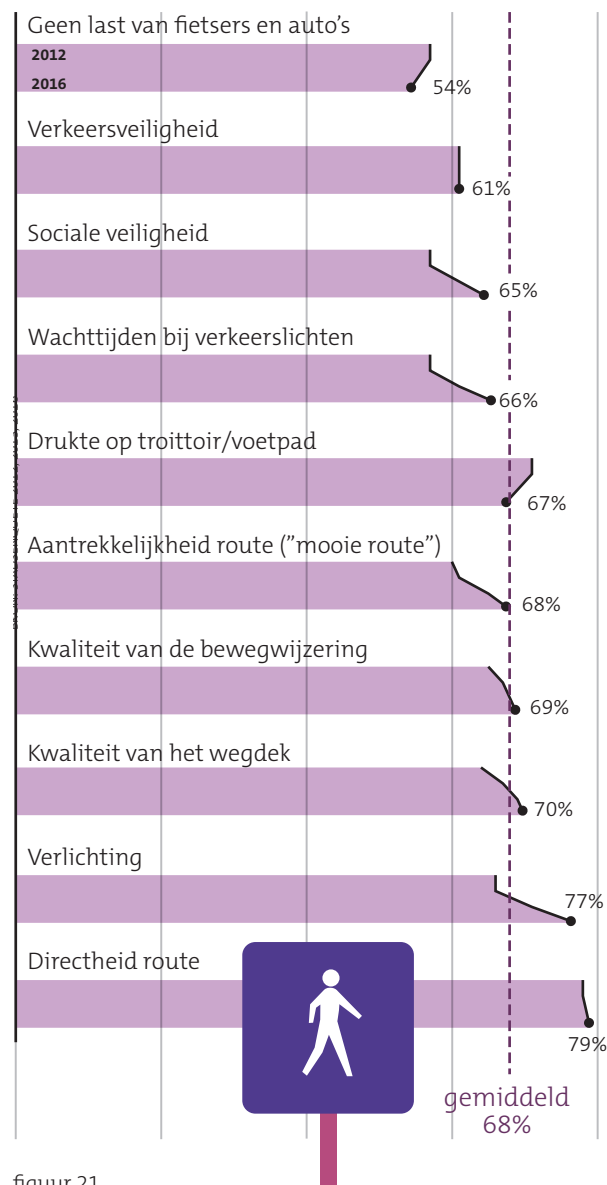
11 indicatoren voor tevredenheid over fietsroutes	Toename tevredenheid
10 indicatoren voor tevredenheid over looproutes	Toename tevredenheid

Mate van tevredenheid over de fietsroutes in Den Haag



figuur 20

Mate van tevredenheid over looproutes in Den Haag



figuur 21

Over de looproutes (figuur 21) is men meer tevreden dan over de fietsroutes. Gemiddeld geeft in 2016 68% van de Hagenaars aan tevreden of zeer tevreden te zijn over de looproutes en geen enkel aspect heeft minder dan 50% op de score (zeer) tevreden. Het hoogst scoort het aspect 'directheid route'. Het laagst scoren 'last van fietsers' en auto's, 'verkeersveiligheid', 'wachttijd bij verkeerslichten' en 'sociale veiligheid'. Wel scoren alle 10 aspecten van de looproutes met meer dan de helft van de Hagenaars op (zeer) tevreden.

Sinds 2013 is bij de looproutes de meeste vooruitgang geboekt op het aspect 'verlichting'. Het aandeel Hagenaars dat hierover (zeer) tevreden is, is toegenomen van 66% in 2013 tot 77% in 2016. Achteruitgang is er ook bij twee aspecten. Over de drukte op het trottoir is nu 67% (zeer) tevreden en in 2013 was dat nog 71%. Over de overlast van fietsers en auto's is nu 54% (zeer) tevreden terwijl dat in 2013 nog 57% was.

Conclusie

Gemiddeld is in 2016 61% van de fietsers tevreden of zeer tevreden. Hoog scoort de verlichting en de directheid van routes, minder waardering heeft men voor overlast van auto's en trams. Gemiddeld is in 2016 68% van de Hagenaars tevreden of zeer tevreden over looproutes. Veel tevredenheid is er over de 'directheid van routes'. Minder waardering is er voor 'last van fietsers en auto's'. Wel is meer dan de helft van de Hagenaars (zeer) tevreden over alle aspecten van de looproutes.

INDICATOR		STREEFWAARDEN 2020			GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
			2011	2013	2015		
Fietsroutes	Grotere tevredenheid						
11 indicatoren	per indicator		58%	60%	61%		
Looproutes	Grotere tevredenheid						
10 indicatoren	per indicator		64%	64%	68%		
		Gemiddelde dat (zeer) tevreden is					



3.1 VERKEERSSLACHTOFFERS

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. Vanaf 2010 zijn de registratiegegevens opgenomen.

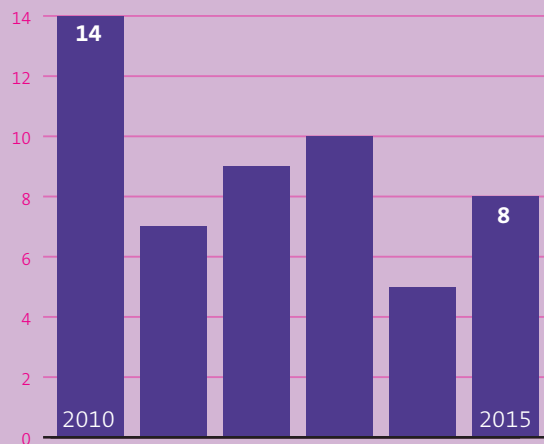
Net als landelijk heeft er in Den Haag een afname van het aantal dodelijke ongevallen per jaar plaatsgevonden. De registratie van ernstig gewonden door verkeersongevallen was in Den Haag tussen 2010 en 2014 onvoldoende. Naar verwachting geven de aantallen vanaf 2015 een goed beeld van de werkelijkheid.

Door de groei van het fietsgebruik neemt de drukte op de fietspaden en bij kruispunten toe. Door het

BELEIDSDOELSTELLINGEN	
Rust en ruimte in woongebieden door de verkeersveiligheid te verbeteren	
INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020
Jaarlijks aantal verkeersdoden	Afname
Jaarlijks aantal ziekenhuisgewonden door verkeersongevallen	Afname

Dodelijke slachtoffers verkeersongevallen

Per jaar in Den Haag 2010-2015



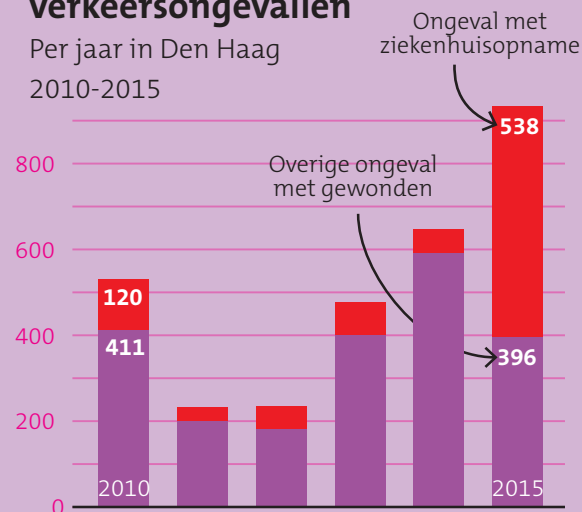
figuur 22

BRON: BESTAND GEREГИSTREERDE ONGEVALLEN IN NEDERLAND (BRON), MINISTERIE VAN V&J / MINISTERIE VAN I&M

Ernstig gewonden door verkeersongevallen

Per jaar in Den Haag

2010-2015



figuur 23

BRON: BESTAND GEREГИSTREERDE ONGEVALLEN IN NEDERLAND (BRON), MINISTERIE VAN V&J / MINISTERIE VAN I&M

succes van elektrische fietsen zijn er bovendien grotere verschillen in snelheden tussen fietsers onderling en wordt door oudere fietsers vaker en langer gefietst. 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

Het aantal dodelijke slachtoffers door verkeersongevallen fluctueert maar is zowel ten opzichte van het basisjaar 2010 als ten opzichte van 2013 afgenomen. De grote toename van het aantal ziekenhuisopnames als gevolg van een ongeval in 2015 wordt verklaard door een verbeterde registratie.

