

Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden

Naar een beter bereikbare regio

Ontwerp

9 maart 2005

P1574-24

verkeer en vervoer

Regionale Nota Mobiliteit (RNM) Haaglanden

ontwerp t.b.v. dagelijks bestuur – 9 maart 2005

Voorwoord

Voor u ligt het ontwerp van de Regionale Nota Mobiliteit (RNM) Haaglanden. Dit ontwerp is het inspraakexemplaar voor gemeenten en andere overheidsorganisaties, belanghebbende instanties en andere belangstellenden.

De Regionale Nota Mobiliteit ligt van 21 maart tot 29 april 2005 ter inzage bij de informatiebalies van de Haaglanden gemeenten en bij het kantoor van het stadsgewest Haaglanden. Daarnaast is het document geplaatst op de website www.haaglanden.nl.

Na afloop van de inspraakperiode worden de reacties verwerkt. Dit leidt mogelijk tot aanpassingen van de RNM. De RNM zal uiteindelijk in de vergadering van het Algemeen Bestuur van 29 juni 2005 worden vastgesteld.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting	6
1 Een nieuwe Regionale Nota Mobiliteit (RNM) Haaglanden	7
1.1 Status en functie RNM.....	7
1.2 Takenpakket van Haaglanden op het terrein van verkeer en vervoer	7
1.3 Een economisch concurrerende regio vereist goede ontsluiting	8
1.4 De RNM Haaglanden: afmaken, uitvoeren en richting geven	9
2 Ontwikkelingen, ambitie en financieel kader tot 2020	11
2.1 Ruimtelijk-economische ontwikkelingen tot 2015	11
2.1.1 Wonen: voldoende locaties beschikbaar	11
2.1.2 Werken: voldoende locaties beschikbaar	11
2.2 Ruimtelijk economische ontwikkelingen 2015 tot ca. 2020	11
2.2.1 Randvoorwaarden voor locatiekeuzeprocessen	11
2.2.2 Verkeers- en vervoersinfrastructuur bepalend voor locatie-ontwikkeling.....	11
2.3 Mobiliteitsontwikkeling: 20–30% groei tot 2015, daarna stabilisatie.....	13
2.4 Probleem: bereikbaarheid onder t� grote druk.....	13
2.5 Ambitie: beter bereikbaar, verkeersveiliger en leefbaarder in 2020	13
2.6 Financieel kader: t� krappe financiële middelen	14
3 Doel, uitgangspunten en aanpak van het verkeers- en vervoersbeleid Haaglanden tot 2020.....	16
3.1 Doelstellingen	16
3.2 Uitgangspunten voor de aanpak	17
3.3 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren	18
4 Het Openbaar Vervoer tot 2020	20
4.1 Belang: onmisbaar voor bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio	20
4.2 Taak: opdrachtgever regionaal openbaar vervoer	21
4.3 Doelstelling: 40% meer instappers in het openbaar vervoer in 2020.....	21
4.4 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren	21
4.4.1 Continueren: gefinancierde projecten 'afmaken', voorzieningenniveau in stand houden, succesvol concessie- en aanbestedingsbeleid voortzetten	22
4.4.2 Intensiveren: investeringen en verbeteringen noodzakelijk	23
4.4.3 Innoveren: chipkaart, tarievenbeleid en andere projecten	27
4.5 Financiën Openbaarvervoer projecten: 100% financiering	27
5 Het fietsverkeer tot 2020.....	29
5.1 Belang: de fiets is de basis voor een goede bereikbaarheid	29
5.2 Taak: ontwikkelen regionaal fietsbeleid, coördineren en subsidiëren van uitvoering	29
5.3 Doelstelling: meer verplaatsingen op de fiets	29
5.4 Aanpak: kwaliteit fietsvoorzieningen verbeteren	29
5.4.1 Continueren: aanpakken knelpunten regionaal fietsnet, subsidiëren lokale fietsprojecten uit BDU	29
5.4.2 Intensiveren: knelpunten in 2015 opgelost met extra subsidie voor zeven grote projecten, betere stallingen.....	30
5.4.3 Innoveren: actualiseren regionale fietsnetwerk en aantrekkelijkheid verhogen	31

5.5	Financiën fietsprojecten: forse bijdrage Haaglanden	32
6	Het regionaal autoverkeer tot 2020.....	33
6.1	Uitgangspunt: betere benutting van het regionaal wegennetwerk	33
6.2	Taak: coördineren netwerkvisie en subsidiëren van maatregelen.....	33
6.3	Doelstelling: kortere en beter voorspelbare reistijd en minder incidentele lange vertragingen in de spits in 2020	33
6.4	Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren	34
6.4.1	Continueren: gefinancierde projecten afmaken.....	34
6.4.2	Intensiveren: beter benutten van regionaal wegennet en aanleggen ontbrekende schakels	35
6.4.3	Innoveren: dynamisch verkeersmanagement (DVM), nieuwe technologie en gevolgen van ruimtelijke keuzes	39
6.5	Financiën autoprojecten: 50% subsidie.....	39
7	Het goederenvervoer tot 2020.....	40
7.1	Ontwikkeling: toename goederenvervoer	40
7.2	Taak: behartigen belang bereikbaarheid goederenvervoer tuinbouw en	40
	faciliteren verbeteringen in stedelijke distributie	40
7.3	Doel: basiskwaliteitsniveau doorstroming verbeteren	40
7.4	De aanpak: continueren, intensiveren, innoveren	41
7.4.1	Continueren: aanleggen geplande nieuwe infrastructuur voor glastuinbouwgerelateerd goederenvervoer.....	41
7.4.2	Intensiveren: versterken positie greenport Westland - Oostland, stedelijke distributie en bereikbaarheid bedrijventerreinen verbeteren	41
7.4.3	Innoveren: betere ontsluiting Westlands glastuinbouwcomplex naar Rotterdamse haven en aandacht voor innovaties in logistiek en voertuigen	43
7.5	Financiën goederenvervoerprojecten: 50% subsidie.....	43
8.	Mobiliteitsmanagement tot 2020	44
8.1	Belang: mensen kiezen hoe en wanneer ze reizen	44
8.2	Taak: mobiliteitsmanagement voor woon-werkverkeer bevorderen.....	44
8.3	Doelstelling: bewust keuzegedrag reiziger stimuleren.....	44
8.4	Aanpak: samenwerken, afstemmen en maatwerk leveren.....	44
8.4.1	Continueren: samenwerking tussen bedrijven en overheden loont	45
8.4.2	Intensiveren: projecten afstemmen op de reiziger.....	45
8.4.3	Innoveren: maatwerk in parkeren en in het aanbod van diensten	46
8.5	Financiën mobiliteitsmanagement: 50% subsidie	47
9. Verkeersveiligheid tot 2020	48	
9.1	Uitgangspunt: verkeersveilig gedrag en infrastructuur	48
9.2	Taak: kosteneffectief inzetten van middelen, coördineren gedragsbeïnvloedingsactiviteiten	48
9.3	Doelstelling: minder verkeersslachtoffers in 2010 en 2020.....	49
9.4	De aanpak: veiliger infrastructuur en gerichte gedragsbeïnvloeding	49
9.4.1	Continueren: Duurzaam Veilig afmaken en onveilige locaties aanpakken	49
9.4.2	Intensiveren: verkeerseducatie en versnellen aanpak black-spots.....	49
9.4.3	Innoveren: verkeersveiligheidstoets en veiliger goederenvervoer.....	49
9.5	Financiën verkeersveiligheid: 50% subsidie	50
10. Kwaliteit van de leefomgeving in 2020	51	
10.1	Uitgangspunt: Haaglanden draagt bij aan verbeteringen.....	51

10.2	Luchtkwaliteit, geluidsbelasting, ontsnippering/groen en klimaatbeleid	51
10.3	Tunnelveiligheid	54
10.4	Externe veiligheid: transport van gevaarlijke stoffen	54
10.5	Bescherming van vitale infrastructuur	55
10.6	Financiën kwaliteit leefomgeving: meer kosten en geen middelen	55
11.	Financiën en verwachte effecten 2020.....	56
11.1	Inkomsten en uitgaven tot 2020	56
11.2	Periode 2005–2011: gefinancierde projecten 'afmaken'	56
11.3	Periode tot 2015: investeringsprojecten uitvoeren	56
11.4	Effectiviteit van het maatregelenpakket tot 2015:.....	57
11.5	Conclusie: een beter bereikbaar en meer leefbaar Haaglanden kan alleen met meer investeringen.....	58
11.6	Periode 2015/2020 e.v.: nieuwe locatie-ontwikkeling vergt aanvullende nieuwe infrastructuur	58
12	Monitoring en beleidsevaluatie	59
	Bijlage 1: Aanpak en uitkomsten gebiedsgewijze reistijdanalyses	60
	Bijlage 2 - Lijst van geraadpleegde literatuur	64
	Bijlage 3 – lijst van gebruikte afkortingen	65

Samenvatting

Haaglanden beter bereikbaar, verkeersveiliger en meer leefbaar in 2020.

Het stadsgewest Haaglanden geeft in de Regionale Nota Mobiliteit (RNM) aan met welk samenhangend pakket aan beleid en projecten ze de regio voor de periode tot 2020 beter bereikbaar, verkeersveiliger en leefbaarder wil maken. In de RNM zijn ook de belangrijke onderdelen van het rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit, Ministerie van V&W, uitgewerkt in regionaal beleid.

Haaglanden streeft naar:

- 40% meer instappers in het openbaar vervoer in 2020
- meer verplaatsingen op de fiets
- kortere en beter voorspelbare reistijd met de auto in de spits;
- minder verkeersslachtoffers;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Veel grote infrastructuurprojecten zijn in uitvoering en worden de komende jaren uitgevoerd. Een greep uit de projecten, die we afmaken: RandstadRail gaat in 2006 rijden, station Ypenburg gaat open, tramlijn 19 en lijn 37 worden aangelegd. Haaglanden investeert ook fors in meer spitsstrams en interliners.

Voor het autoverkeer gaan de A4 Delft – Schiedam (MER loopt), de N470, het Trekviëttracé (MER gaat lopen), het 3 in 1 project Westland en de Hubertustunnel in uitvoering. Op het regionaal wegennet treffen we ook nog een groot aantal benuttingsmaatregelen. Dit alles voor een betere doorstroming, een betrouwbaarder wegennet en uiteindelijk een kortere en beter voorspelbare reistijd.

Alle bestaande knelpunten in het regionale fietsroutenet zijn in 2015 opgelost.

Betere overstappunten, betere reis- en route-informatie voor alle vervoerwijzen en meer maatwerk in parkeren zorgen ervoor dat mensen bewuster kiezen hoe en wanneer ze reizen. Belangrijk is dat in het woon-werkverkeer meer mensen met de fiets of met het openbaar vervoer reizen. Dit schept ruimte op de weg voor de mensen die de auto echt nodig hebben, zoals het zakelijk verkeer en het goederenvervoer.

Haaglanden streeft net als het rijk naar minder verkeersslachtoffers. Het Duurzaam Veilig programma voeren we uit en de grootste verkeersveiligheidsknelpunten blijven we het eerst aanpakken.

