

► Themabrief: **Verkeer**
DSO/Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

PSO is het strategisch advies- en onderzoeksbureau van DSO; PSO onderzoekt, verzamelt en ontsluit informatie en adviseert over strategie, innovatie en de programmering van DSO-projecten.

Maart 2020

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. Deze rapportage is de vierde in de reeks en geeft de situatie weer in 2018. De meeste cijfers in de rapportage zijn van 2018 of 2017.

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.

Samenvatting

De meeste indicatoren ontwikkelen zich sinds 2011 positief. Wel is er soms sprake van een terugval in het laatste jaar of sinds de laatste meting.









Bereikbaarheid

- | | | |
|-------------------------------------|---|---|
| 1. Doorstroming auto hoofdroutes |  |  |
| 2. Reistijden toplocaties OV |  |  |
| 3. P+R voorzieningen |  |  |
| 4. Fietsparkeren |  |  |
| 5. Verdeling autoverkeer inprikkers |  |  |









Vervoerwijze

- | | | |
|-----------------------------------|---|---|
| 6. Modal Split |  |  |
| 7. Fietsgebruik |  |  |
| 8. Gebruik OV |  |  |
| 9. Kwaliteit loop- en fietsroutes |  |  |

Leefbaarheid

- | | | |
|--------------------------------------|---|---|
| 10. Verkeersslachtoffers |  |  |
| 11. Verkeer op wijkontsluitingswegen |  |  |
| 12. Knelpunten lucht en geluid |  |  |
| 13. Schone en zuinige auto's |  |  |

Autoparkeren

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| 14. Parkeerdruk |  |  |
| 15. Foutparkeren |  |  |
| 16. Parkeeroverlast |  |  |
| 17. Parkeercapaciteit |  |  |

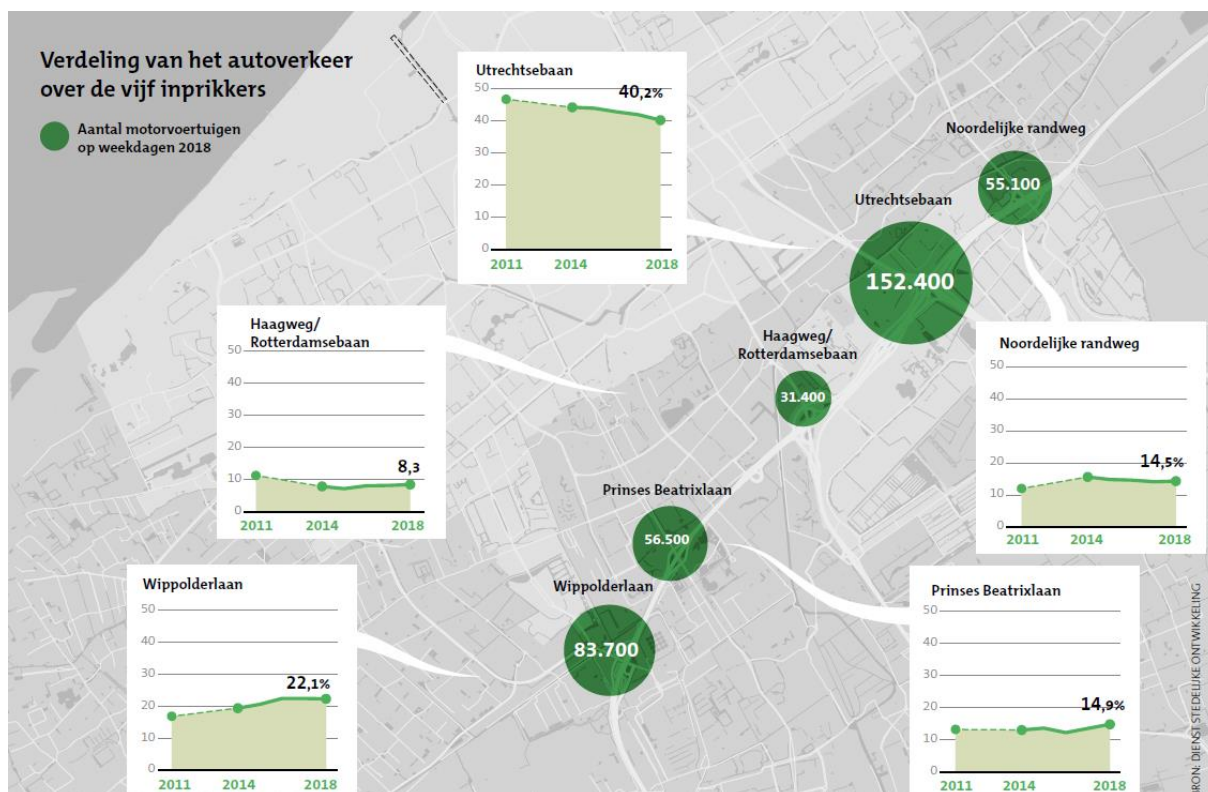
Sommige onderdelen van de monitor, zoals de vervoerwijzekeuze (modal split), bewegen maar heel langzaam. Anderen liggen maar deels binnen de invloedssfeer van beleidsmaatregelen (bijvoorbeeld autobezit). Naar verwachting zullen dan ook niet alle beleidsdoelen uit de Haagse Nota Mobiliteit in 2020 gehaald worden.