3.2 DOORGAAND VERKEER

BELEIDSDOELSTELLINGEN	
Rust en ruimte in woongebieden door bundeling van het doorgaande verkeer	
INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020
Aandeel autoverkeer op wijkontsluitingswegen	Afname

Het is wenselijk het doorgaand autoverkeer binnen de gemeente zoveel mogelijk af te wikkelen via het net van regionale en stedelijke hoofdwegen. Dit netwerk is weergegeven in [figuur 2](#). Door het autoverkeer op een beperkt aantal hoofdwegen te bundelen worden de wijkontsluitingswegen ontlast en neemt het aandeel doorgaand verkeer op deze wegen af.

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 24](#).

Het aandeel verkeer dat afgewikkeld wordt door de wijkontsluitingswegen is tussen 2014 en 2016 afgenomen, van 46% naar 44%. Dit is een voortzetting van de ontwikkeling in de vorige monitor, toen dit aandeel van 2012 naar 2013 afnam van 49% naar 46%.



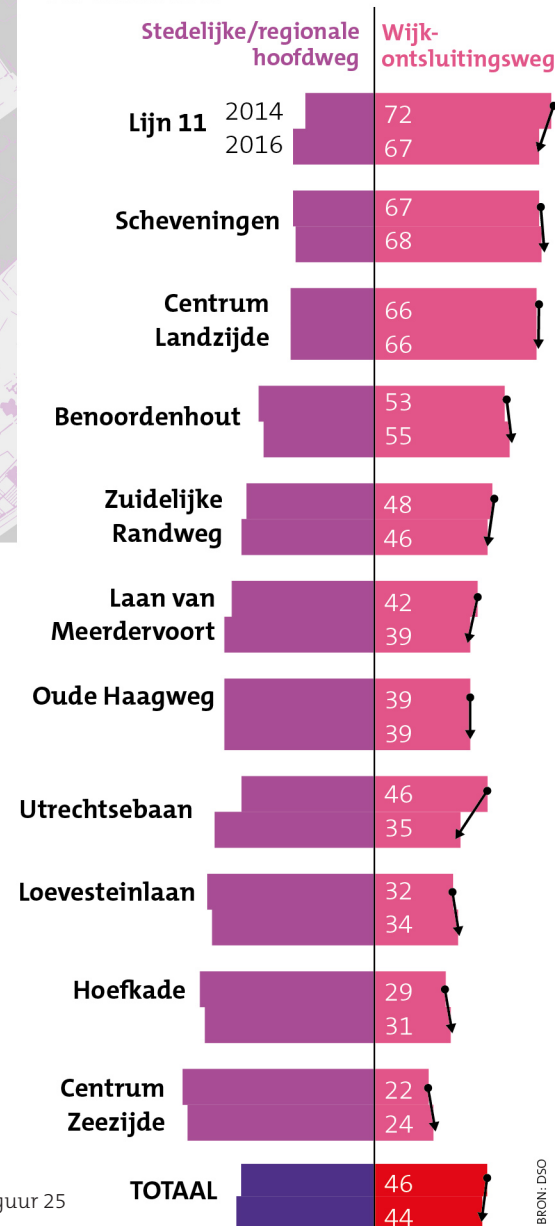
De verschillen tussen de ontwikkeling per screenline zijn in [figuur 25](#) weergegeven. De relatieve afname op wijkontsluitingswegen ten opzichte van stedelijke hoofdwegen is 2%. In positieve zin neemt Utrechtsebaan sterk af. Voor een groot deel hangt dit samen met de openstelling van de Supernovaweg, waarmee een verschuiving heeft plaatsgevonden van de Maanweg (wijkontsluitingsweg) naar de Regulusweg (stedelijke hoofdweg).

Conclusie

Het aandeel autoverkeer op de wijkontsluitingswegen is tussen 2014 en 2016 afgenomen van 46% tot 44% (en was nog 49% in 2012). Dit is in lijn met de wens dat meer verkeer van de stedelijke en regionale hoofdroutes gebruik maakt.

Verdeling verkeer

Per screenline



TomTom Index

Elk jaar publiceert TomTom de TomTom Traffic Index. Net als in eerdere jaren staat Den Haag ook in 2015 op nummer 1 als stad met de meeste filevertraging van Nederland. TomTom heeft berekend dat autoritten in Den Haag gemiddeld 23% vertraging opliepen. Op dit cijfer is echter nog wel wat af te dingen.

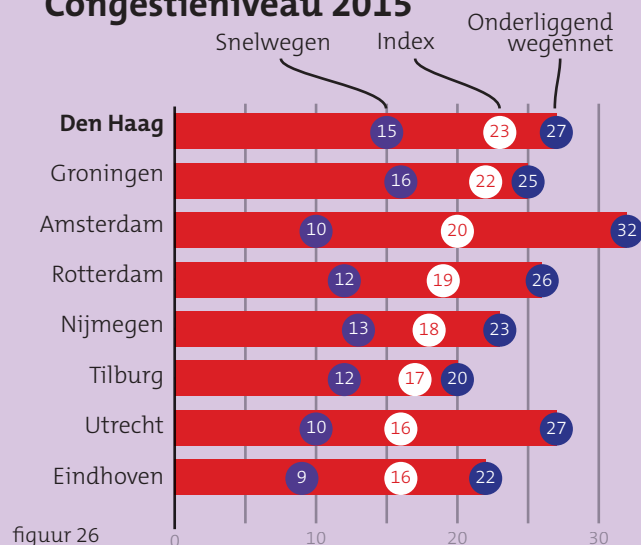
Ten eerste zijn de verschillen tussen de Nederlandse grote steden betrekkelijk klein en (grote) buitenlandse steden scoren nog aanzienlijk minder goed. In algemene zin kampen grotere steden met meer congestie, het is dus niet gek dat Den Haag in Nederland hoog scoort. Daarnaast worden de cijfers genuanceerd als

deze in meer detail worden bekeken. Zo splitst TomTom de vertraging uit over autosnelwegen en het onderliggend wegennet. Voor de Nederlandse steden geldt dat de vertraging op het onderliggend wegennet veel groter is dan op de autosnelwegen (voor Den Haag geldt: 15% op snelwegen, 27% op onderliggend wegennet). Het algehele indexcijfer geeft een enigszins vertekend beeld, omdat voor steden met (relatief) veel snelwegen de (weinig) vertraging op die snelwegen zwaarder meeweegt. Voor de doorstroming in de steden zelf is het onderliggend wegennet van belang. Hiervoor scoort Den Haag vergelijkbaar met Utrecht en Rotterdam, en aanzienlijk beter dan Amsterdam.