Haaglanden subsidieert meer verkeersleerkrachten op basisscholen en richt zich in de voorlichtings- en educatieprogramma's op risicogroepen: bromfietzers, fietsers, beginnende bestuurders en ouderen.

Haaglanden draagt bij aan een betere kwaliteit van de leefomgeving in 2020. Echter de regio is geen wegbeheerder en heeft hierin geen rechtstreekse bevoegdheden. We stimuleren openbaarvervoer- en fietsgebruik. Bij keuzes voor ruimtelijke ontwikkellocaties en bij de aanleg en verbeteringen van infrastructuur wegen we de gevolgen voor lucht, geluid, groen en externe veiligheid mee. Nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkellocaties moeten liggen aan bestaande infrastructuur. Dit zorgt voor een beter gebruik van het openbaar vervoer.

Met de beschikbare financiën kan Haaglanden minimaal de verwachte mobiliteitsgroei van 20-30% tot 2015 opvangen en voldoen aan de rijksdoelstelling voor minder verkeersslachtoffers. Niet gefinancierd zijn eventuele maatregelen voor verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, externe veiligheid, tunnelveiligheid en bescherming van vitale infrastructuur.

Het rijk legt in de Nota Mobiliteit de verantwoordelijkheid voor deze onderdelen bij de decentrale overheden zonder daar financiële middelen voor beschikbaar te stellen.

Om de ambitie: 'een beter bereikbaar, verkeersveiliger en meer leefbaar Haaglanden in 2020' te realiseren en daarmee de economische concurrentiepositie van de regio te waarborgen, zijn meer investeringen in infrastructuur noodzakelijk dan waarin we op dit moment kunnen voorzien.

Haaglanden spant zich samen met de gemeenten, de provincie Zuid Holland, andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties in om bovenstaande doelstellingen te realiseren.

1 Een nieuwe Regionale Nota Mobiliteit (RNM) Haaglanden

Het stadsgewest Haaglanden geeft in deze nieuwe Regionale Nota Mobiliteit (RNM) aan met welk samenhangend pakket aan beleid ze de regio voor de periode tot 2020 beter bereikbaar, verkeersveiliger en meer leefbaar wil maken. De RNM is uitgewerkt in concrete projecten en beleidsmaatregelen in het uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma wordt om de vier jaar geactualiseerd. Het huidige programma omvat de periode 2005-2008 e.v.

In dit inleidend hoofdstuk gaan we achtereenvolgens in op:

- de status en de functie van de RNM;
- het takenpakket van Haaglanden op het gebied van verkeer en vervoer;
- de eisen die een economisch sterk concurrerende regio stelt aan verkeers- en vervoersontsluitingen;
- de RNM Haaglanden: afmaken, uitvoeren en richting geven.

1.1 Status en functie RNM

Het stadsgewest Haaglanden is als Kaderwetgebied op basis van de Kaderwet Bestuur in Verandering verantwoordelijk voor het verkeers- en vervoersbeleid in de regio Haaglanden.

De RNM

De Regionale Nota Mobiliteit (RNM) is het regionaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998). Ze is de opvolger van het op dit moment geldende RVVP-2. In de RNM wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in het Regionaal StructuurPlan (RSP) Haaglanden 2002 voor de verkeers- en vervoerscomponent uitgewerkt en wordt het overige regionale verkeers- en vervoersbeleid in samenhang beschreven.

De RNM werkt bovendien de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid uit de Nota Mobiliteit verder uit. Ingevolge de Planwet werkt dit nationale beleid rechtstreeks door in het beleid van decentrale overheden. De inzet van Haaglanden is om - vooruitlopend op de inwerkingtreding van de PKB¹ Nota Mobiliteit - reeds te voldoen aan de verplichting om het regionaal beleid te actualiseren.

Samenwerking andere overheden

Centraal in de Planwet staat het betrekken van andere overheden bij de voorbereiding van het regionale plan. In lijn hiermee is deze ontwerpversie tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de Haaglanden-gemeenten en met betrokkenheid van de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland. Haaglanden sluit met deze nota aan bij het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie Zuid-Holland, zoals vastgelegd in het provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP). Haaglanden wil ook bij de uitwerking en uitvoering van deze nota waar nodig samenwerken met de provincie en aanpalende regio's.

Vaststelling

De RNM wordt conform de voorgeschreven procedure in de vergadering van het Algemeen Bestuur van Haaglanden van 29 juni 2005 vastgesteld.

1.2 Takenpakket van Haaglanden op het terrein van verkeer en vervoer

Het stadsgewest Haaglanden heeft op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer de volgende taken:

- het formuleren en vastleggen van het regionale verkeers- en vervoersbeleid;
- het aansturen, waaronder concessies verlenen, en het financieren van het regionaal openbaar vervoer (opdrachtgeverschap OV);

¹ PKB is Planologische Kernbeslissing als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

- het beheer en de besteding van het regionale subsidiebudget uit de Brede doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer (zie ook 2.6);
- het doorvertalen van de essentiële onderdelen van het rijksbeleid (Nota Mobiliteit) in regionaal verkeers- en vervoersbeleid.

Haaglanden legt daarnaast vanuit het regionaal verkeers- en vervoersbeleid nadruk op:

- het integraal - vanuit Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken, Milieuzaken en Wonen - benaderen van het keuzeprocess om te komen tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingslocaties;
- het versterkt - ambtelijk en bestuurlijk - themagericht samenwerken met het rijk, de provincie Zuid-Holland, gemeenten, aanpalende regio's, andere overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties onder de werknaam SWINGH (Samenwerken in Groot Haaglanden) in de aanpak en in het oplossen van knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer.

Vanuit het opdrachtgeverschap openbaar vervoer heeft Haaglanden op grond van de Planwet duidelijk omschreven bevoegdheden. Voor auto, fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheid coördineert en subsidieert Haaglanden beleid en projecten. Het uitgangspunt bij het opstellen van deze nota is geweest: 'Regionaal wat moet, lokaal wat kan'.

1.3 Een economisch concurrerende regio vereist goede ontsluiting

In het Regionaal StructuurPlan Haaglanden (RSP, 2002) kiest Haaglanden voor een economisch sterke en concurrerende positie van de regio. Hiervoor is een beter bereikbare, verkeersveilige en meer leefbare regio noodzakelijk. De economische strategie is inmiddels herijkt. Haaglanden kiest nu voor het verder ontwikkelen van de vier economisch sterke pijlers:

- overheid en internationale dienstverlening: Den Haag als nationaal en internationaal bestuurlijk en juridisch centrum;
- kennis en technologie: Delft kennisboulevard; kennisalliantie Zuid Holland;
- zakelijk toerisme: de cultuur-historische identiteit van Delft en Den Haag; de zee, het strand en de duinen en de ligging aan het groene hart;
- glastuinbouw: de greenport Westland/Oostland.

Verdere economische ontwikkeling van de regio vereist primair zeer goed regionaal openbaar vervoer en uitstekende (regionale) weginfrastructuur. Dit is de eerste prioriteit van Haaglanden in deze nota. De rijksnota's Ruimte en Mobiliteit leggen de nadruk op de ontwikkeling van de mainports Amsterdam / Schiphol en Rotterdam-haven / Rotterdam-Airport. Een hoogwaardige ontsluiting over de weg en per spoor op randstadniveau met primair de mainports Amsterdam-Schiphol en Rotterdam-haven/Rotterdam Airport is voor de economische bereikbaarheid van Haaglanden als geheel en voor de afzonderlijke gemeenten van groot belang. De verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van deze mainports en van de overige randstedelijke gebieden ligt bij het rijk en bij deze regio's. Haaglanden zal de bereikbaarheid van deze gebieden kritisch volgen aan de hand van de streefwaarden voor een acceptabele reistijd², die in de Nota Mobiliteit zijn benoemd en de verantwoordelijke overheden daar grondig op aanspreken.

Kwalitatief goede internationale wegverbindingen en rechtstreekse hoogwaardige spoorverbindingen met Brussel, Parijs (HSL-zuid) en het Ruhrgebied in Duitsland (HSL-oost) zijn noodzaak voor behoud en versterking van de internationale positie van Den Haag als centrum van bestuur en kennis. Versterking van de positie van de regio op het gebied van recreatie en toerisme vereist eveneens een zeer goede nationale – en internationale bereikbaarheid. Realisatie van de spoortunnel Delft met vierspooren en viersporigheid op het traject Den Haag – Gouda is noodzakelijk voor een optimale nationale - en randstedelijke bereikbaarheid van de regio, zodat op de hele schaal van de Randstad

² Acceptabele streefwaarden vlg. de Nota Mobiliteit, V&W, zijn:

- voor snelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits max. anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Over een afstand van 50 km is dit max. 45 minuten;
- op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegenet, is de gemiddelde reistijd in de spits max. twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Over een afstand van b.v. 10 km. is dit max. 12 minuten.

met verschillende snelheden parallel gereden kan worden. Frequenties kunnen dan zeer omhoog als gevolg waarvan de bereikbaarheid per spoor op randstadniveau sterk zal toenemen.

Diverse verbeteringen in de weginfrastructuur, zoals opgenomen in het verkenningenprogramma MIT zijn in de komende jaren onontkoombaar. Zo vereist verdere ontwikkeling van de greenport Westland/Oostland een betere ontsluiting naar de mainport Rotterdam en de eventuele tweede Maasvlakte, evenals een betere ontsluiting naar het oosten, richting Utrecht.

1.4 De RNM Haaglanden: afmaken, uitvoeren en richting geven

De bereikbaarheid van de regio komt de komende jaren zonder extra investeringen en vernieuwend beleid steeds meer onder druk te staan als gevolg van de gestage groei van de mobiliteit en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Daarom is het noodzakelijk het verkeers- en vervoersbeleid van Haaglanden te actualiseren en meer in samenhang te bezien met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

De nadruk in RNM ligt voor de periode tot 2015 op 'afmaken en uitvoeren'. De ruimtelijke keuzes voor deze periode zijn bekend en daarop bouwt Haaglanden voort met de verkeer en vervoerplannen. De RNM geeft aan wat Haaglanden concreet gaat doen om de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de regio te verbeteren en die problemen aan te pakken die reizigers dagelijks ervaren. We maken af waar we mee bezig zijn en investeren waar nodig. We stimuleren dat de reiziger meer bewust gaat kiezen wanneer en hoe hij reist. Met het totale pakket aan projecten en maatregelen schept Haaglanden hiervoor de voorwaarden, zoals goede fietsvoorzieningen, meer openbaar vervoer vooral in de spits, actuele reis- en route-informatie en verbeteringen in het wegennet. De beschikbare middelen worden goed besteed. Alle betrokken partijen kunnen aan de slag met het uitvoeren van de projecten.