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.



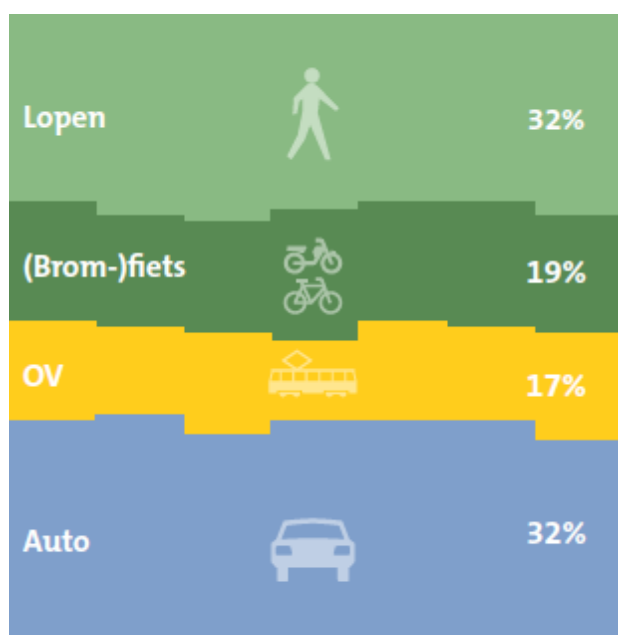
- De doorstroming op regionale en stedelijke hoofdwegen is verbeterd ten opzichte van 2011 en 2016. Gemiddeld wordt de gewenste snelheid op ca. 76% van de regionale hoofdwegen gehaald en op 89% van de stedelijke hoofdwegen.
- Het aantal toplocaties dat de reistijdenorm voor OV haalt is in 2018 onveranderd ten opzichte van 2016. Het bereiken van Scheveningen, Internationale Zone en Binckhorst kosten te veel tijd en ook De Uithof en Kijkduin worden niet binnen de normtijd bereikt met het OV.
- Het gebruik van P+R-voorzieningen neemt toe. Ook de capaciteit is toegenomen, maar ligt nog onder de streefwaarde.
- Het aantal fietsparkeerplekken en het gebruik ervan zijn toegenomen. In totaal kent Den Haag (voor de geselecteerde gebieden: binnenstad, stations, Scheveningen en Randstadrailhaltes) ruim 20.000 parkeerplekken voor fietsen. De bezettingsgraad is opgelopen tot 95%.
- De verdeling van het autoverkeer over de inpridders wordt evenwichtiger, hoewel de Utrechtsebaan nog steeds 40% van het verkeer afhandelt.



Bron: tellingen DSO Mobiliteit

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.