Kortom: de eerste plaats van Den Haag in de TomTom Traffic Index kan wel genuanceerd worden. Dat betekent niet dat er volgens de Delay Hotspots geen knelpunten zijn:

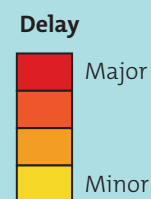
- traject Utrechtsebaan - Zuid-Hollandlaan - Koningskade - Raamweg e.o. (Mauritskade, Laan Copes van Cattenburgh);
- Maanweg - Regulusweg - oprit A12 Voorburg;
- Parallelweg - Stationsplein (omgeving HS);
- kruispunten Lozerlaan met Erasmusweg en Escamplaan;
- President Kennedylaan - Johan de Wittlaan
- buiten de gemeentegrenzen: op de Inprikkers N14 en Prinses Beatrixlaan

Congestieniveau 2015



TomTom Delay Hotspots

Voorbeeld van 4e kwartaal 2015



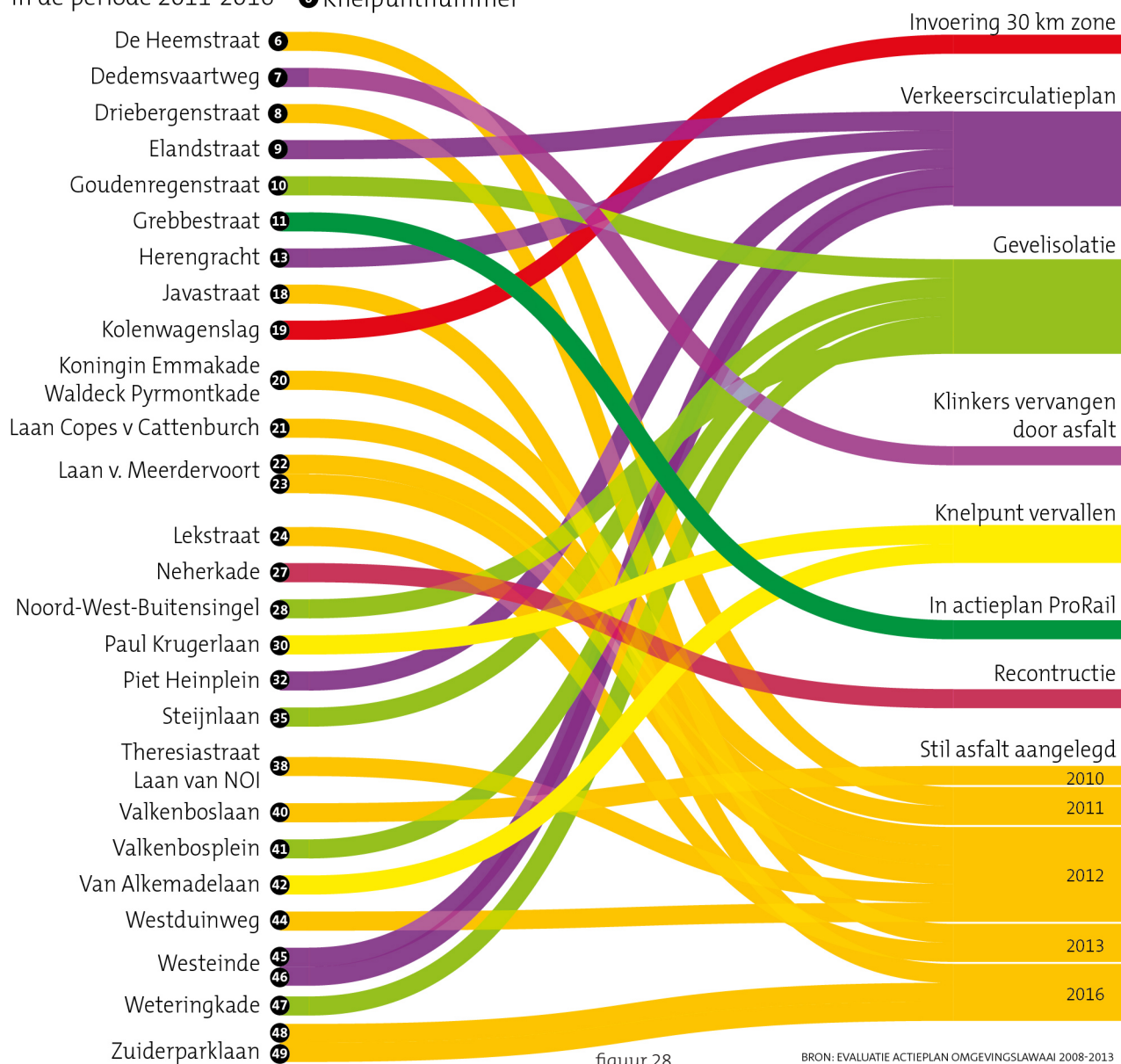
3.3 LUCHT EN GELUID

BELEIDSDOELSTELLINGEN	
Een duurzame en gezonde stad door de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsbelasting te verminderen	
INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020
Aantal knelpunten boven de norm voor:	
• PM ₁₀ (fijnstof) concentratie	Nul in 2015
• NO ₂ (stikstofdioxide) concentratie	Nul in 2015
Aantal knelpunten met geluidshinder	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 voor het verbeteren van de luchtkwaliteit zijn opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit 2015-2018 en zijn vooral gericht op het stimuleren van schonere voertuigen zoals elektrische auto's. Andere maatregelen die worden getroffen zijn onder meer 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 geluid reducerend asfalt.

Maatregelen genomen ter vermindering geluidsoverlast

In de periode 2011-2016 ① Knelpuntnummer



figuur 28

BRON: EVALUATIE ACTIEPLAN OMGEVINGSLAWAAI 2008-2013

Geluidhinder

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 [figuur 28](#) 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. Inmiddels zijn ook deze laatste vier knelpunten opgelost waardoor alle in 2009 benoemde knelpunten opgelost zijn. Voor het vaststellen van geluidbelasting wordt gebruik gemaakt van modelberekeningen die eens per vijf jaar worden geactualiseerd. De uitkomsten van deze modelberekeningen worden op geluidsbelastingkaarten weergegeven.

Met de gemeentelijke geluidsbelastingkaart worden de resultaten van deze onderzoeken periodiek inzichtelijk gemaakt. Op basis van de geluidsbelasting-

kaarten uit 2012 is het Actieplan Omgevingslawaaai 2015-2018 opgesteld. In dit actieplan is een evaluatie van het Actieplan Omgevingslawaaai 2008-2013 opgenomen. In 2016 is ter uitvoering van het actieplan omgevingslawaaai 2015-2018 naast de Javastraat en de Zuiderparklaan ook op de Meppelweg, Van Alkemadelaan, Bouwlustlaan en het Schenkviaduct geluid reducerend asfalt aangelegd. Medio 2017 moeten nieuwe geluidsbelastingkaarten gereed zijn. Op deze kaarten wordt door middel van een rekenmodel inzichtelijk wat op basis van verkeersgegevens uit 2016 de recente geluidbelasting is in Den Haag.

Luchtkwaliteit

Voor deze monitor HNM zijn de resultaten aangehouden van de monitor van de luchtkwaliteit van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierbij berekent het RIVM voor het hele land de concentraties van schadelijke stoffen in de lucht. De (Europese) norm voor fijn stof PM_{10}

is een jaargemiddelde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, die voor de fijnere fractie $PM_{2,5}$ is $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Volgens de NSL-monitoringstool wordt in Den Haag in 2015 overal ruimschoots voldaan aan de normen voor fijn stof (PM_{10}) en zeer fijn stof ($PM_{2,5}$).

De norm voor stikstofdioxide (NO_2) is een jaargemiddelde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op één punt komt het jaargemiddelde in 2015 daarboven, langs de Raamweg. Doordat het verkeer de komende jaren snel schoner wordt zal naar verwachting in 2020 ook deze overschrijding voor NO_2 zijn opgelost.

Conclusie

De 29 knelpunten met geluidhinder uit 2009 zijn opgelost. In de loop van 2017 zullen nieuwe geluidsbelastingkaarten verschijnen en in 2018 wordt een nieuw actieplan opgesteld. Het aantal overschrijdingen voor stikstofdioxide (NO_2) is verder beperkt tot één locatie. Voor fijnstof (PM_{10}) en zeer fijn stof ($PM_{2,5}$) treden geen overschrijdingen op. Dit voldoet aan de doelstellingen.

INDICATOR		STREEFWAARDEN 2020		GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
				2011	2013	2015
Aantal knelpunten met geluidshinder	Afname			29	4	0*
Aantal knelpunten boven de norm voor:						
• PM_{10} (fijnstof) concentratie	Nul in 2015			0	0	0
• NO_2 (stikstofdioxide) concentratie	Nul in 2015			3	1	1

* Alle geluidsknelpunten uit 2009 zijn aangepakt. In 2018 volgt een nieuw actieplan.