De RNM is **richtinggevend** voor de periode 2015 – 2020 (e.v.). Voor deze periode moeten keuzes gemaakt worden voor nieuw te ontwikkelen locaties. In de RNM benoemen we de randvoorwaarden en uitgangspunten die vanuit verkeer en vervoer gesteld worden voor het ontwikkelen van nieuwe locaties. Belangrijkste randvoorwaarde is dat de bestaande openbaar vervoer - en weg-infrastructuur bepalend is. Projecten als Stedenbaan – verdichten langs de Goudselijn (lijn Den Haag – Gouda) en de Oudelijn (lijn Leiden – Den Haag – Rotterdam), maar ook verdichting langs de RandstadRail-lijnen (b.v. Velov-studie -lijn 6 -, Den Haag ³) en langs andere tramlijnen in Den Haag zijn hierin leidend. Haaglanden heeft inmiddels een start gemaakt met de actualisatie van het RSP, waarin de ruimtelijke opgaven tot 2020 worden geconcretiseerd met een doorkijk tot 2030. Een aantal gemeenten werkt aan nieuwe structuurvisies en -plannen, zoals de Structuurvisie Den Haag, de Greenportvisie Westland, Delft, Leidschendam-Voorburg. In Zuidvleugel-verband en op het niveau van de Randstad lopen studies naar nieuw te ontwikkelen locaties die direct gevolgen (kunnen) hebben voor het verkeers- en vervoerssysteem in Haaglanden. Pijnacker-Nootdorp heeft recentelijk de nieuwe structuurvisie vastgesteld. In directe samenhang met de nieuwe ruimtelijke keuzes die gemaakt (gaan) worden, zal Haaglanden in het vierjaarlijks bij te stellen uitvoeringsprogramma de infrastructurele gevolgen van de ruimtelijke keuzes concretiseren in projecten. Zonodig actualiseren we de RNM ten behoeve van de samenhang in beleid.

De RNM biedt bewust (nog) geen lange termijn visie op de mobiliteit in Haaglanden in ca. 2030. Veel belangrijke zaken, die er op deze langere termijn toe doen zijn op dit moment sterk in ontwikkeling:

- geluid – lucht en veiligheidsnormeringen worden aangescherpt ook in relatie tot de gevolgen voor het klimaat;
- introductie van het prijsmechanisme in verkeer en vervoer en verdergaande mogelijkheden van ICT (b.v. automatische voertuiggeleiding, schone auto's);
- ideeën over de aard en de inhoud van het begrip mobiliteitsmarkt en de organisatie van het regionaal verkeer en vervoer;

³ Velov: Studie van de gemeente Den Haag naar de mogelijkheden van verdichten langs openbaar vervoer. In deze studie is lijn 6 uitgewerkt.

- de impact van ruimtelijke lange termijn keuzes binnen de grenzen van Haaglanden en over de grenzen heen op Haaglanden: driehoek Rotterdam – Gouda – Zoetermeer en aan de noordrand van Rotterdam; ontwikkeling Valkenburg en in de as Leiden - Alphen, ideeën over kustlocatie.

Anticiperend op deze ontwikkelingen zullen we de gevolgen hiervan nader uitwerken in visie en beleid.

In hoofdstuk 2 geven we allereerst een overzicht van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de mobiliteitsontwikkelingen tot 2015 en globaal tot 2020. Daaruit voortvloeiend gaan we in op de ambitie van Haaglanden in relatie tot de beschikbare financiën voor het verkeer en vervoer tot 2020.

2 Ontwikkelingen, ambitie en financieel kader tot 2020

In dit hoofdstuk beschrijven we in 2.1 de verwachte ruimtelijk-economische ontwikkelingen tot 2015. Vervolgens schetsen we in 2.2 de beoogde ruimtelijk-economische ontwikkelingen van 2015 tot ca. 2020. Daarbij formuleren we randvoorwaarden die we stellen aan het proces bij nieuwe ontwikkelingslocaties. In 2.3 gaan we in op de verwachte mobiliteitsontwikkelingen tot 2015 en daarna.

Op basis van al deze ontwikkelingen duiden we in 2.4 de verkeers- en vervoersproblematiek van Haaglanden tot 2020. Gekoppeld aan deze problematiek is de ambitie die het stadsgewest Haaglanden wil waarmaken in 2020. Deze staat beschreven in 2.5. Tot slot stellen wij in 2.6 de vraag: in hoeverre zijn de huidige beschikbare financiën daarbij toereikend?

2.1 Ruimtelijk-economische ontwikkelingen tot 2015

2.1.1 Wonen: voldoende locaties beschikbaar

De woonvisie Haaglanden geeft aan dat tot 2015 voldoende locaties nodig voor woningbouw beschikbaar zijn. In 2015 telt Haaglanden naar verwachting 484.000 woningen; een netto groei ten opzichte van 2004 van circa 40.000 woningen. Alle noodzakelijke nieuwe woningen worden gebouwd binnen de in het RSP aangegeven bestaande plannen en locaties: Vinex/Vinac, Harnaschpolder, Westlandse Zoom, in binnenstedelijke verdichtingsgebieden en op losse locaties in het Westland. Indien nodig kan nog de locaties schil Pijnacker, inclusief Klapwijk-noord benut worden.

2.1.2 Werken: voldoende locaties beschikbaar

Tot 2015 zijn binnen Haaglanden voldoende werklocaties beschikbaar. De werkgelegenheid stijgt in de periode tot 2015 naar verwachting met 1,5 – 2% per jaar. Dit betekent een groei van het aantal netto ⁴arbeidsplaatsen in Haaglanden van 431.000 in 2003 tot circa 507.000 in 2015. De groei van het aantal arbeidsplaatsen wordt gerealiseerd in de in de Kantorenstrategie Haaglanden (2004) aangegeven locaties. Voor de kantorensector zijn dat ondermeer: de centrale zone Den Haag met de polen Den Haag Nieuw Centraal, Vliet A12-zone (gedeeltelijk) en rondom station Ypenburg, rondom de stations Delft, Zoetermeer en Rijswijk. Voor bedrijven zijn de bedrijventerreinen Honderdland (Westland), de Harnaschpolder (Midden-Delfland) en Technopolis (Delft) in beeld.

2.2 Ruimtelijk economische ontwikkelingen 2015 tot ca. 2020

2.2.1 Randvoorwaarden voor locatiekeuzeprocessen

Haaglanden stelt vanuit Verkeer en Vervoer de volgende randvoorwaarden aan het proces van eventuele locatiekeuzes voor ontwikkelingen na 2015:

- Nieuw te ontwikkelen locaties moeten liggen aan bestaande openbaarvervoerinfrastructuur en (regionale) weginfrastructuur.
- De locatie-ontsluitende wegen moeten goed aansluiten op het regionale wegennet. De toename van het verkeer moet de doorstroming op het regionale wegennet niet verstoren.
- Bij noodzakelijke aanvullende nieuwe verkeers- en vervoersinfrastructuur moet bezien worden of meebetaald kan worden uit de grondexploitatie van de nieuwe locatie.

2.2.2 Verkeers- en vervoersinfrastructuur bepalend voor locatie-ontwikkeling

De decentralisatie van instrumenten en budgetten vanuit de Nota Ruimte (VROM) en de Nota Mobiliteit (V&W) vereist een geïntegreerde aanpak van beleid binnen Haaglanden. Vanuit de sector

⁴ Netto arbeidsplaatsen zijn arbeidsplaatsen van minimaal 12 uur per week.

Ruimtelijke Ordening Haaglanden wordt momenteel samen met de sectoren Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, Milieu en Wonen en met de Haaglanden-gemeenten een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van verdichting langs OV-lijnen en rond de stations. De resultaten van dit project Locatie-ontwikkeling en bereikbaarheid (LOB) vormen een eerste aanzet voor de actualisatie van het RSP. Binnen het LOB-project worden de mogelijkheden bekeken voor nieuw te ontwikkelen – en uit te breiden locaties voor de periode 2015 tot ca. 2020.

Deze keuzes die uiteindelijk in het kader van de actualisatie RSP gemaakt zullen worden, bepalen in hoge mate de kosten die voor de verkeers- en vervoersontsluitingen gemaakt moeten worden. Dit geldt zowel voor de aard, de omvang als voor de plek waar de voorzieningen gerealiseerd worden. Door de locaties te kiezen aan bestaande (hoogwaardige) openbaarvervoerlijnen en –knooppunten optimaliseren we het gebruik van het openbaar vervoer en verminderen we de exploitatielasten.

Gerelateerd aan de in 2.2.1 genoemde randvoorwaarden zijn de volgende locaties in beeld:

Wonen

- Den Haag: Nieuw Centraal – verdergaande ontwikkeling Centrale Zone Den Haag
- Binckhorst in combinatie met bedrijvigheid (Den Haag);
- de schil rond Pijnacker inclusief Klapwijk – noord;
- Dwarskade (Ypenburg);
- Pijnacker-Nootdorp: gebieden rond de RandstadRail stations – eventueel voor de langere termijn;
- in de Westlandse kernen (met name in Naaldwijk en s-Gravenzande);
- Rijswijk – Zuid;
- Zoetermeer – Boerhaavelaan
- Delft-Zuid

Werken

- Zoetermeer–Oosterheem / Bleiswijk;
- Delft-Zuid / Technopolis;
- Binckhorst en verdere ontwikkeling Vliet-A12-zone (Den Haag);
- Rijswijk – Zuid (Sion/t Haantje);
- HS-Laakkwartier (Den Haag);
- Zoetermeer – Boerhaavelaan.

In een samenhangende aanpak van ruimtelijke ontwikkeling en verkeer en vervoer werken we de mobiliteitsconsequenties voor deze locaties nader uit.

De nadruk hierbij ligt op de volgende clusters:

- Verdere ontwikkeling van de Centrale Zone Den Haag (Den Haag Nieuw Centraal – Beatrixkwartier – Binckhorst – Ypenburg). Een veel betere en frequenter aantakking van de HSL-Zuid (minstens 8 x per dag) en HSL-Oost op Den Haag en de regio is nodig, ook ter versterking en ondersteuning van de economische en recreatieve functies van de regio. Verbetering van delen van het regionaal wegennet in Den Haag zijn nodig, realisatie Trekvliettracé met aansluiting op rijkswegennet, verbinding Neherkade – Schenkade en verdere verbetering van het traject A4: De Hoek - Prins Clausplein (MIT verkenning)
- Verstedelijking langs de Stedenbaan tracé's met viersporigheid op de Goudselijn en de Oude-lijn (inclusief viersporige spoortunnel Delft) in combinatie met nieuwe en vernieuwde stations: Bleizo, Binckhorst, Delft-Zuid. In samenhang hiermee zal ook verbetering van de weg-infrastructuur nodig zijn, zoals capaciteitsvergroting A12 (MIT verkenning) en opwaardering van het onderliggend wegennet en voor zover dit mogelijk is binnen grenzen van milieu- en veiligheid;
- Binnenstedelijke verdichting om het tramnet op peil te houden en verder te verbeteren;
- In samenhang met verdere ontwikkeling in de Zuidvleugel kan een verdere uitbouw van het light-railnet, waaronder Zoro-Rail en aantakking op de Stedenbaantracé's en de RijnGouwelijn aan de orde zijn.

2.3 Mobiliteitsontwikkeling: 20–30% groei tot 2015, daarna stabilisatie

Haaglanden heeft op 1 januari 2004 973.477 inwoners; in 2020 wonen naar verwachting 1.036.072 mensen in Haaglanden. De leeftijdsopbouw van de bevolking van Haaglanden wijkt niet af van de landelijke cijfers.