2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017

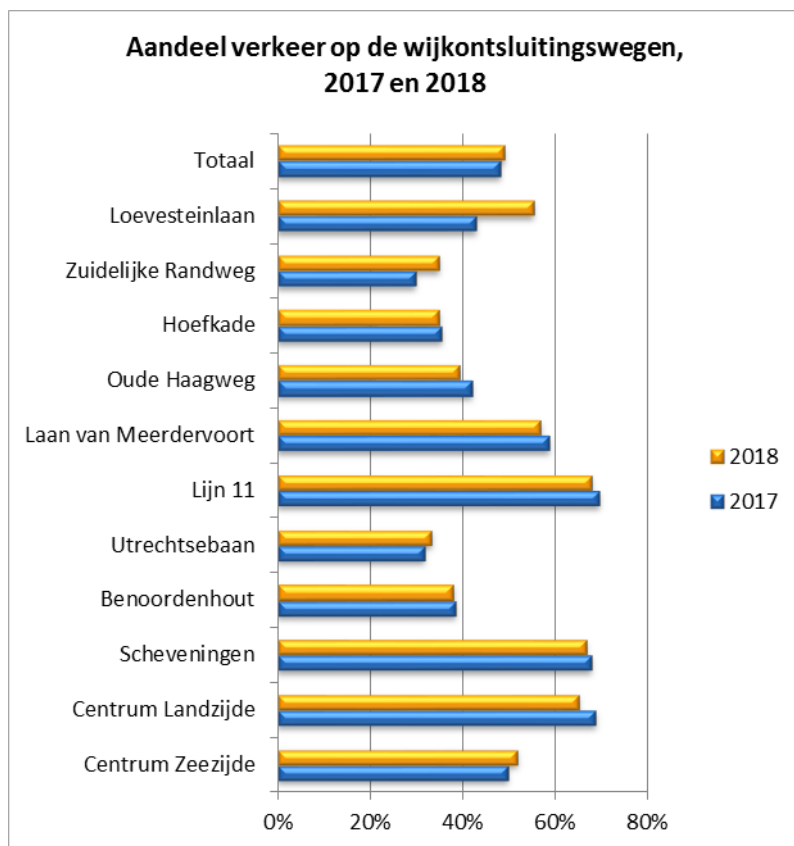
Bron: OViN CBS, bewerking PSO

- De keuze van vervoerwijze ontwikkelt zich over een lange termijn, er is nog geen duidelijke trend waarneembaar. In 2017 wordt ca. 32% van de ritten met de auto gemaakt en 68% van de ritten lopend, met de fiets of het OV.
- Wel groeit het fietsgebruik flink met 26% sinds 2010.
- Ook het aantal reizigers in tram en bus neemt toe tot ca. 280.000 reizigers. Het aantal treinreizigers op de Haagse stations is toegenomen tot 151.000 treinreizigers per dag..
- De tevredenheid over de kwaliteit van loop- en fietsroutes is gestegen ten opzichte van het startjaar 2012. Ten opzichte van de vorige monitor van 2016 is de Hagenaar iets minder tevreden over loop- en fietsroutes. Gemiddeld is 66% van de Hagenaars tevreden over de looproutes en 59% over de fietsroutes.

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 sinds 2010 in Den Haag zijn geen duidelijke conclusies te trekken omdat de registratie sterk verbeterd is (voorheen werd niet alles (juist) geregistreerd). In 2017 waren er elf verkeersdoden en meer dan 1000 gewonden door het verkeer.