BELEIDSDOELSTELLINGEN	
Een duurzame en gezonde stad door de uitstoot van auto's te verminderen	
INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020
Gemiddelde leeftijd Haags wagenpark	Afname
Gemiddelde CO ₂ -uitstoot Haags wagenpark	Afname
Haags wagenpark naar uitstootklasse	Groter aandeel in schonere klasse

3.4 SCHONE EN ZUINIGE VOERTUIGEN

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/kilometer)
3. De verdeling naar brandstofverbruiksklasse (A t/m G)

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

De gemiddelde Haagse auto is in 2016 12,3 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 2016 een bouwjaar van 2001 of later. Dat is 73% 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 20% label A. Van alle auto's van Hagenaars heeft bijna 14% een label A. In de toekomst zal het aantal nieuwe (en daarmee zuiniger en dus schonere) auto's verder toenemen (zie [figuur 29](#)).



INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020	GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE			
Gemiddelde leeftijd Haags wagenpark	< 11 jaar	2011	2014	2015	2016
		11,1	11,9	12,0	12,3
Gemiddelde CO ₂ -uitstoot Haags wagenpark*	< 165 g/km	166	158	156	153

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

BRON: RIJKSDIENST VOOR HET WEGVERKEER

In de afgelopen jaren is het aandeel particuliere elektrische auto's gestegen tot ongeveer 2% van het particuliere wagenpark. Omdat op alle laadpalen in de openbare straat in Den Haag 100% groene stroom wordt geleverd is bij elektrische voertuigen vrijwel geen sprake van CO₂-uitstoot. Alleen als er thuis wordt geladen met grijze stroom is er nog sprake van CO₂-uitstoot. Derhalve is de integrale CO₂-uitstoot van auto's die voorzien zijn van een elektromotor veel lager, en is er bij gebruik van de elektromotor geen sprake van lokale uitstoot van schadelijke stoffen als stikstofdioxide en fijnstof.

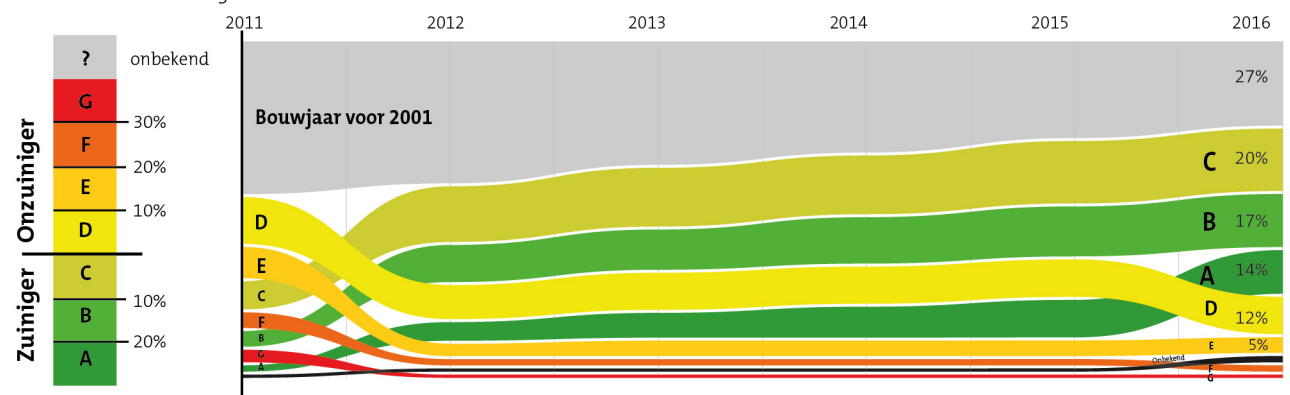
Het aantal particuliere auto's was op 1 januari 2016 160.709. Na een jarenlange toename van het particulier autobezit was tussen 2012 en 2015 een lichte daling zichtbaar. In 2015 is het aantal particuliere auto's echter weer licht gestegen (zie [figuur 30](#)). Aangezien het aantal inwoners van 18 jaar en ouder, en het aantal huishoudens in de afgelopen jaren wel vrij stevig is gegroeid, betekent dit dat het autobezit per persoon/ huishouden is afgenomen.

De ontwikkeling van het autobezit varieert per buurt. [figuur 31](#) laat zien dat de groei van het autobezit vooral aan de randen van de stad heeft plaatsgevonden. De afname concentreert zich in de stadsdelen Centrum, Loosduinen en Haagse Hout.