De automobilititeit is in Haaglanden in de afgelopen 10 jaar gegroeid met circa 20% ten opzichte van circa 30% in de rest van Nederland. Ontwikkelingen in de regio Rotterdam geven eenzelfde beeld. Het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) en de commissie Mobiliteitsmarkt A4 (Commissie Luteijn, 2003) geven aan dat voor de komende jaren rekening gehouden moet worden met een gestage groei van circa 20-30% tot 2015. De meeste groei van de mobiliteit in Haaglanden verwachten we in de relaties tussen de stadsranden en met name op verplaatsingen tussen 5–20 km. Hierin zijn de verwachte demografische ontwikkelingen, de geplande ontwikkelingen in wonen en werken in Haaglanden tot 2015 en de groei van het vrachtverkeer meegenomen. De spitsperioden komen vooral op de langere termijn (na 2010) zeer onder druk van de toenemende hoeveelheid verkeer.

Onderzoeksresultaten mobiliteitsontwikkeling

Uit onderzoek van het Sociaal Cultureel Planbureau (2004) blijkt:

- Spitsperioden blijven bestaan: de samenleving blijft grotendeels ingericht op een 9-tot-5 activiteitenpatroon: werk, onderwijs, crèches, winkels, etc. Het verkeers- en vervoersprobleem blijft vooral een spitsprobleem, dat veroorzaakt wordt door het regionale autogereguleerde woon-werkverkeer.
- Het aantal tweeverdieners blijft toenemen met als gevolg een nog steeds toenemend woon-werkverkeer.
- Het aantal gezonde ouderen blijft toenemen met als gevolg toename van het sociaal-recreatief (auto)verkeer.
- De gemiddelde tijd die mensen per dag aan verplaatsingen besteden neemt niet toe, maar de afstand die mensen per dag afleggen blijft toenemen. Dit komt doordat - ondanks de files - de snelheid van het verplaatsen over 24 uur per dag gerekend -toeneemt.
- De mobiliteit blijft de komende jaren met 2-3% per jaar groeien. Pas na 2015 treedt vermindering van de groei op als gevolg van verwachte stabilisering van de omvang van de bevolking en van het welvaartsniveau. Ook het auto- en rijbewijsbezit stabiliseert dan.

2.4 Probleem: bereikbaarheid onder te grote druk

Ondanks dat in de afgelopen jaren veel is geïnvesteerd in verkeer en vervoer in Haaglanden dreigt zonder nieuwe investeringen en vernieuwend beleid de concurrentiepositie van de regio te verslechteren vanwege afnemende bereikbaarheid.

In de spitsperioden is de druk nu al hoog. Uitgaande van de verwachte mobiliteitsgroei van 20-30% tot 2015 komt de bereikbaarheid van de regio met name in de spitsen onder te grote druk. Toename van de mobiliteitsgroei vereist bovendien meer aandacht voor verkeersveiligheid en voor de kwaliteit van de leefomgeving.

2.5 Ambitie: beter bereikbaar, verkeersveiliger en leefbaarder in 2020

De ambitie van Haaglanden is voor de periode tot 2020 de economische bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Daarom spant Haaglanden zich zowel in om de verwachte groei van de mobiliteit voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets op te vangen, als om de verkeers- en vervoersproblemen in de spits te verminderen en de voorspelbaarheid van de reistijd te verbeteren. Dit leidt in 2020 tot een beter bereikbaar Haaglanden. Voorwaarde hiervoor is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op de juiste locaties plaatsvinden, zoals in de voorgaande paragrafen is aangegeven.

Haaglanden spant zich in om te voldoen aan de rijkstaakstelling voor de verkeersveiligheid en draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

De volgende paragraaf laat zien dat Haaglanden moet kunnen beschikken over voldoende financiën om deze ambities te kunnen waarmaken.

2.6 Financieel kader: tè krappe financiële middelen

Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer

Haaglanden is sinds 1 januari 2004 verantwoordelijk voor de financiering van regionale projecten tot € 225 miljoen. De rijksverantwoordelijkheid beperkt zich tot projecten op rijkswegen, spoorwegen en vaarwegen en regionale projecten die de kosten van € 225 miljoen overschrijden. Voor regionale projecten duurder dan € 225 miljoen is het rijk alleen verantwoordelijk voor de meerkosten, uitgaande van de meest economisch rendabele variant. Vanaf 1 januari 2005 worden ook de gelden voor de exploitatie van het openbaar vervoer, sociale veiligheid openbaar vervoer, de doeluitkeringen Duurzaam Veilig en Mobiliteitsmanagement tezamen met de projectgelden tot € 225 miljoen in één Brede Doel Uitkering (BDU) aan de regio uitgekeerd.

Per 1 januari 2005 ontvangt Haaglanden voor de uitvoering alle verkeers- en vervoerstaken dus budget in de vorm van de BDU. Dit loopt op tot structureel een bedrag van circa € 210 miljoen⁵ per jaar vanaf 2009. Hiervan is voor de exploitatie en sociale veiligheid van het openbaar vervoer per jaar een bedrag van € 145 miljoen nodig. Dit bedrag is vastgelegd in bestuurlijke besluiten en in contracten met vervoerbedrijven. Voor infrastructurele projecten, onderzoek e.a. resteert dus een bedrag van € 65 miljoen per jaar. Uitgaande van voortzetting van de gemeentelijke contributie mobiliteitsfonds na 2005 van gemiddeld € 6 miljoen per jaar is op jaarbasis in totaal € 71 miljoen ($65 + 6 = 71$) beschikbaar. Het voortzetten van de gemeentelijke contributie versterkt de onderhandelingspositie van Haaglanden richting rijk en overige potentiële mede-financiers aan nog (deels) te financieren projecten. Het totale budget is taakstellend voor de bijdrage van Haaglanden aan de projecten uit het uitvoeringsprogramma.

Beschikbaar BDU op jaarbasis	€ 210 mln
Nodig voor exploitatie OV/SV	€ 145 mln
Over	€ 65 mln
Toevoeging uit gemeentelijke contributies	€ 6 mln
Totaal beschikbaar per jaar voor verkeers- en vervoersprojecten	€ 71 mln

Haaglanden beschikt tot en met 2010 nog over het fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden (BOR-fonds) met een totaal budget van circa € 280 miljoen.

Periode 2005 – 2011: budgettaire ruimtes liggen vast; herprioriteren kan

Voor de periode tot en met 2011 geldt in basis het vastgestelde Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IPVV) 2005–2011. In dit IPVV en in het BOR-fonds (Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad, 2001) zijn de budgetten voor de realisatie van regionale projecten vastgelegd en is de budgettaire ruimte voor nieuwe gemeentelijke projecten aangegeven.

De gelden uit het BOR-fonds moeten eind 2010 besteed zijn. Door herprioritering of het schrappen van projecten kan nieuwe financiële ruimte ontstaan voor nieuwe maatregelen.

Zonder extra geld: opvangen mobiliteitsgroei; verbeteren verkeersveiligheid

Het is haalbaar om tot 2015 20-30% meer verkeer in de regio op te vangen met dezelfde reistijd als de huidige knelpunten in het regionaal wegennet aangepakt worden, het voorzieningenniveau voor openbaar vervoer en fiets verbetert en bedrijven zich actief inspannen voor resultaten op het gebied van vervoermanagement (verkeersmodelanalyse). Met de gefinancierde projecten die de komende jaren gerealiseerd worden en met een pakket van zeer kosteneffectieve investeringen, passend bij de beschikbare financiën voor de jaren tot 2015 kunnen we de mobiliteitsgroei opvangen zonder dat de files substantieel toenemen. Ook de verkeersveiligheid verbetert, omdat we ook het investeringsniveau voor verkeersveiligheid kunnen handhaven. Hierbij is nog wel inzet van middelen van wegbeheerders of anderszins (onder andere PPS) voor wegen- en fiets- en verkeersveiligheidsprojecten (circa 50%) noodzakelijk, zoals dit overigens altijd al moest. Geen geld is

⁵ Op basis van toezegging V&W, nov.2004; prijspeil 2005.

er voor milieu- en veiligheidsknelpunten. In de BDU zijn hiervoor vooralsnog geen middelen gedecentraliseerd. Openbaar vervoerprojecten financiert Haaglanden in principe voor 100%.

Met extra geld: 'beter bereikbaar'

Haaglanden wil de groei van het verkeer van 20-30% tot 2015 niet alleen opvangen, maar ook de doorstroming op het wegennet in de spits substantieel verbeteren en de files verminderen. Hiervoor zijn aanvullend op bovenstaand pakket belangrijke infrastructurele verbeteringen noodzakelijk. Extra regionale budgetten zijn absoluut noodzakelijk om de economische aantrekkingskracht van de regio als nationaal en internationaal bestuurlijk-juridisch centrum te versterken.

In hoofdstuk 11 geven we - gebaseerd op het in de hoofdstukken 4 tot en met 10 uitgewerkte beleid - aan hoe we de beschikbare financiën inzetten en welke extra financiën we nodig hebben voor een 'Beter Bereikbaar en meer leefbaar Haaglanden'.

In het volgende hoofdstuk – hoofdstuk 3 - werken we de ambitie uit in doelstellingen, uitgangspunten en aanpak van het verkeers- en vervoersbeleid van Haaglanden

3 Doel, uitgangspunten en aanpak van het verkeers- en vervoersbeleid Haaglanden tot 2020

Welke doelen stelt Haaglanden zich concreet om de ambitie voor 2020 waar te maken? Welke uitgangspunten hanteert Haaglanden voor de aanpak van het beleid? Op welke wijze werkt Haaglanden de plannen uit? Op deze drie vragen geeft dit hoofdstuk antwoord. Dit hoofdstuk vormt bovendien een leeswijzer voor de rest van deze nota en voor het uitvoeringsprogramma.

3.1 Doelstellingen

Hieronder formuleren wij de drie hoofddoelstellingen van Haaglanden tot 2020. Deze doelstellingen sluiten aan bij het rijksbeleid, het provinciaal beleid en bij het beleid van omliggende regio's. Haaglanden geeft zoveel als mogelijk in concrete doelstellingen invulling aan het eigen regionaal beleid voor verbetering van de regionale bereikbaarheid, de verkeerveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. De doelstellingen worden verder uitgewerkt in de volgende hoofdstukken van deze nota.

A. Beter bereikbaar Haaglanden, door:

- 40% meer instappers in het openbaar vervoer in 2020 (van 430.000 in 2003 naar 600.000 in 2020⁶);
- meer verplaatsingen op de fiets;
- kortere en beter voorspelbare reistijd in de spits in 2020 voor regionale autoritten.

Haaglanden spant zich in voor een beter bereikbare regio in 2020. De spitsproblemen verminderen doordat we investeren in een robuuster en betrouwbaarder wegennet. Haaglanden zet in op een toename van het aantal instappers in het openbaar vervoer en met de fiets. Door te stimuleren dat meer mensen vooral in het woon-werkverkeer met de fiets en met het openbaar vervoer gaan reizen, ontstaat ruimte op de weg voor het auto-afhankelijke verkeer.