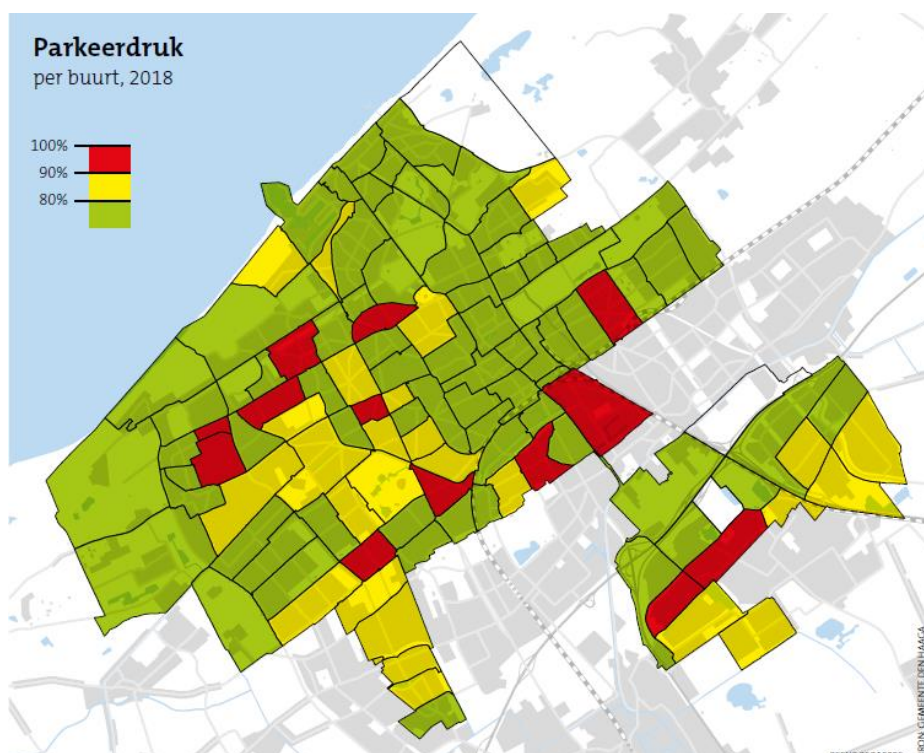
Bron: tellingen DSO Mobiliteit

- Het aandeel verkeer op de wijkontsluitingswegen heeft zich op de meeste telpunten gunstig ontwikkeld (dit is afname) ten opzichte van het aandeel verkeer op de stedelijke en regionale hoofdwegen. Op een klein aantal routes is deze ontwikkeling niet naar wens. De wegwerkzaamheden op de route Kijkduin-Houtrust in 2018 zorgden ervoor dat op de screenlines Loevesteinlaan en Zuidelijke Randweg de verdeling tussen wijkontsluitingswegen en stedelijke hoofdwegen minder gunstig was. Hierdoor is ook het totale percentage (49%) op wijkontsluitingswegen licht toegenomen.
- De geluidsbelasting wordt tegengegaan door het aanleggen van stil asfalt. Dit is inmiddels op 42 straten of delen van straten gedaan. Voor stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) treden geen wettelijke overschrijdingen op. Dit voldoet aan de doelstellingen. Ook voor de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) zijn er in Den Haag geen overschrijdingen meer.
- Het autobezit is de laatste paar jaar weer gestegen vooral doordat ook het aantal inwoners toeneemt. Per 100.000 inwoners is het aantal particuliere auto's wel afgenomen van ca. 32.000 in 2010 tot 31.000 auto's per 100.000 inwoners in 2018. Het aandeel zuinige auto's neemt verder toe tot 58% in 2018. Ook het aandeel elektrische auto's is gestegen tot 2,4% in 2018.

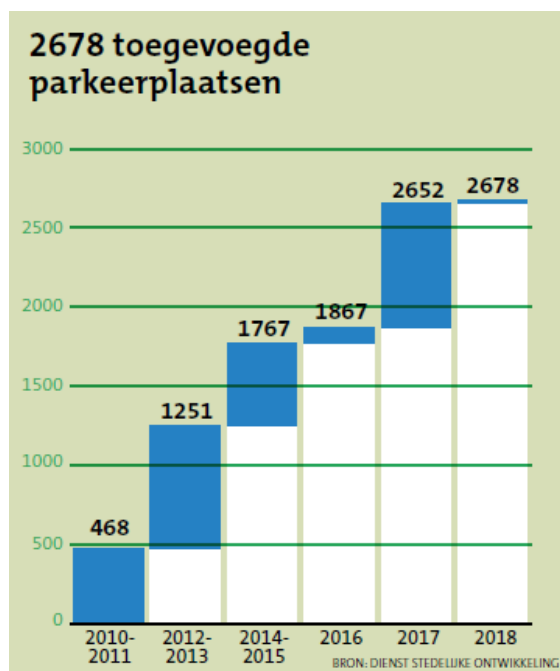
4. Autoparkeren

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.



- Het aantal buurten met een te hoge parkeerdruk (>90%) is afgenomen tot 13 (van de 114 buurten). Daarmee is er sprake van een grote verbetering ten opzichte van de parkeerdruk de laatste jaren (rond de 22 buurten met een parkeerdruk >90%). Dit kan echter ook een gevolg zijn van de nieuwe berekeningen die met behulp van de data van de scanauto worden gemaakt.
- Het aandeel foutparkeerders in een buurt hangt samen met de parkeerdruk en de aanwezigheid van handhaving in het gebied. De meest recente gegevens hierover stammen uit 2016 en zijn daarmee wel iets verouderd. In 2016 waren er 54 buurten met 5% of minder foutgeparkeerde auto's (47% van totaal). Globaal zagen we 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 de meeste stadsdelen is het aantal bewoners dat veel overlast van parkeerproblemen ervaart afgenomen sinds 2012. Echter ook in bijna alle stadsdelen wordt desondanks weer meer overlast ervaren vanaf 2014/2015. Inmiddels is de mate waarin overlast van parkeren wordt ervaren in Den Haag totaal met 28% bijna even groot als in 2012 (29%).
- Tot en met 2018 zijn ca. 2700 parkeerplaatsen in woongebieden toegevoegd.



COLOFON

Uitgave

Gemeente Den Haag
DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
Maart 2020

Inlichtingen

DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
Carla Rothuizen (070 – 35 34874 / 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.