Aandeel particuliere auto's naar zuinigheidslabel

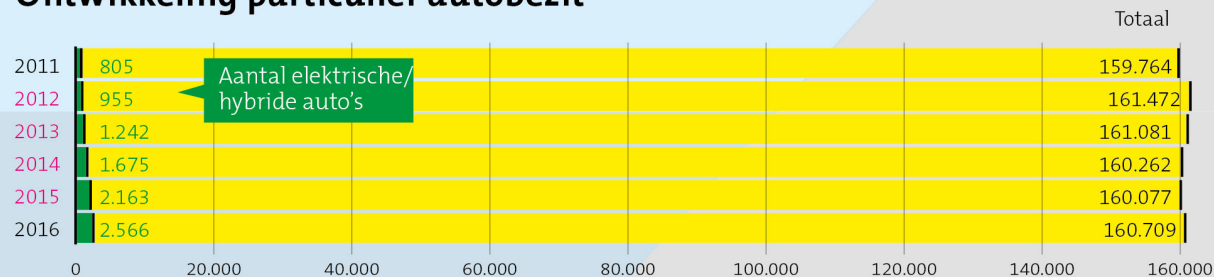
2011 – 2017 Den Haag



figuur 29

BRON: RIJKSDIENST VOOR HET WEGVERKEER, BEWERKING DSO/PSO

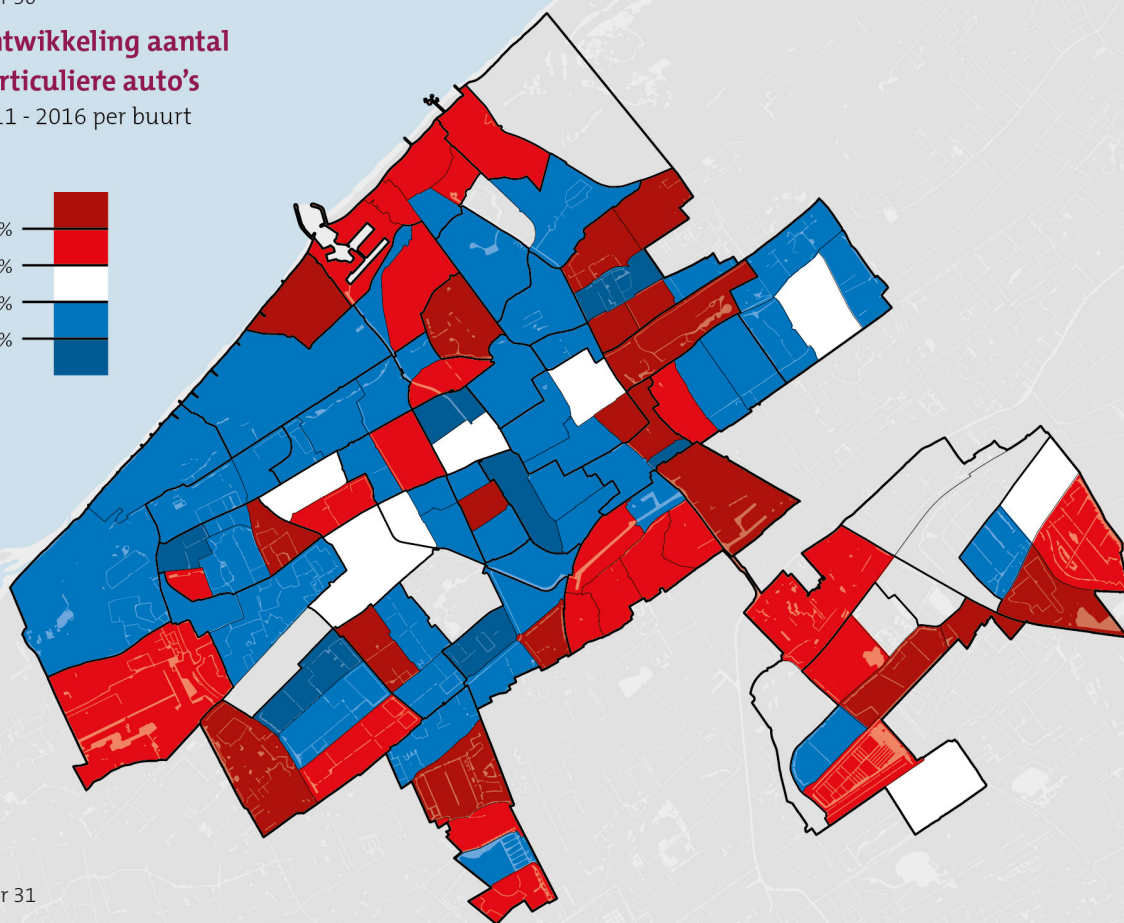
Ontwikkeling particulier autobezit



figuur 30

Ontwikkeling aantal particuliere auto's

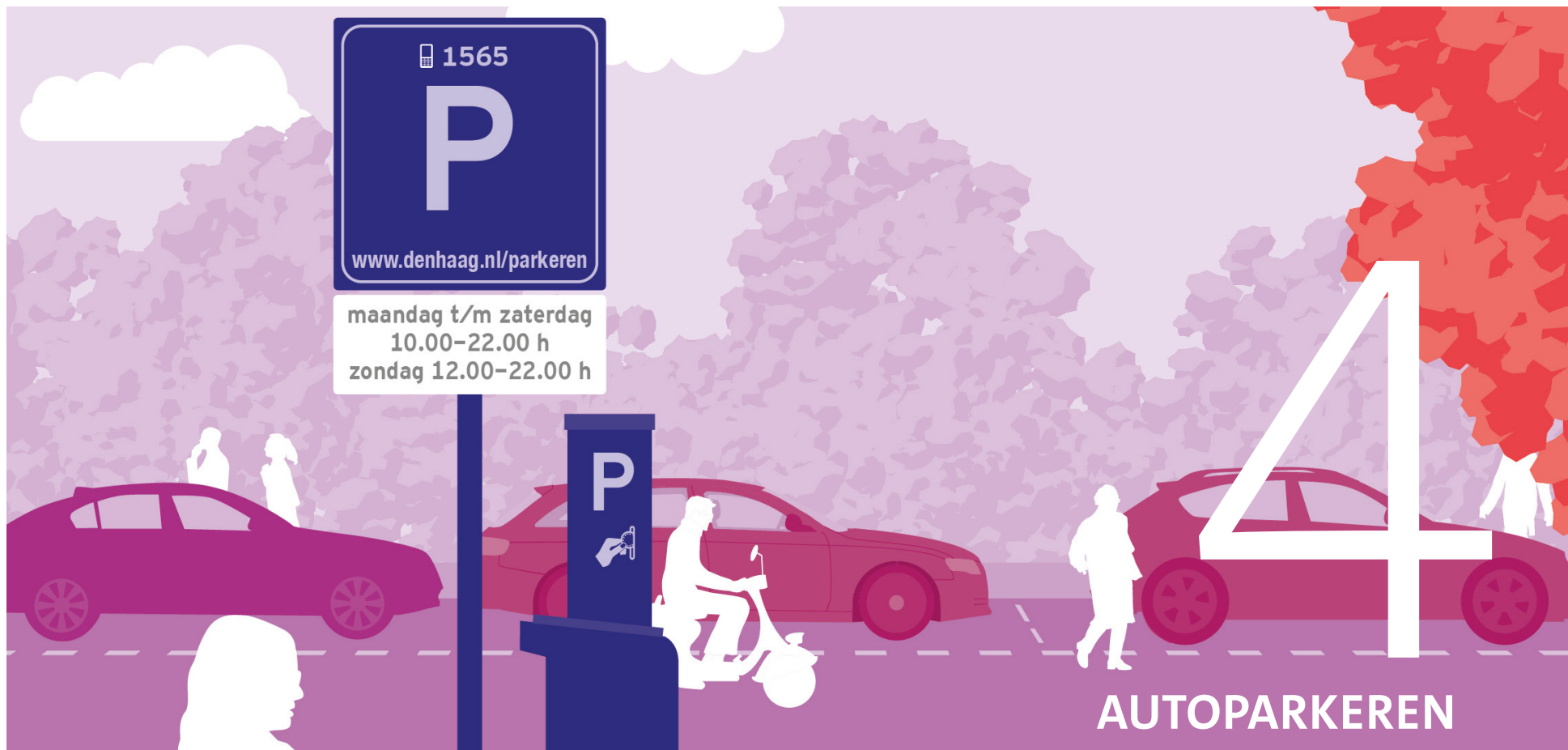
2011 - 2016 per buurt



figuur 31

Conclusie

Het autobezit stijgt weer licht na enkele jaren van lichte daling, maar het autobezit per inwoner neemt nog licht af. 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 2016 51%. 20% 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 2%. Deze ontwikkelingen zijn in lijn met de gewenste situatie.



4.1 INLEIDING

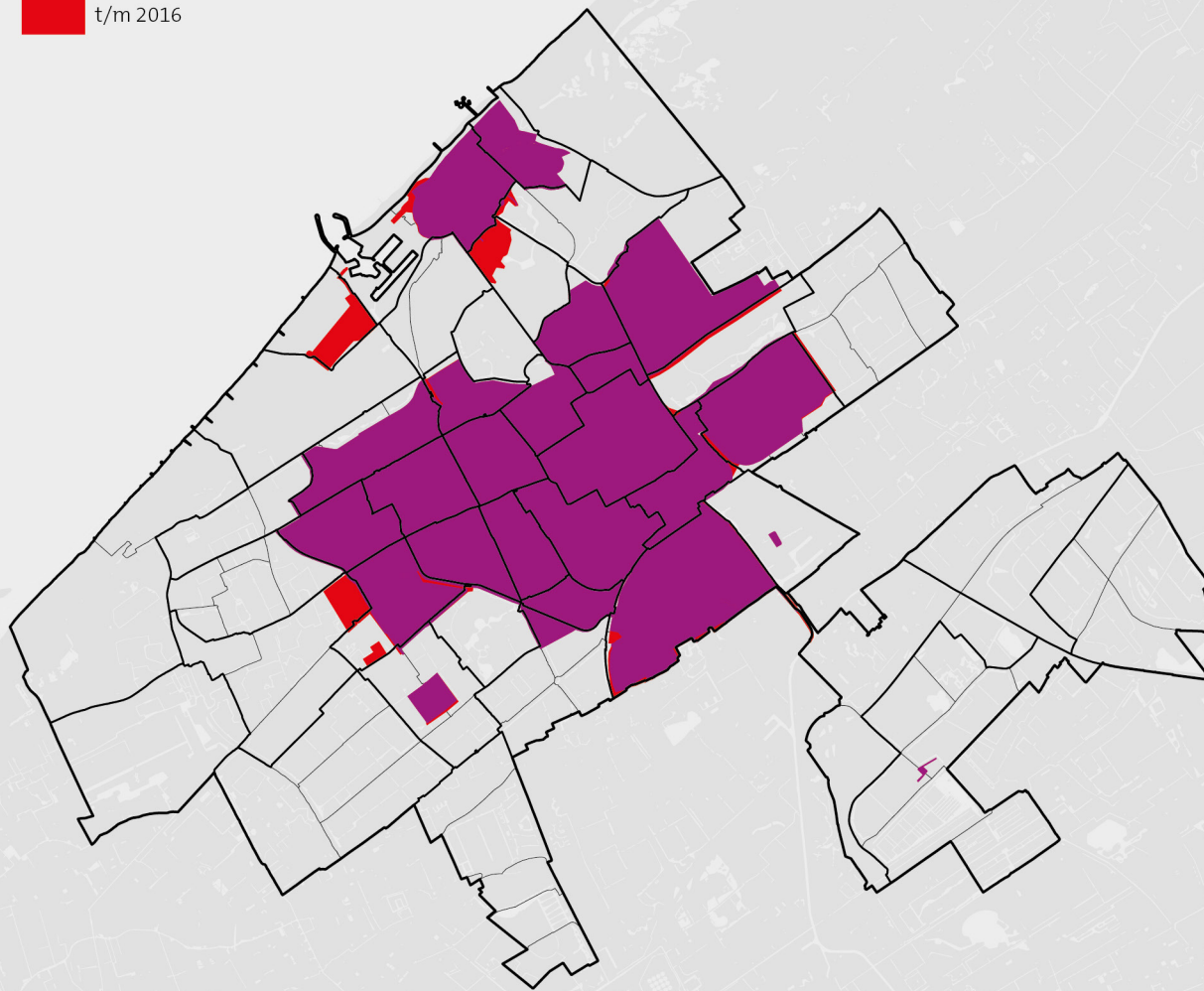
De Nota Parkeerkader Den Haag 2010-2020 is op 17 december 2009 vastgesteld door de Gemeenteraad van Den Haag. In deze nota is de gemeentelijke visie op het parkeerbeleid vastgelegd. Centraal daarin staat het (herstellen van het) evenwicht tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen,