De voorspelbaarheid van de reistijd voor de reiziger verbetert. Technologische innovaties maken het mogelijk dat op elk moment van de dag voor iedereen actuele reis- en route-informatie op maat beschikbaar is. Haaglanden stimuleert de implementatie van deze systemen.

Deze doelstelling is nader uitgewerkt in de hoofdstukken 4 tot en met 8.

B. Haaglanden verbetert de verkeerveiligheid: minder verkeersslachtoffers

Haaglanden volgt het rijksbeleid in de doelstelling voor het verbeteren van de verkeerveiligheid, gericht op minder verkeersslachtoffers. In de afgelopen jaren is in het kader van de Duurzaam-Veilig-programma's veel infrastructuur verkeerveilig ingericht, met name de 30-kilometer-gebieden. Hiermee zijn veel economisch rendabele maatregelen getroffen. De infrastructurele voorzieningen die nog nodig zijn, zullen naar verhouding duurder worden. Verkeerveilig gedrag vraagt versterkte aandacht: een steeds groter deel van de ongevallen is het gevolg van onveilig gedrag.

Deze doelstelling is verder uitgewerkt in hoofdstuk 9.

C. Haaglanden draagt bij aan een betere kwaliteit van de leefomgeving

Haaglanden draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de vorm van het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer, fiets- en mobiliteitsmanagement activiteiten en b.v. het verplichten van roetfilters voor bussen. Bij besluiten over ruimtelijke ontwikkelingen en bij het subsidiëren van projecten weegt Haaglanden de gevolgen voor de kwaliteit van de leefomgeving mee. Het aanpakken van lucht- en geluidsknelpunten is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders en de spoorwegbeheerders. Haaglanden heeft hierin geen directe bevoegdheid.

Deze doelstelling is verder uitgewerkt in hoofdstuk 10.

⁶ dit is inclusief de instappers op de (nieuwe) RandstadRaillijnen en de overige regionale NS-lijnen.

3.2 Uitgangspunten voor de aanpak

Hieronder formuleren wij vier uitgangspunten voor de aanpak van het beleid.

A. De reiziger centraal

Mensen maken keuzes: óf zij op reis gaan, wanneer zij op reis gaan en met welk vervoermiddel. Om te bevorderen dat mensen bewuster kiezen voor het juiste vervoermiddel bij de juiste verplaatsing sluiten we meer dan tot nu toe aan bij de beleving en het belang van de reiziger. Samenhang tussen voorzieningen en infrastructuur (aanbod) dat is afgestemd op bewust keuzegedrag van de reiziger (vraag) is voorwaarde voor een bereikbare regio.

Daarom gaan we in de aanpak en de uitwerking van de plannen uit van:

- de reistijd die nodig is voor een verplaatsing van A naar B;
- een samenhangend wegennet: het maakt voor de gebruiker niet uit of hij op een lokale, provinciale of rijksweg rijdt;
- samenhang tussen het regionale en het nationale (NS) openbaarvervoernetwerk;
- samenhang tussen het regionale fietsnet en de lokale fietsnetten;
- samenhang tussen openbaar vervoer, de fiets en de auto door aandacht voor ketenvoorzieningen, zoals P&R, de OV-fiets, deelautogebruik en reis- en route-informatie.

B. Openbaar vervoer, auto, fiets gericht benutten en versterken

Haaglanden benut en versterkt de onderscheiden modaliteiten - het openbaar vervoer, de auto, de fiets en de overstappen daartussen - daar waar ze van nature sterk en economisch rendabel zijn:

- Het openbaar vervoer: trein, tram en bus zijn sterk in en tussen de stedelijke gebieden vanwege ruimte-efficiëntie en grote omvang van de stromen. Bus en Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV: in Haaglanden de RegioTaxi) vullen de dunnere stromen. De trein is sterk op de langere verplaatsingen tussen stedelijke gebieden. Haaglanden biedt vanuit de sociale functie ook in minder verstedelijkte gebieden waar de omvang van de stromen geringer is openbaar vervoer, echter minder concurrerend dan in de verstedelijkte gebieden.
- De auto is sterk op de middellange afstanden en het meest voor de hand liggende vervoermiddel in de minder verstedelijkte gebieden.
- De fiets is snel en ruimte-efficiënt op de korte afstanden, vooral in het stedelijk gebied. Goede en veilige fietsroutes naar werkgelegenheidsgebieden en fietsenstallingen bij bedrijven bevorderen het fietsen naar het werk.
- P&R, goede fietsenstallingen en autoparkeervoorzieningen bij knooppunten van openbaar vervoer, betrouwbare reis informatie en overige ketenvoorzieningen bevorderen het gebruik van de 'juiste keten voor de juiste verplaatsing'.

Dit uitgangspunt sluit aan bij de reiziger; het schept de voorwaarden voor het maken van bewuste keuzes voor wanneer en hoe men reist.

C. Maatwerk in bereikbaarheid per gebied

De aard en de omvang van economische, recreatieve en maatschappelijke activiteiten in een bepaald gebied bepalen de eisen die gesteld moeten worden aan de bereikbaarheid van het betreffende gebied. Zo stelt bijvoorbeeld het centrum van Den Haag andere eisen aan de bereikbaarheid dan het Midden-Delfland-gebied. Maatwerk per gebied is als uitgangspunt gekozen voor de bereikbaarheidsanalyses en uitwerking van projecten en maatregelen (zie bijlage 1).

D. Randvoorwaarden voor het inrichten van nieuwe locaties

Vanuit het perspectief van verkeer en vervoer stelt Haaglanden de volgende randvoorwaarden aan het inrichten van nieuwe woon- en werklocaties:

- inpassing waarborgen conform de eisen voor externe veiligheid, lucht, geluid en groen;
- optimale fiets- en keteninfrastructuur garanderen naar en bij de dagelijkse wijkgebonden voorzieningen: scholen, winkels, sport, zorgvoorzieningen e.d. en naar en bij stations en overstappunten en haltes van openbaar vervoer;

- voldoen aan de richtlijnen voor duurzaam verkeersveilige inrichting van wegen, wijken en voorzieningen;
- voldoende diefstalbestendige fietsenstallingsmogelijkheden garanderen bij woningen, bedrijven, kantoren en voorzieningen;
- actief mobiliteitsmanagement uitgevoerd door bedrijven in samenhang met regulerend, op maat gesneden, werkgerelateerd parkeerbeleid.

Bij eventuele subsidieverzoeken zal Haaglanden rekening houden met de mate waarin aan deze randvoorwaarden is voldaan.

3.3 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren

Haaglanden werkt het beleid uit in infrastructurele projecten en in beleidsgerichte maatregelen. Beleidsprojecten zijn in afzonderlijke tabellen in het uitvoeringsprogramma aangegeven. Binnen deze aanpak onderscheiden we drie categorieën:

1. Continueren

Dit omvat:

- het voortzetten van succesvol beleid;
- het realiseren van gefinancierde projecten in de periode tot circa 2010: 'afmaken waar we mee bezig zijn'.

Deze projecten zijn opgenomen in het IPVV en in de realisatiefase van het uitvoeringsprogramma.

2. Intensiveren

Hieronder vallen de extra verbeteringen in de vorm van projecten en beleidsmatige maatregelen, die op basis van de analyses extra nodig zijn om de regio beter bereikbaar, veiliger en leefbaarder te maken.

Deze inspanningen zijn opgenomen in de uitwerkings- en planstudie- en verkenningenfasen van het uitvoeringsprogramma.

3. Innoveren

Hieronder valt nieuw beleid en initiatieven om de bereikbaarheid van de regio ook op de langere termijn te garanderen, zoals nieuwe technologieën in de vorm van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM), prijsbeleid of initiatieven gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuw financieel beleid als gevolg van de decentralisatie BDU, zoals uitgewerkt in het nieuwe mobiliteitsfonds is ook innovatief.

Innovatieve projecten zijn opgenomen in de verkenningenfase en beleidsprojecten van het uitvoeringsprogramma.

In de modelanalyses is uitgegaan van realisatie van de gefinancierde projecten in de periode tot 2011. Op basis van de uitkomsten van deze analyses zijn de 'zwakke relaties' voor openbaar vervoer en auto benoemd – uitgaande van de noodzaak om te streven naar een beter bereikbaar Haaglanden. De hieruit voortvloeiende noodzakelijke verbeteringen in beleid en projecten voor het openbaar vervoer, de auto, fiets en de overstappen daartussen en mobiliteitsmanagement maatregelen zijn aangegeven als onder de categorie 'intensiveren'. Deze projecten en maatregelen zijn op basis van de analyses en in expert meetings gekozen. Hierin zijn op dit moment geen prioriteiten gesteld of afwegingen gemaakt tussen maatregelen, die nodig zijn voor bijvoorbeeld het autoverkeer of het openbaar vervoer. De projecten zijn afzonderlijk beoordeeld op hun bijdragen aan de auto-, respectievelijk de openbaar vervoer bereikbaarheid. Er is nog nauwelijks ervaring opgedaan met onderlinge afweging van projecten. Ook de Nota Mobiliteit maakt dergelijke afwegingen (nog) niet. Wel wil Haaglanden werken aan een geldige en betrouwbare systematiek om deze afwegingen op termijn te kunnen gaan maken. De doelstelling voor het openbaar vervoer beoogt een hoger aandeel van de mobiliteitsgroei op te vangen dan de 20-30%. Door de kwaliteitssprong in het OV en actief

mobilitéitsmanagementbeleid verwachten we dat enige verschuiving op o.a. de RandstadRail-relaties mogelijk is. In de monitoringsaanpak gaan we deze ontwikkelingen volgen.

In bijlage 1 treft u de samenvatting van de bereikbaarheidsanalyses aan.

Om de projecten en de beleidsmaatregelen daadwerkelijk uitgevoerd te krijgen, wil Haaglanden nauw samenwerken met alle betrokken overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Haaglanden ondersteunt hierin de aanpak zoals deze reeds in praktijk wordt gebracht onder de werknaam SWINGH (zie ook paragraaf 1.2.).

