

## ► Mobiliteit

DSO / Strategie, Externe betrekkingen, Portfoliomanagement en Onderzoek

SEPO verbindt en adviseert met portefeuille overstijgende blik over de beleidsthema's van DSO. Het team Onderzoek verzamelt en ontsluit de benodigde informatie en kennis, monitort relevante ontwikkelingen, evalueert beleidsmaatregelen en adviseert hierover voor de DSO-vakgebieden.

**november 2021**

### Monitor Haagse Nota Mobiliteit

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

In de Monitor, die elke twee jaar verschijnt, wordt een beeld gegeven van de ontwikkeling van het verkeer en vervoer in Den Haag in relatie tot het halen van de beleidsdoelen zoals vastgesteld in de Haagse Nota Mobiliteit. Inmiddels is de laatste monitor in de reeks uitgekomen. Deze kenniswijzer geeft een overzicht van de doelen en de mate waarin deze de afgelopen tien jaar gehaald zijn. Omdat de onderliggende rapportage gebaseerd is op gegevens van vóór maart 2020 komen de gevolgen van COVID-19 hier niet aan de orde.



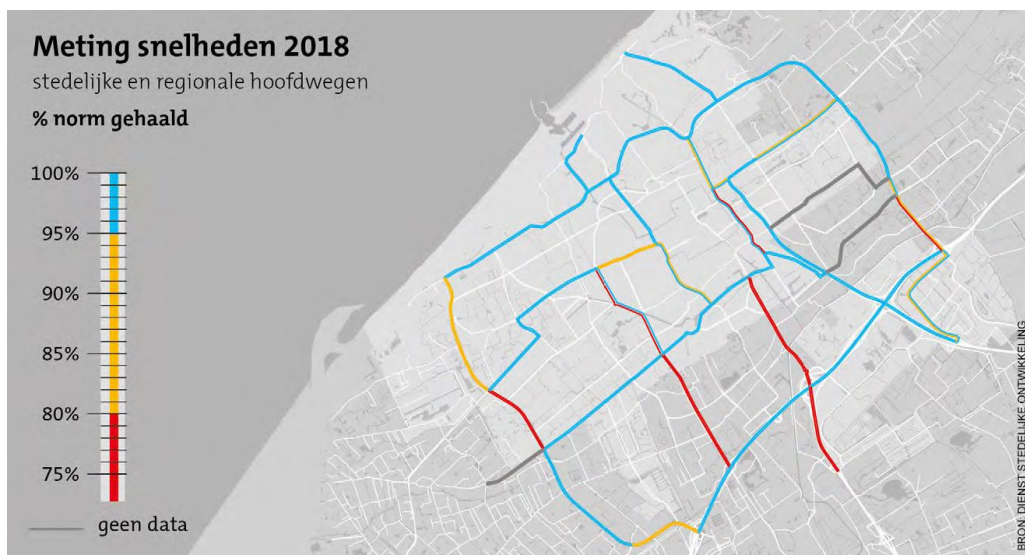
De rapportage is ingedeeld op basis van vier hoofdthema's (bereikbaarheid, vervoerwijze, leefbaarheid en autoparkeren). Onder de hoofdthema's wordt de ontwikkeling op zeventien indicatoren beschreven.

Sommige onderdelen van de monitor, zoals de vervoerwijzekeuze (modal split), bewegen maar heel langzaam. Anderen liggen maar deels binnen de invloedssfeer van beleidsmaatregelen (bijvoorbeeld autobezit). Al met al zijn niet alle beleidsdoelen uit de Haagse Nota Mobiliteit in 2020 gehaald.

## 1. Bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid zijn de volgende indicatoren beschreven: de doorstroming van het autoverkeer op en de verdeling over de hoofdroutes, de reistijden in het openbaar vervoer naar de toplocaties, de beschikbaarheid en het gebruik van P+R voorzieningen en fietsparkeren.

- De doorstroming op de regionale hoofdwegen is in 2019 beter dan in 2011. Het percentage wegen dat voldoet nam toe van 64% tot 73%. Projecten zoals de Rotterdamsebaan - in gebruik sinds 19 februari 2021 - gaan bijdragen aan verdere verbetering van het regionale wegennet. Op de stedelijke hoofdwegen is de doorstroming sterk verbeterd ten opzichte van 2011. Het aandeel wegen dat voldoet aan de norm nam toe van 67% naar 82%.