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.

Buurten met betaald parkeren



figuur 32

BRON: DSO

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 32](#) aangegeven in welke buurten betaald parkeren is ingevoerd.

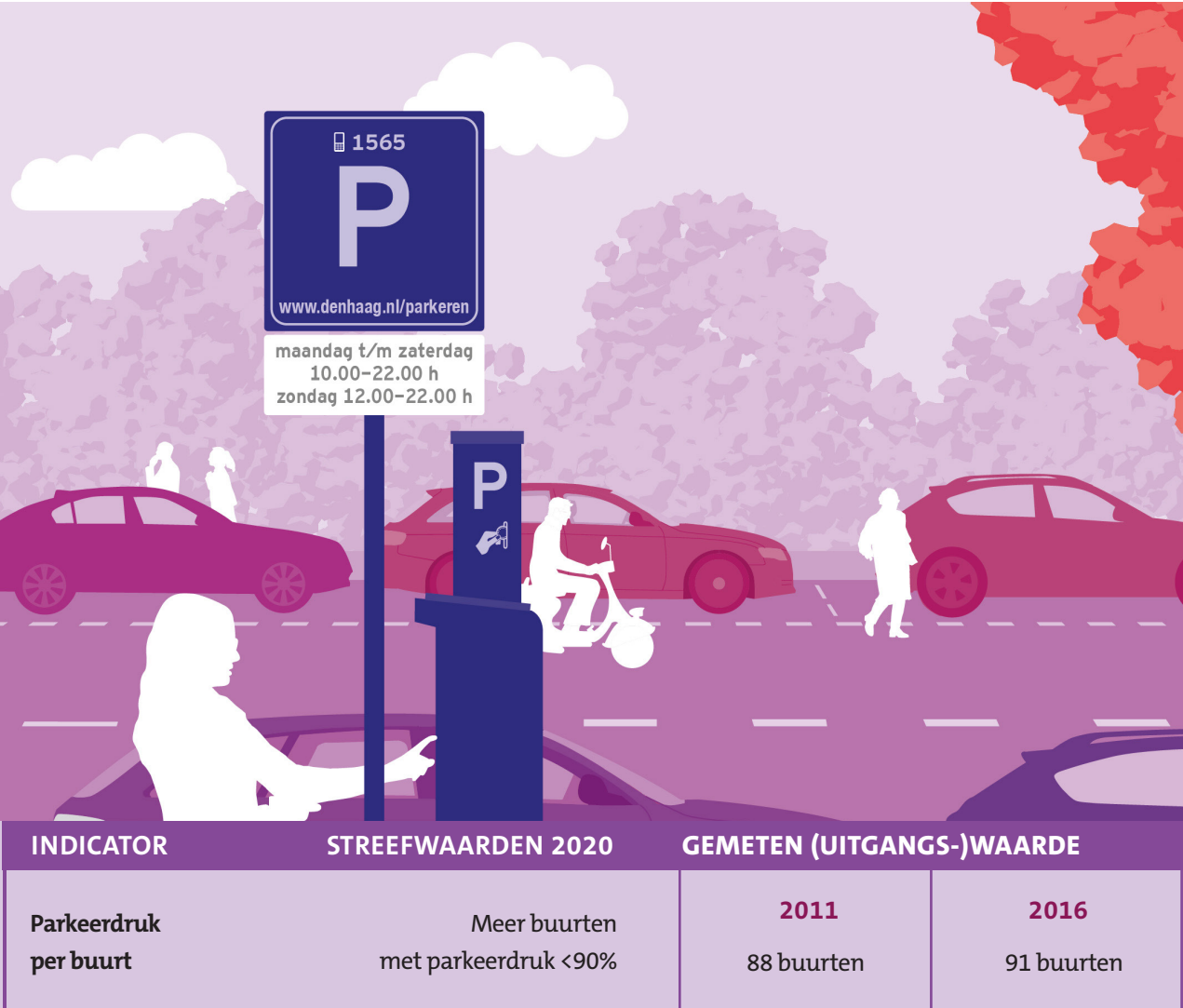
4.2 PARKEERDRUK

BELEIDSDOELSTELLINGEN	
Rust en ruimte in woongebieden door de parkeerdruk te beperken.	
INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020
Parkeerdruk per buurt	Alle 114 buurten voldoen aan de norm (parkeerdruk <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 2016 weer voor deze indicator.

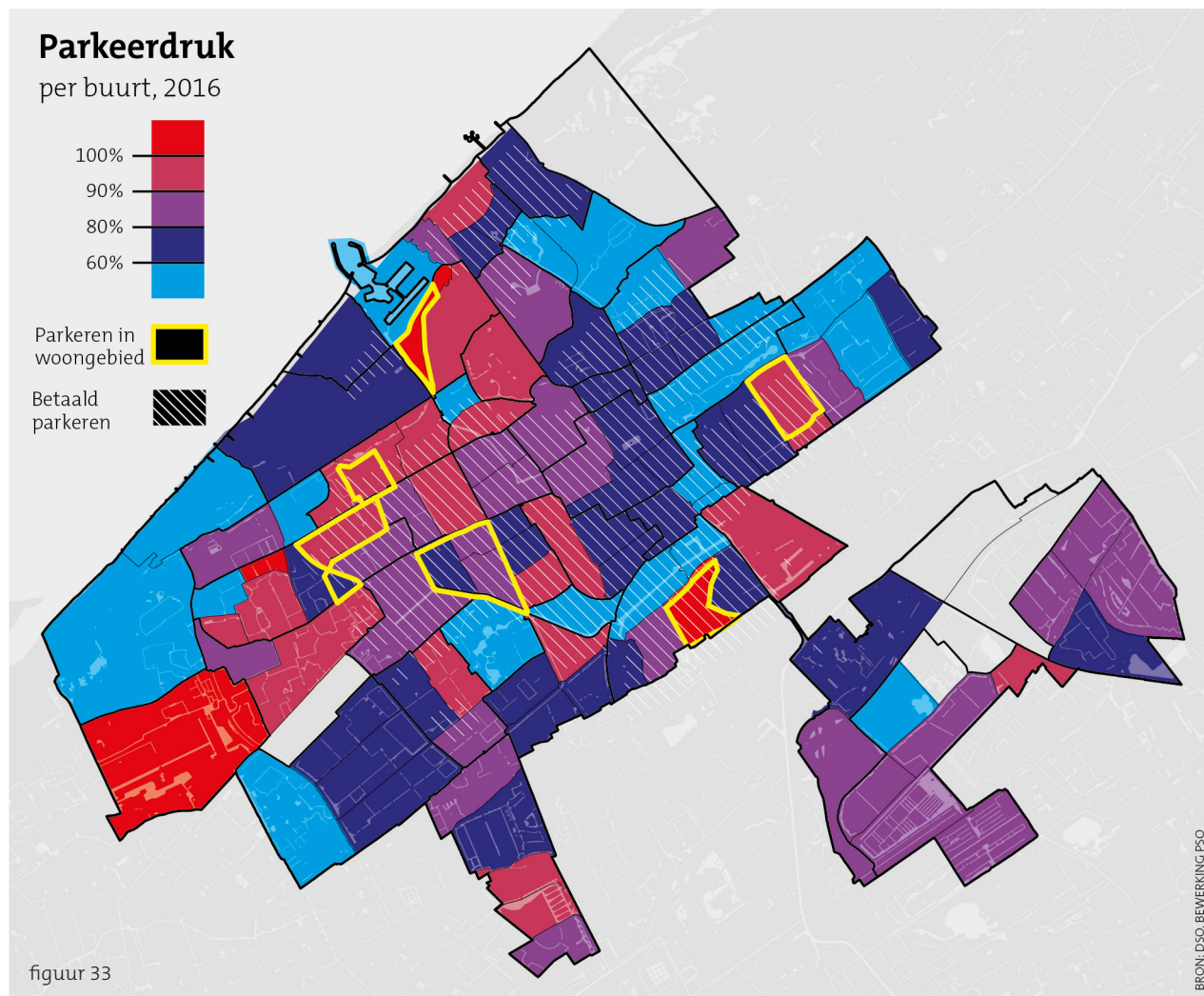
Waar mogelijk zijn tellingen gebruikt van het meest recente jaar. Indien deze niet beschikbaar waren is teruggevallen op oudere tellingen. In drie buurten zijn tellingen gebruikt van vóór 2010. Deze buurten zullen in 2017 weer geteld worden. Tellingen van vóór 2014 zijn opgehoogd met de gemiddelde groei van het autobezit in de tussenliggende periode.