4 Het Openbaar Vervoer tot 2020

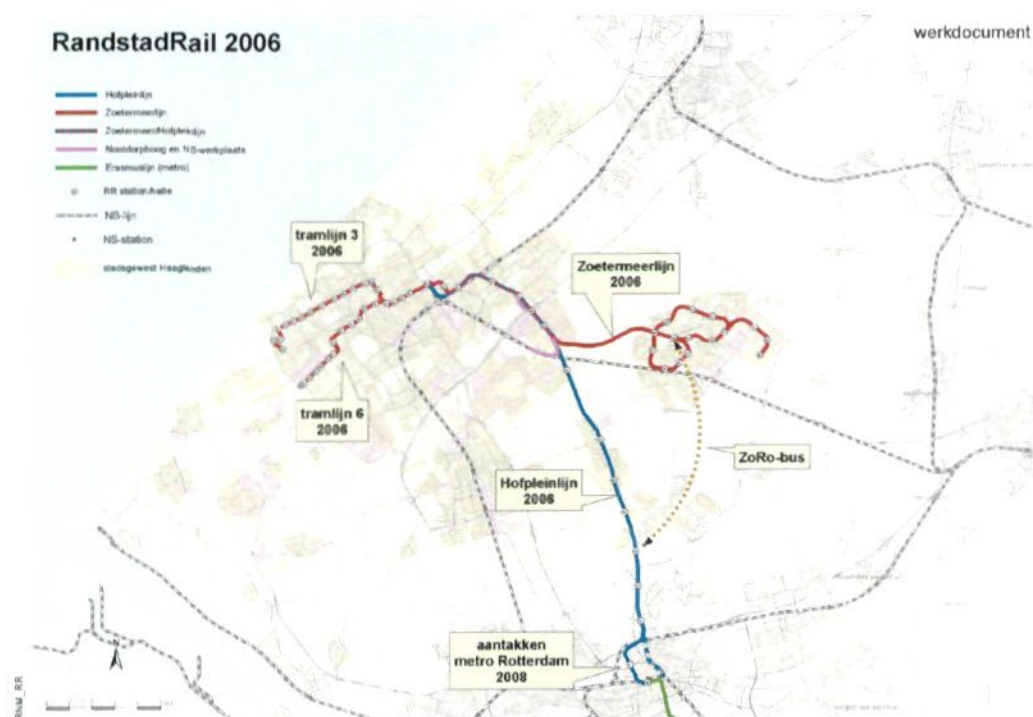
4.1 Belang: onmisbaar voor bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio

Openbaar vervoer is onmisbaar voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Tram en bus zorgen in het stedelijk gebied voor een efficiënt vervoer van grote hoeveelheden mensen, vooral in de spits. De trein vervoert grote aantallen reizigers over langere afstanden van en naar de regio. Railvervoer levert een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Niet iedereen kan of wil over een auto beschikken. Openbaar vervoer is onmisbaar voor de mobiliteit van mensen en vervult naast de bereikbaarheidsfunctie ook een sociale functie. Ook in de minder verstedelijkte delen van de regio blijft openbaar vervoer beschikbaar. De vervoersvorm die regionaal ingezet wordt - light-rail, tram, bus of RegioTaxi - is afhankelijk van het aantal reizigers.

Het rijk stelt de middelen voor de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer beschikbaar als onderdeel van de BDU. Dit is circa tweederde van het totale BDU-budget (= circa € 145 miljoen per jaar). Haaglanden heeft door onderhandelingen met HTM en Connexxion in de afgelopen jaren belangrijke contracten afgesloten ter verbetering van het regionaal openbaar vervoer.

De grootste regionale verbetering in het openbaar vervoer in Haaglanden is zonder twijfel het van start gaan in 2006 van RandstadRail op de huidige Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn. De volgende kaart geeft hiervan een beeld.



Feiten en cijfers over het huidige openbaar vervoer in Haaglanden

- Gemiddeld 20% van de werknemers in Haaglanden gaat met het openbaar vervoer naar het werk. Op een aantal relaties ligt dit percentages hoger (bijvoorbeeld Zoetermeer-Den Haag ca 50%; op andere relaties weer lager.
- In 2003 werden per dag 430.000 reizigers vervoerd in het regionaal openbaar vervoer.
- Het openbaar vervoer is op korte en middellange verplaatsingen naar en tussen de stadscentra even snel of sneller dan de auto.
- Bij korte en middellange verplaatsingen in het verstedelijkt gebied langs de centra (tangenteel) is het openbaar vervoer langzamer dan de auto. Toch is er voor deze verplaatsingen wel voldoende vraag naar openbaar vervoer.
- Bij verplaatsingen van en naar minder verstedelijkte gebieden is de auto sneller. Er zijn hier onvoldoende reizigers om het openbaar vervoer concurrerend met de auto te kunnen maken.
- Ondanks bezuinigingen van het rijk is Haaglanden erin geslaagd het voorzieningenniveau en de kwaliteit van het openbaar vervoer op peil te houden. Door rationalisering van het lijnennet, onderhandse contracten en concessies met de vervoerders is de kostendekkingsgraad gestegen van rond 30% in 1999 naar 36% in 2003.
- De reiziger waardeert het openbaar vervoer in Haaglanden met een 7,2; dit is relatief hoog in vergelijking met andere gebieden.
- Het lijnennet is uitgebreid met onder andere lijn 17, lijn 15 en een groot aantal buslijnen gelijktijdig met de oplevering van de Vinex-bouwlocaties.
- De regiotaxi rijdt sinds 1 september 2001 als deur-tot-deur (rolstoeltoegankelijk) openbaar vervoer en als aanvulling op het regulier openbaar vervoer.
- De kwaliteit is verbeterd door het gebruik van veel lagevloerbussen met knielinstallatie, roetfilters op alle bussen en door betere informatievoorziening (DRI's) op een groot aantal belangrijke haltes en knooppunten.

4.2 Taak: opdrachtgever regionaal openbaar vervoer

Haaglanden is als opdrachtgever voor het openbaar vervoer verantwoordelijk voor de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer en voor het voorbereiden, realiseren en financieren van de regionale openbaar vervoer infrastructuur. Concreet gaat het om:

- het ontwikkelen van het lijnennet en het voorzieningenniveau;
- het jaarlijks vaststellen van de wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling openbaar vervoer;
- het verlenen van concessies aan vervoerbedrijven;
- het waarborgen van de kwaliteit van het openbaar vervoer, waaronder de sociale veiligheid, toegankelijkheid, informatievoorziening en marketing;
- het ontwikkelen van tarievenbeleid in samenhang met de invoering van de chipcard;
- het voorbereiden, aanleggen en financieren van regionale openbaar vervoer infrastructuur.

Verder treedt Haaglanden op als belangenbehartiger richting het rijk, de NS, de provincie Zuid-Holland en overige betrokkenen om de bereikbaarheid van de regio op randstedelijke, nationale en internationale openbaar vervoer verbindingen te verbeteren.

4.3 Doelstelling: 40% meer instappers in het openbaar vervoer⁷ in 2020

Welke doelstellingen streeft Haaglanden na voor het openbaar vervoer in de regio?:

- Het aantal instappers in het regionaal openbaar vervoer neemt sterk toe als gevolg van de verwachte mobiliteitsgroei van 20-30% en het in bedrijf gaan van onder andere RandstadRail, lijn 19 en lijn 37. Concreet betekent dit een groei van 430.000 instappers in 2003 tot 500.000 in 2010 en een verdere groei naar 600.000 in 2020. Dit betekent in 2020 een groei van circa 40%. Voorwaarde hiervoor is dat (nieuwe) ruimtelijke ontwikkellocaties aan bestaande OV-infrastructuur gesitueerd worden. Alleen dan is er voldoende vervoersvraag en kunnen we de openbaar vervoer voorzieningen blijven verbeteren.
- De kostendekkingsgraad bedraagt in 2010 40-45% op basis van de meerjarencontracten met vervoerders;
- Het voorzieningenniveau, de capaciteit, de reisinformatie op de haltes, de sociale veiligheid, de snelheid en de toegankelijkheid van bussen, trams en haltes verbetert.

4.4 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren

Haaglanden wil de doelstellingen voor het openbaar vervoer realiseren met de volgende aanpak.

⁷ Dit is inclusief de regionale NS-ritten.

4.4.1 Continueren: gefinancierde projecten 'afmaken', voorzieningenniveau in stand houden, succesvol concessie- en aanbestedingsbeleid voortzetten

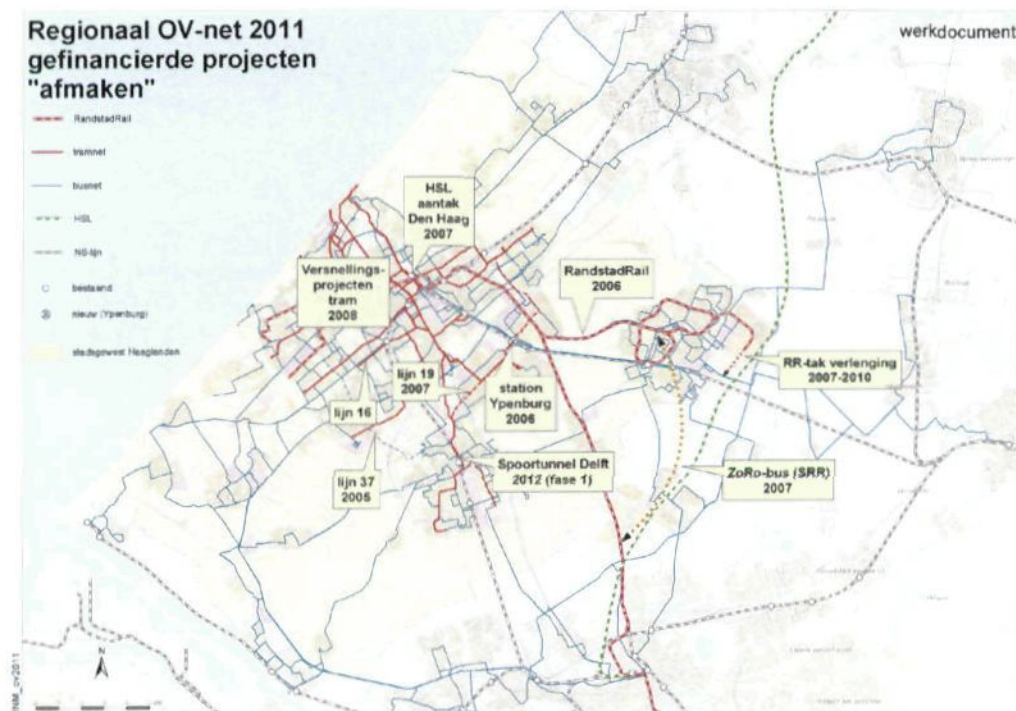
A. Gefinancierde projecten 'afmaken'

In de periode tot 2011 wordt het lijnennet in Haaglanden uitgebreid met een groot aantal projecten. Deze projecten zijn op dit moment in uitvoering of worden in de periode tot 2011 uitgevoerd.

Voorbeelden zijn RandstadRail, lijn 19 en lijn 37.

Een HOV-lijn 37b tussen Delft, Pijnacker en Zoetermeer behoort niet langer tot het wensenpakket, gelet op de te geringe vervoerbehoefte in relatie tot de kosten en de mogelijkheid om buslijn 121 te verbeteren. Voor het trajectdeel Delft - Emerald houdt Haaglanden de mogelijkheid open dat in de toekomst de behoefte aan een nieuwe verbinding blijkt. Daarom blijft de ruimtelijke reservering tussen Delft en Emerald vooralsnog gehandhaafd. De ruimtelijke reservering voor HOV-lijn 37b tussen Emerald, Pijnacker en Zoetermeer kan zonder meer vervallen. De ruimtelijke reserveringen komen overigens aan de orde bij de herziening van het Regionaal Structuurplan, dat kan niet in de RNM geregeld worden.