- Het aandeel van het autoverkeer op de Utrechtsebaan is sinds 2011 afgenomen. Daarmee wordt de verdeling over de inpridders evenwichtiger, zoals beoogd.
- De reistijden met het OV naar toplocaties zijn voor sommige routes iets verbeterd. Het totaal aantal toplocaties dat binnen de normtijd bereikbaar is, is echter niet toegenomen. Het blijft moeilijk om de minder centraal gelegen locaties - zoals de Uithof, Scheveningen Haven of Kijkduin - binnen kortere reistijden bereikbaar te maken met het openbaar vervoer. De ontwikkeling van de schaa sprong OV moet hier op termijn verbetering in gaan brengen.

- De capaciteit en het gebruik van P+R-voorzieningen nemen toe. Vergeleken met 2011 nam het aantal P+R plaatsen met 45% fors toe. De geambieerde verdubbeling van 2500 naar 5000 P+R plekken is daarmee echter nog niet gehaald. De bezettingsgraad is wel verbeterd.
- Het aantal fietsparkeerplekken blijft toenemen en voldoet in toenemende mate aan de stijgende vraag. De onbewaakte stallingen zitten aan hun maximale bezetting. De bewaakte fietsenstallingen bieden nog wel ruimte. De nieuwe stallingen bij de stations Centraal (Koningin Julianaplein, 8000 plekken extra sinds juli 2020) en Hollands Spoor (2500 plekken extra sinds oktober 2020) voegen nog een forse uitbreiding toe.

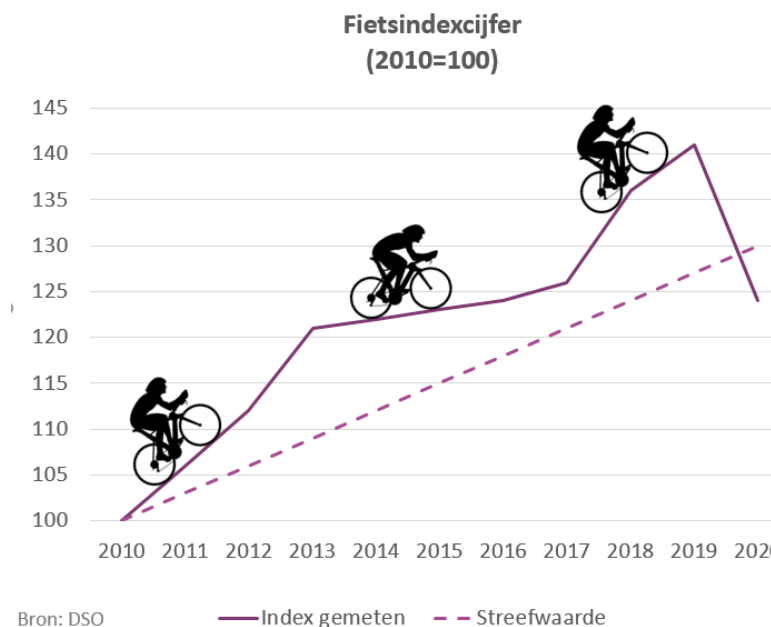
Samenvattend is de bereikbaarheid de afgelopen tien jaar verbeterd maar de doelstelling is niet in alle gevallen (helemaal) gehaald.

## 2. Vervoerwijze

De keuze van vervoerwijze wordt geïllustreerd aan de hand van de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen (dit is de modal split): 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. Verschuivingen in de modal split zijn klein en schommelen ook af en toe. De tendens over de afgelopen 10 jaar is echter dat het autogebruik langzaam afneemt, terwijl fietsen en OV vaker gekozen worden. Lopen is populair, maar heeft een licht teruglopend aandeel.
- Het fietsgebruik heeft zich tot 2020 ontwikkeld conform de doelstelling. Alleen in 2020 is het fietsgebruik gedaald.
- Het aantal treinreizigers op de Haagse stations blijft toenemen tot en met 2019.
- Ook het aantal reizigers in de tram neemt toe tot en met 2019. De doelstelling van 40% extra instappers is echter niet gehaald. Het aantal busreizigers geeft een wisselend beeld.
- De tevredenheid over de kwaliteit van loop- en fietsroutes lijkt iets af te nemen.

Samenvattend gaat het met de modal shift naar meer fietsen, lopen en OV de goede kant op. Alleen de waardering van de loop- en fietsroutes voldoet niet.