Den Haag heeft 114 buurten. In 2011 hadden 26 buurten een parkeerdruk boven de 90%. In 2014



was dit aantal gedaald tot 22. Deze daling zette in 2015 door tot 19 buurten. In 2016 is het aantal buurten met een parkeerdruk boven de 90% echter weer toegenomen tot 23. Naast betaald parkeren zijn

in de afgelopen jaren in een aantal buurten extra parkeerplaatsen gerealiseerd in het kader van het uitvoeringsprogramma Parkeren in Woongebieden (PiW) (zie [figuur 33](#)).



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.

In het verleden waren de parkeerproblemen vooral groot in gebieden waar geen betaald parkeren was ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren leidde

in de meeste gevallen dan ook tot een verlaging van de parkeerdruk. In 2016 is (voor het eerst) de parkeerdruk boven de 90% gekomen in een aantal buurten binnen het betaald parkeergebied. Een mogelijke oorzaak hiervoor is de halvering van het tarief voor parkeervergunningen voor tweede en volgende auto's die in 2015 is doorgevoerd. Uit de evaluatie bleek de parkeerdruk in het betaald parkeergebied te zijn toegenomen.

In een aantal buurten in de Vinex-gebieden en in Zuidwest is uit nieuwe tellingen gebleken dat de parkeerdruk nu onder 90% ligt. In 2014 hadden deze buurten nog een parkeerdruk boven 90%. In Duindorp heeft de invoering van betaald parkeren na 2014 geleid tot een parkeerdruk onder 90%.

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 91 buurten was de parkeerdruk in 2016 lager dan 90%. In 23 buurten lag de parkeerdruk boven 90%. In 2015 hadden 19 buurten een parkeerdruk boven de 90%, in 2014 waren dat er 22. Het aantal buurten met een hoge parkeerdruk is hiermee weer iets toegenomen en de doelstelling voor 2020 raakt uit beeld als de trend niet gewijzigd wordt.

4.3 FOUTPARKEREN

BELEIDSDOELSTELLINGEN

Minder overlast in woon- en verblijfsgebieden door geparkeerde auto's

INDICATOR

STREEFWAARDEN 2020

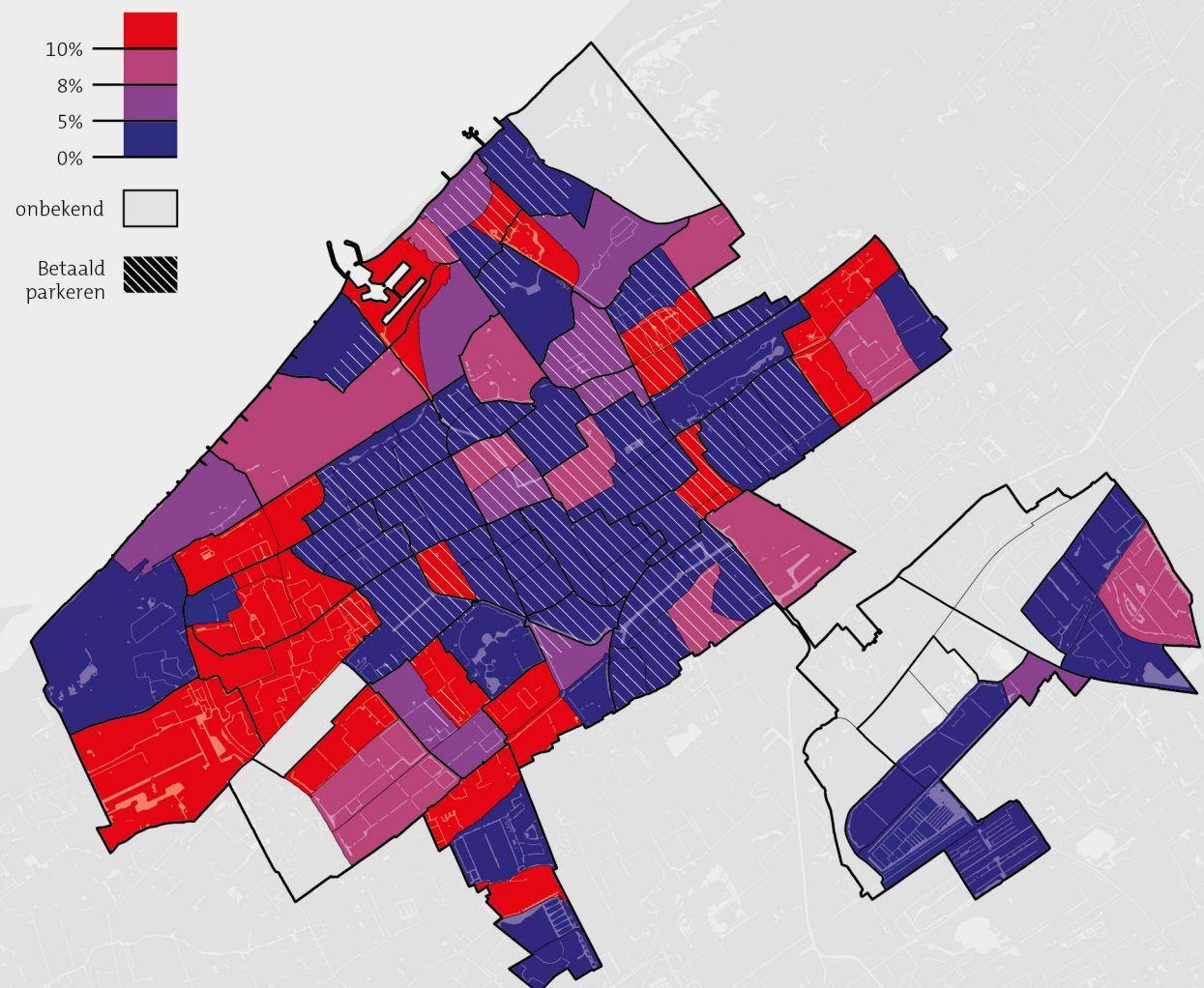
Aandeel buurten met maximaal 5% fout geparkeerde auto's Toename

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 volgens het telprotocol dat de gemeente hiertoe hanteert. Bij dit telprotocol wordt uitgegaan van een minimale breedte van de rijloper. Dit betekent in sommige gevallen dat auto's netjes geparkeerd lijken te staan maar dat de rijloper technisch gezien toch te smal is voor twee-richtingsverkeer, of voor breed verkeer zoals vuilniswagens of brandweerwagens. In die gevallen is toch sprake van technisch foutparkeren. Hier wordt momenteel niet op gehandhaafd. Bij toekomstige herinrichting van deze straten of bij het invoeren van betaald parkeren worden zulke situaties door de gemeente verkeerstechnisch aangepast.