Grote gefinancierde OV-projecten, uit te voeren tot 2011	Status van het project	Gereed
Station Ypenburg (rijksfinanciering)	In uitvoering	2006
Randstadrail (aparte financiering Haaglanden en SRR)	in uitvoering	2006
Doortrekken tramlijn 16	Besluitvorming loopt	
Aanleg tramlijn 19	Besluitvorming rond	2007
Hoogwaardig openbaar vervoer buslijn 37 – Den Haag-Delft	Besluitvorming loopt	2005
Versnellingsprojecten aggloniet Den Haag	Besluitvorming rond	2008
Buslijn Zoetermeer– Rotterdam (Zoro) (financiering SRR)	Besluitvorming rond	2007/2008
Verlenging randstadrail naar Oosterheem / knoop A12	Besluitvorming loopt	2007-2010
HSL-zuid met aantak Den Haag	In uitvoering	2007
Realisatie spoortunnel Delft	In voorbereiding	2012 (fase 1: ruwbouw: viersporenbus; afbouw: tweesporenbus)



B. Voorzieningenniveau in stand houden

Haaglanden gaat uit van het minimaal in stand houden van het voorzieningenniveau van de radiale openbaarvervoernetwerken naar de centra van Den Haag, Delft en Zoetermeer. Voor elk van deze drie netwerken gelden als minimum frequenties:

- Voor Den Haag en omstreken (RandstadRaillijnen, tram en bus inclusief de lijnen 1, 19 en 37) geldt minimaal een 10 minuten dienst overdag en een kwartierdienst 's avonds en op zondag.
- De netwerken van Delft en Zoetermeer zijn voor de stadsbus (en de streekbus met een lokale functie) gebaseerd op 15 minuten - respectievelijk 30 minuten diensten.
- Voor het overige streeknet is het aanbod afgestemd op de vervoersvraag; gestreefd wordt naar een minimumfrequentie van 30 minuten overdag en 60 minuten 's avonds en op zondag.

In de spits is het OV-voorzieningenniveau veelal hoger dan in de dalperiode; treinen, trams en bussen rijden dan meestal frequenter. De dienstregeling van het regionaal OV in Haaglanden zal de komende jaren ingrijpend wijzigen als gevolg van ingebruikname van de RandstadRaillijnen, tramlijn 19, buslijn 37 en wijzigingen in de dienstregeling van het NS-spoornet vanwege ingebruikname van de HSL-zuid. Enkele buslijnen, waaronder voorlopers van railvervoer vervallen dan, omdat ze parallel lopen aan railvervoer. Ook wordt het busnet in Den Haag zuidwest efficiënter gemaakt.

Haaglanden handhaaft de RegioTaxi Haaglanden op het huidige niveau. Deze voorziet zowel in de sociale functie van het openbaar vervoer in de regio als in een vraagafhankelijke deur-tot-deur openbaarvervoervoorziening die ook toegankelijk is voor mensen met een functiebeperking.

C. Succesvol concessie- en aanbestedingenbeleid voortzetten

Haaglanden streeft ernaar succesvol concessie- en aanbestedingenbeleid voort te zetten. De concessies voor streekvervoer en voor de stadsdiensten in Delft en Zoetermeer worden in 2006 openbaar aanbesteed. Het HTM-busvervoer voor de agglomeratie Den Haag wordt in 2008 openbaar aanbesteed. Haaglanden heeft met HTM overeenstemming over een langjarige concessie voor de rail - tram plus RandstadRail - tot en met 2016.

In het snelheidsproject Den Haag wordt gewerkt aan een gemiddelde van 22 kilometer per uur voor de tram. De kwaliteit van de regelmaat van RandstadRail zal model staan voor de concessies voor het tramnet.

Via de concessies zullen eisen gesteld gaan worden aan stiller, schoner en zuiniger busmaterieel. Gedacht wordt aan eisen voor motoren en het gebruik van alternatieve schone brandstoffen en aan eisen voor het ontwerp van de bus wat betreft de toegankelijkheid.

Bij aanbesteding van lijnen die de concessiegrens overschrijden, wordt intensief overleg gepleegd met de provincie Zuid-Holland of met de Stadsregio Rotterdam. Doorgaande reizigers mogen geen hinder ondervinden van deze administratieve grenzen.

4.4.2 Intensiveren: investeringen en verbeteringen noodzakelijk

A. Investeren in regionale infrastructuur en voorzieningenniveau

Haaglanden streeft naar goede kwaliteit van de infrastructuur voor RandstadRail, tram en bus. Een vlotte doorstroming is gunstig voor de reiziger (verkorting van de reistijd, meer comfort) en draagt bij aan een beter rendement voor Haaglanden. Voor railvoorzieningen streeft Haaglanden naar vrije banen over de gehele lengte van het traject. Voor busvoorzieningen naar minimaal oponthoud; waar mogelijk worden specifieke voorzieningen aangelegd om de doorstroming te bevorderen. Voor beide systemen zijn adequate haltevoorzieningen en aanlooproutes naar de haltes nodig, waarbij rekening wordt gehouden met rolstoeltoegankelijkheid (zie ook onder punt F van deze paragraaf). Waar openbaar vervoer en duurzaam veilig – voorzieningen elkaar raken, zoeken we naar busvriendelijke oplossingen. Het rijden door 30-km gebieden met de bus willen we zoveel mogelijk voorkomen.

Haaglanden zet net als de Nota Mobiliteit in op verhoging van de capaciteit van het regionaal openbaar vervoer. Om de extra groei qua reistijd en capaciteit op te kunnen vangen is vooral in de spits een aantal verbeteringen nodig:

- de verbetering van doorstroming, lijnvoering en frequentie van een aantal tangentibuslijnen;
- het geschikt maken van de tracés van lijn 2 en 9 voor breed materieel en/of voor extra spitstrams;

- de inzet van extra interliners voor comfortabel rechtstreeks busvervoer vanaf wat verder gelegen plaatsen richting Haaglanden, o.a. vanuit het Westland;

B. Stimuleren realisering Stedenbaan

Stedenbaan omvat de aanleg van nieuwe stations en hogere frequenties op de lijn Den Haag-Rotterdam-Gouda en op de lijn Leiden-Den Haag-Rotterdam. Haaglanden heeft geen bevoegdheid over die lijnen, maar zet zich met gemeenten en de provincie in voor realisering van de ambities van Stedenbaan, een belangrijke toevoeging aan het openbaar vervoer op Zuidvleugelniveau. Haaglanden stelt alles in het werk om in 2007 op beide lijnen een frequentieverhoging naar 15 minuten diensten te realiseren en station Ypenburg op te nemen in de dienstregeling. Deze verbeteringen dragen sterk bij aan de beoogde groei van 40% meer instappers in 2020. Haaglanden is bereid om samen met alle betrokken partijen onderzoek te doen naar de capaciteit van de Goudselijn en de Oudelijin.

Van de mogelijke nieuwe of te verbeteren stations in Haaglanden hebben, afhankelijk van de ruimtelijke keuzes, station Delft-Zuid, station BleiZo (Bleiswijk-Zoetermeer) en station Binckhorst het meeste perspectief. Voor deze 3 stations lopen pilotstudies. Voor het Binckhorstgebied wordt ook nagegaan of verbetering van de bereikbaarheid vanuit het OV-knooppunt Voorburg en / of realisatie van een nieuw station Stedenbaanstation Binckhorst aan de orde moet zijn. Eén en ander is afhankelijk van de aard en de omvang van de ontwikkeling van het Binckhorstgebied.

Voor de locatie Sion / 't Haantje loopt een verkennende studie.

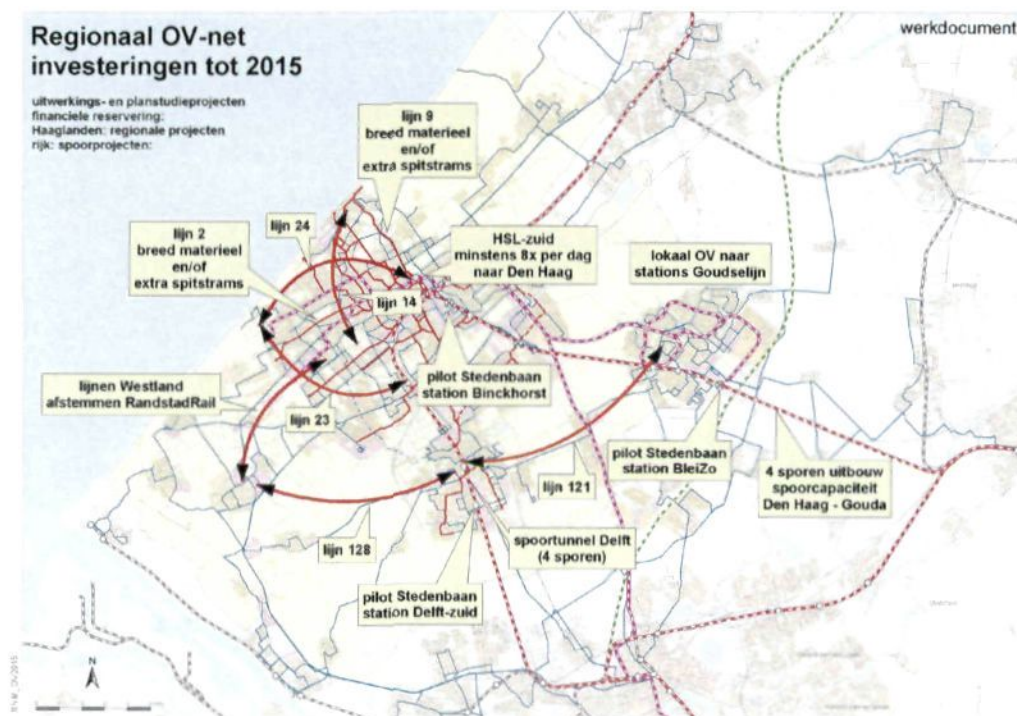
Haaglanden vindt dat nieuwe stations alleen gerealiseerd moeten worden als er voldoende reizigers gegenereerd kunnen worden door middel van een voldoende programma van wonen en werken in het invloedsgebied van een station. Verdere uitbreiding van stations moet niet leiden tot verdunning en vertraging van het systeem. Haaglanden gaat er vanuit dat nieuwe stations door het rijk gefinancierd moeten worden, tenzij de BDU hierop wordt aangepast en regionale partijen in staat worden gesteld hun verantwoordelijkheid ook daadwerkelijk waar te maken. De spoorsector is overigens van mening dat de kosten gedragen zouden moeten worden door de gemeenten en de regio's.

C. Versterken nationale en internationale bereikbaarheid

De internationale positie van Den Haag vereist een hoogwaardige, directe aantakking op de internationale knooppunten door een aansluiting van minstens 8 x per dag op de HSL-Zuid. Haaglanden is voorstander van realisatie van de HST-Oost richting Utrecht, Arnhem en het Ruhrgebied – zoveel mogelijk over bestaand spoor – met een hoogwaardige, directe aantakking van Den Haag op deze verbinding. Haaglanden is van mening dat een duidelijker visie op de internationale bereikbaarheid van de regio noodzakelijk is. Gerelateerd aan de NS-dienstregeling 2007 (als de HSL in bedrijf is) zal Haaglanden samen met de gemeente Den Haag, NS en overige betrokkenen nader invulling geven aan een visie op de internationale bereikbaarheid van de regio. Hierbij zullen we behalve de HSL-lijnen ook de overige internationale verbindingen betrekken.