### 3. Leefbaarheid

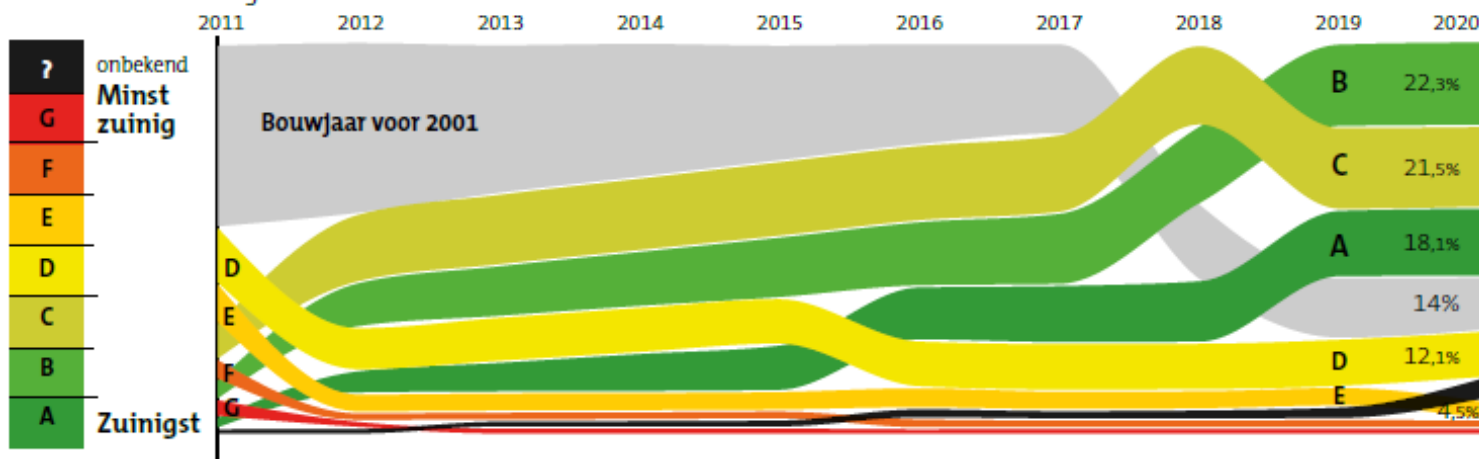
De leefbaarheid wordt toegelicht aan de hand van de aantallen verkeersslachtoffers, de hoeveelheid verkeer op wijkontsluitingswegen, lucht- en geluidsknelpunten en het aandeel schone en zuinige auto's.

- Het aantal dodelijke slachtoffers door verkeersongevallen fluctueert maar is ten opzichte van het basisjaar 2010 afgenomen. De laatste jaren (2015 – 2019) is het aantal gewonden door verkeersongevallen toegenomen. Dit zien we ook in landelijke cijfers terug.
- Het aandeel verkeer op stedelijke hoofdroutes ten opzichte van wijkontsluitingswegen is voor een deel weer licht toegenomen, zoals beoogd. Minder doorgaand autoverkeer kiest een route door woongebieden. De ontwikkeling ten opzichte van 2011 is beperkt maar in positieve richting.
- De 29 knelpunten met geluidhinder uit 2009 zijn opgelost. Inmiddels wordt gewerkt met een kaart van geluidsreducerend asfalt. Voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub>) en zeer fijn stof (PM<sub>25</sub>) treden geen overschrijdingen op. Dit voldoet aan de doelstellingen.
- Sinds 2001 is de bevolking met ruim 10% gegroeid (+ ruim 50.000). Het autobezit van alle Hagenaars groeide veel minder hard met ca. 6% (+ruim 10.000). Kortom het autobezit per inwoner neemt gestaag af. Het aandeel auto's met een gunstig milieulabel neemt toe en is in 2020 62%. Het aandeel elektrische auto's neemt snel toe, maar is nog minder dan 3%. Deze ontwikkelingen zijn in lijn met de gewenste situatie.

Samenvattend gaat het met de luchtkwaliteit goed, de verkeersslachtoffers blijven hoger dan gewenst.

#### Aandeel particuliere auto's naar zuinigheidslabel

2011 – 2020 Den Haag



Bron: Rijksdienst voor het wegverkeer, bewerking DSO/SEPO

#### 4. Autoparkeren

Het parkeerbeleid in Den Haag heeft als doel te zorgen dat alle belanghebbenden een realistische en goede kans hebben op het vinden van een parkeerplaats. Daarnaast is het de bedoeling dat men parkeert op de voor die doelgroep bedoelde parkeerplaatsen en dat overlast in woon- en verblijfsgebieden zo klein mogelijk wordt.