Daarnaast kunnen auto's verkeerstechnisch goed geparkeerd staan maar bijvoorbeeld een verlopen betalingsbewijs hebben. Ook deze vorm van juri-

Overzicht van het percentage foutparkeerders

per buurt, 2016



figuur 34

BRON: DSO

disch foutparkeren is meegenomen in het bepalen van het aandeel foutgeparkeerde auto's.

Conclusie

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 54 buurten 5% of minder foutgeparkeerde auto's (47%). Ten opzichte van 2011 is sprake van een lichte verbetering, maar in 2013 was sprake van een duidelijk hogere score. De komende jaren zal worden gemonitord in welke mate het gemeentelijke parkeerbeleid effect heeft op het aandeel fout geparkeerde auto's.

INDICATOR	STREEFWAARDEN 2020	GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE		
Aandeel buurten met maximaal 5% fout geparkeerde auto's	Toename	2011 45%	2013 56%	2016 47%

4.4 LEEFBAARHEID EN PARKEREN PER STADSDEEL

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 wordt gesteld over parkeren en de verkeerssituatie.

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 2012 29%. In 2016 is het percentage dat aangeeft zelf veel overlast te ervaren van parkeerproblemen gedaald tot 25%. Uit de grafiek van [figuur 35](#) blijkt dat in 2015 in alle stadsdelen de situatie verbeterd is ten opzichte van 2012 maar dat in 2016 in de meeste stadsdelen meer overlast wordt ervaren.

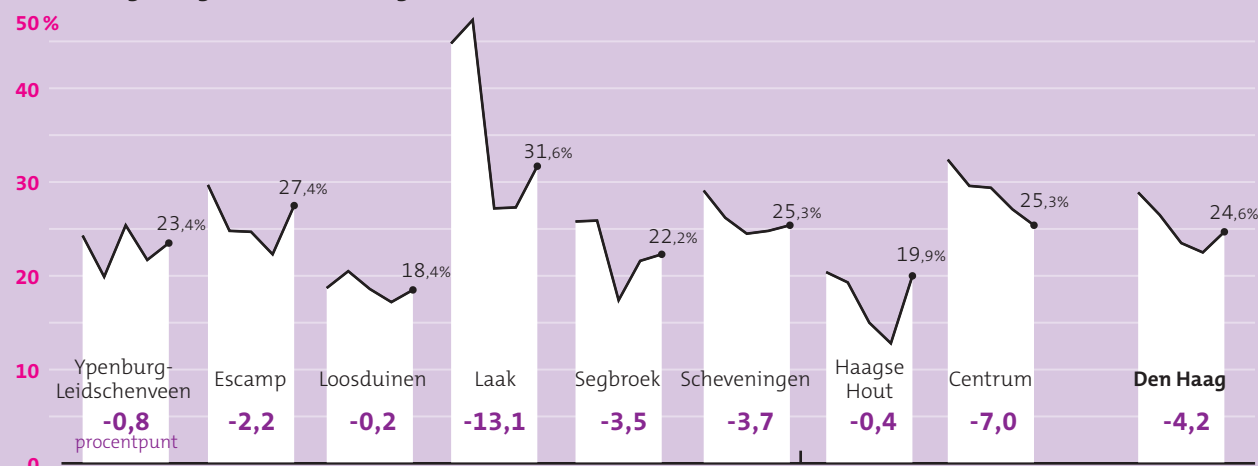
Wel zien we verschillen tussen de stadsdelen. De meeste parkeeroverlast wordt in 2016 ervaren in Laak en Escamp. In 2016 wordt alleen in stadsdeel Centrum minder parkeeroverlast ervaren dan in 2015. De afname van parkeeroverlast sinds 2012 is

BELEIDSDOELSTELLINGEN

De leefbaarheid in de wijken mag niet verslechteren ten gevolge van de parkeeroverlast.

Overlast van parkeerproblemen

Percentage Hagenaars dat aangeeft veel overlast te ervaren, 2012 - 2016



figuur 35

BRON: INTEGRALE VEILIGHEIDSMONITOR

het grootst in Laak. Hier zijn verschillende maatregelen getroffen om de parkeerdruk te verlichten. Er zijn parkeerplaatsen toegevoegd en vanaf 2014 is betaald parkeren in de avonduren ingevoerd. In Loosduinen en Haagse Hout ervaart men het minste overlast van parkeren. In Escamp, Laak, Centrum en Scheveningen wordt meer dan gemiddeld overlast van parkeerproblemen ervaren.

Conclusie

Tussen 2012 en 2015 is het deel van de bevolking dat veel overlast van parkeerproblemen ondervindt afgenomen. Maar in 2016 is er in vrijwel alle stadsdelen sprake van een toename van de ervaren parkeeroverlast. Het minst speelt dit probleem in Loosduinen en Haagse Hout, het meest in Laak en Escamp.

INDICATOR

STREEFWAARDEN 2020

GEMETEN (UITGANGS-)WAARDE

Oordeel van bewoners m.b.t. de parkeeroverlast

Verbetering (% van de bewoners dat aangeeft zelf veel overlast te ervaren van parkeerproblemen)

2012
29%

2014
22%

2016
25%

4.5 TOEGEVOEGDE PARKEERCAPACITEIT

BELEIDSDOELSTELLINGEN

Bewoners, bezoekers en werknemers moeten een realistische en goede kans hebben op het vinden van een parkeerplaats.

INDICATOR

STREEFWAARDEN 2020

Aantal extra toegevoegde parkeerplaatsen

Voldoende extra parkeerplaatsen in probleemgebieden

In gebieden met structureel een te hoge parkeerdruk (>90%) zet de gemeente onder meer 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 (Parkeren in de Woongebieden) is een groot-schalig 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 2500 extra parkeer-



plaatsen 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 1800 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 de Heesterbuurt, Scheveningen-Dorp, Laakkwartier-Oost en Oud-Leyenburg. In verschillende andere toegevoegde gebieden en projecten zijn eind 2014 de werkzaamheden afgerond. In 2015 is er hoofdzakelijk gewerkt aan

voorbereiding van projecten die in 2016 of 2017 zijn of worden uitgevoerd. Verder zijn verkenningen uitgevoerd om te beziën in welke buurten een parkeeropgave bestaat zodat kan worden bekeken, in overleg met de buurt, wat hier speelt en waaruit het maatregelenpakket kan bestaan.

Vanaf 2017 worden ruim 750 parkeerplaatsen op straat toegevoegd. Het betreft de buurten Bezuidenhout-Oost, Bloemenbuurt-Oost, Rustenburg-Oostbroek, Vruchtenbuurt en een aantal meer verspreid liggende herinrichtingsprojecten in gebieden waar lokaal een zeer hoge parkeerdruk bestaat. In combinatie hiermee zal in deze wijken betaald parkeren worden ingevoerd als dat nog niet het geval is. De combinatie van beide maatregelen moet ervoor zorgen dat de parkeerdruk in die woongebieden acceptabel wordt.

Conclusie

In de jaren tot en met 2016 zijn ca. 1900 parkeerplaatsen toegevoegd. Vanaf 2017 zullen volgens de planning nog eens ca. 750 parkeerplaatsen worden toegevoegd.

Colofon

Uitgave
Gemeente Den Haag
DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
Februari 2018

Inlichtingen
DSO / Verkeer
Secretariaat: 070-353 6002 | SecretariaatVerkeer@denhaag.nl

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