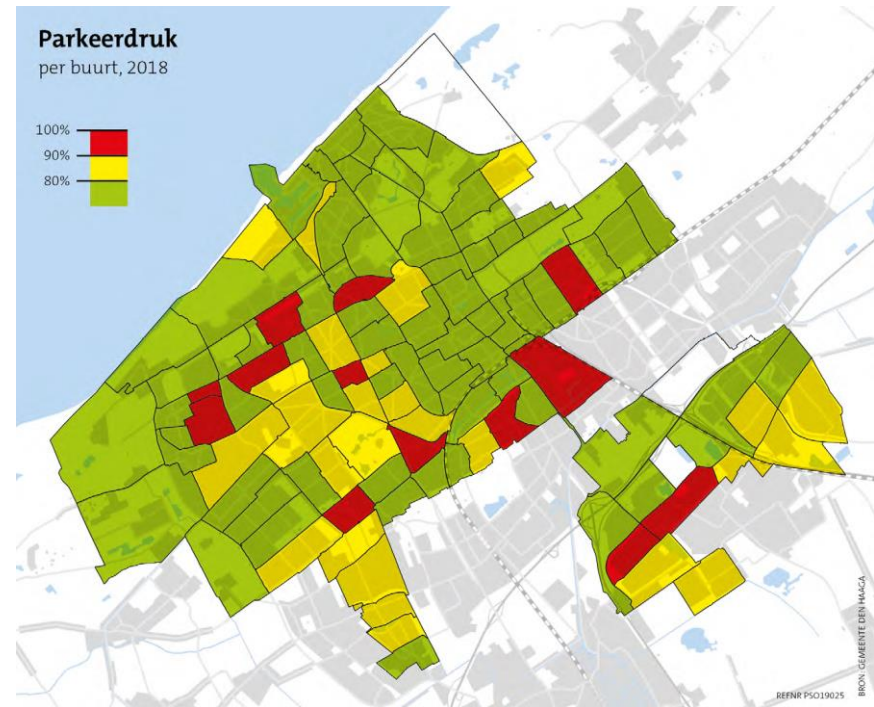
Het autoparkeren wordt belicht aan de hand van de parkeerdruk, het foutparkeren, parkeeroverlast en de parkeercapaciteit.

- Den Haag kent in 2020 21 buurten met een te hoge parkeerdruk. Dat is een daling ten opzichte van 2011 toen dit voor 26 buurten gold.
- Na 2016 is geen goed beeld van het aandeel foutparkeerders per buurt bekend vanwege de overgang van parkeertellers naar scanauto's. In 2016 waren er 54 buurten met 5% of minder foutgeparkeerde auto's (47% van totaal). Een kleine verbetering ten opzicht van 2011.
- In de jaren van 2010 tot en met 2020 zijn ruim 3.300 parkeerplaatsen in woongebieden toegevoegd.

Samenvattend gaat het grotendeels goed met het autoparkeren.

#### Samenvatting

Samengevat kan worden geconcludeerd dat het beleid uit de Haagse Nota Mobiliteit de afgelopen 10 jaar geleid heeft tot het dichterbij brengen en halen van een groot aantal doelen zoals geformuleerd in 2011. Met name de verbetering van het openbaar vervoer, de achterblijvende P&R, de moeilijk te beheersen parkeerdruk op straat en de oplopende verkeersonveiligheid vergen extra inspanningen. Kijkend naar de toekomst is intensivering van het beleid gericht op mobiliteitstransitie noodzakelijk. De voorziene groei en verdichting van de stad, de druk op de openbare ruimte, de klimaatverandering en de verkeersonveiligheid zijn belangrijke aanleidingen daarvoor.





## Samenvatting



Bron: DSO

### **Meer informatie in Den Haag in Cijfers**

Meer informatie, feiten en cijfers, en rapportages over Den Haag zijn te vinden in Den Haag in Cijfers. Cijfers op buurt- wijk- en stadsdeelniveau zijn ook in verschillende presentatievormen (tabellen, grafieken, kaarten) te raadplegen op internet in Den Haag in Cijfers, dé bron voor statistische informatie over de gemeente Den Haag.

Den Haag in Cijfers is te raadplegen via [www.denhaag.buurtmonitor.nl](http://www.denhaag.buurtmonitor.nl) of [www.denhaag.incijfers.nl](http://www.denhaag.incijfers.nl).

### **COLOFON**

#### **Uitgave**

Gemeente Den Haag  
DSO / SEPO - Onderzoek  
november 2021

#### **Inlichtingen**

DSO / SEPO - Onderzoek  
Carla Rothuizen (070 – 35 34874 / [carla.rothuizen@denhaag.nl](mailto:carla.rothuizen@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 veroorzaakt worden door afrondingen. Bij gebruik van cijfers is bronvermelding verplicht.