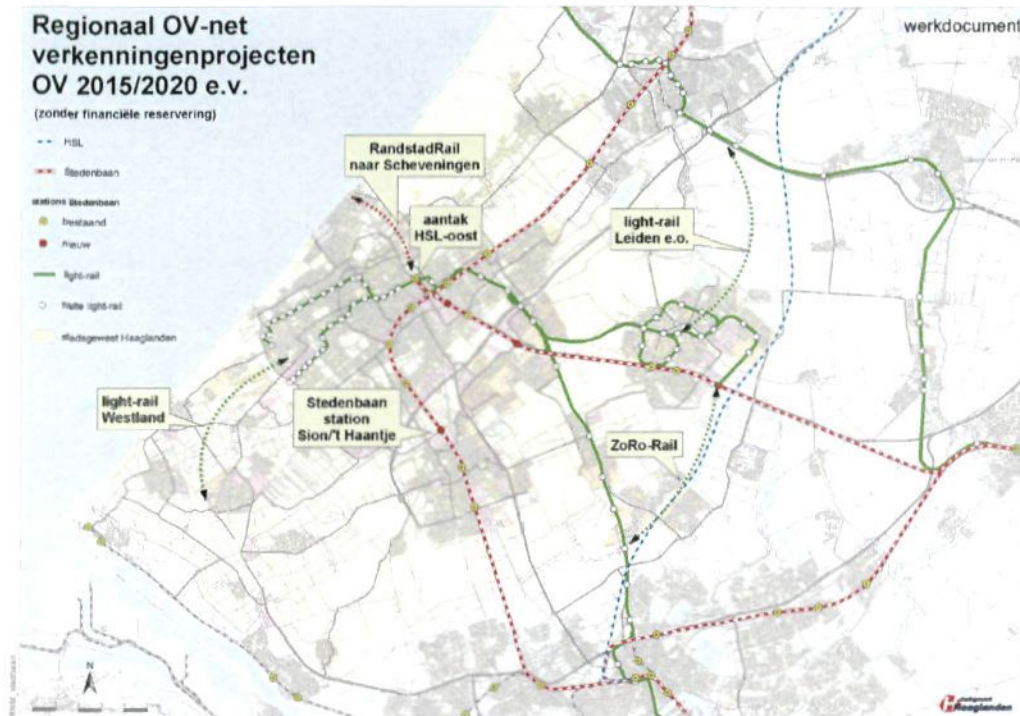
Op randstedelijk niveau is het spoor onvoldoende betrouwbaar. Om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken, moet dit fors verbeteren ten opzichte van nu. Haaglanden deelt de rijksvisie die sterk inzet op het personenvervoer per spoor tussen de grote steden in de Randstad en daartoe primair het bestaande spoor sterk verbetert door beter beheer en onderhoud. Hiermee verbetert ook de betrouwbaarheid van de reis. Haaglanden gaat ervanuit dat het rijk bij nieuwe investeringen prioriteit geeft aan verbindingen met het grootste maatschappelijke belang (meer dan 25.000 reizigers per dag), te weten: Leiden-Den Haag-Rotterdam (meer dan 40.000 reizigers per dag). Viersporigheid op dit hele traject is noodzakelijk. De Spoortunnel Delft moet daarom op afzienbare termijn viersporig beschikbaar zijn. Hiermee verbetert de aansluiting van Haaglanden op de mainports Rotterdam-Haven/Airport en op de mainport Amsterdam-Schiphol. Ook voor de lijn Den Haag-Gouda (meer dan 25.000 reizigers per dag) is uitbouw van de spoorcapaciteit richting Gouda-Utrecht naar 4-sporigheid is op afzienbare termijn noodzakelijk. Alleen dan kan met verschillende snelheden op deze trajecten gereden worden en kunnen we de vervoersvraag van de regio blijven accommoderen.

Onderstaande kaart geeft de regionale investeringsprojecten openbaar vervoer voor de periode tot 2015, waarvoor financiële reservering in het uitvoeringsprogramma is vastgelegd. Eveneens zijn de pilots Stedenbaan en de overige rijks-spoorprojecten aangegeven.



D. Projecten verkenningfase openbaar vervoer 2015 / 2020 e.v.

Op onderstaande kaart zijn de projecten aangegeven, die voor de periode na 2015/2020 voor Haaglanden aan de orde kunnen zijn in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat hierin met name om uitbouw van het light rail netwerk richting Scheveningen, Rotterdam, Westland en evt. Leiden e.o. Alleen in samenhang met voldoende vervoersvraag gerelateerd aan (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen kunnen deze projecten in beeld komen. Dit geldt eveneens voor een nieuw Stedenbaanstation Sion/ 't Haantje. Zoals reeds aangegeven kiest Haaglanden voor rechtstreekse aantakking op de HSL-Oost.



E. Verbeteren sociale veiligheid openbaar vervoer

De algemene doelstelling voor de sociale veiligheid van het openbaar vervoer is: 'Vermindering van het aantal feitelijke incidenten (objectief) en van het onveiligheidsgevoel (subjectief) in en rond het openbaar vervoer tot een aanvaardbaar niveau voor reizigers en personeel'. In het meerjarenplan sociale veiligheid Haaglanden 2005-2008, is deze doelstelling zodanig uitgewerkt, dat wegbeheerders zorgen voor schone, hele en veilige haltes. Vervoerbedrijven zorgen voor schoon, heel en veilig materieel en deskundig en klantvriendelijk personeel. Politie en justitie zorgen voor adequate handhaving.

Haaglanden zet in op de volgende concrete resultaten voor eind 2008:

- Reizigers waarderen de sociale veiligheid op de halte en in het voertuig met ten minste een 7.5;
- Het personeel waardeert de sociale veiligheid in het bedrijf met tenminste een 6.5;
- Het aantal feitelijke incidenten is afgenomen ten opzichte van 2003;
- Het aantal zwartrijders op de trams en in RandstadRail is maximaal 7% en in de bussen maximaal 1% (stabiel).

Haaglanden ontvangt sinds 2003 van het Rijk een extra impuls sociale veiligheid van € 9,5 mln per jaar waarvan 80% is geormerkt voor toezicht op de tram. Het overige budget is voor opleiding van personeel, voorlichting en publiekscampagnes. Haaglanden reserveert een klein deel van het totale budget op jaarbasis voor onderzoeken, verbetering van de informatievoorziening en bijdragen aan haltevoorzieningen, zoals fietsenstallingen. Op basis van monitoringsresultaten komt Haaglanden tijdig met voorstellen hoe we invulling geven aan het sociale veiligheidsbeleid na 2008.

F. Verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer

Uitgangspunt van het rijk is dat alle bussen in 2010 rolstoeltoegankelijk zijn. Voor trams en treinen is dit 2030. Haaglanden onderschrijft dit rijksuitgangspunt. Het RandstadRail-materieel en de haltes worden volledig rolstoeltoegankelijk uitgevoerd. Haaglanden streeft ernaar om in 2007 alleen nog maar lagevloerbussen te laten rijden in Haaglanden; deze zijn dan nog niet rolstoeltoegankelijk. Dit wordt in de vervanging van de bussen meegenomen. De tramhaltes zijn al voldoende toegankelijk

uitgevoerd. Aanpassing van bestaand trammaterieel is een geleidelijk proces; dit wordt ook in de vervanging van de trams meegenomen. Haaglanden en de wegbeheerders streven de komende jaren naar het rolstoeltoegankelijk maken van de haltes. Wegbeheerders spannen zich ook in om de aanlooproutes naar de haltes toegankelijk en veilig uit te voeren.

G. Verbeteren reizigersinformatie en marketing

Haaglanden steeft ernaar om in de periode tot 2010 circa 300 openbaar vervoer haltes (=10%) te voorzien van dynamische informatie over aankomst- en vertrektijden van trams en bussen. Een aantal belangrijke overstappunten en stations in Haaglanden zijn al voorzien van deze panelen. Ook op de RandstadRailhaltes komen informatiepanelen. Individuele en actuele route- en reistijdinformatie realiseert Haaglanden in de komende jaren ondermeer vanuit het project 'ICT in bereikbaarheid' (zie ook paragraaf 8.4.2).

Haaglanden kent prioriteit toe aan een positieve uitstraling van het openbaar vervoer in Haaglanden en zet daarom samen met vervoerders in op betere marketing. De aantrekkelijkheid wordt ook vergroot door bijvoorbeeld één boekje voor de dienstregeling.

G. Structureel overleg met NS

Haaglanden zal intensiever structureel overleg met NS hebben over alle aangelegenheden met betrekking tot het NS-gerelateerd openbaar vervoer, inclusief mogelijke locatie-ontwikkelingen rondom bestaande en/of beoogde nieuwe stations en de visie-ontwikkeling op de (inter)nationale bereikbaarheid van Den Haag en de regio per spoor.

4.4.3 Innoveren: chipkaart, tarievenbeleid en andere projecten

A. Chipcard invoeren en tarievenbeleid vaststellen

Medio 2006 voert Haaglanden de chipkaart in. Het rijk wil dat per 1 januari 2008 de chipcard overal in Nederland ingevoerd is. Vanaf dat moment vervalt het huidige strippenkaart- en zonesysteem. Met het nieuwe chipkaartsysteem reist de gebruiker met één kaart door de hele Openbaar vervoerketen (trein, tram, bus, metro) op een klantvriendelijke manier. De Wet personenvervoer 2000 regelt dat de concessieverlenende overheden de bevoegdheid hebben om na invoering van de OV-chipkaart het tarief voor het regionaal openbaar vervoer vast te stellen. De chipkaart biedt mogelijkheden om een onderscheid te maken in tarieven naar vervoersoorten en in tijdstippen (spits- en dal tarieven). Bij de verdere uitwerking van dit systeem kan afstemming plaatsvinden met de uitwerking van vormen van prijsbeleid van het autoverkeer. Haaglanden komt in 2005 met voorstellen voor tarievenbeleid gerelateerd aan de invoering van de chipcard.

B. Lijnennet bepalend voor ruimtelijke ontwikkelingen

Het LOB-traject stelt dat infrastructuur bepalend is voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Betere benutting van het bestaande openbaar vervoer lijnennet leidt tot minder investeringen in infrastructuur en minder druk op het exploitatiebudget.

C. Pilots met nieuwe vormen van regionaal collectief openbaar vervoer

Bij een aantoonbare vervoersvraag staat Haaglanden open voor pilots met nieuwe vormen van collectief vervoer, bijvoorbeeld bedrijfsvervoer en deeltaxigebbruik, eventueel in samenhang met de RegioTaxi. Haaglanden nodigt bedrijvengroepen en maatschappelijke organisaties uit om vanuit een PPS-achtige constructies met voorstellen te komen.

4.5 Financiën Openbaarvervoer projecten: 100% financiering

Voor de exploitatie van de huidige dienstregeling inclusief RandstadRail en de sociale veiligheid van het openbaar vervoer is op jaarbasis € 145 miljoen nodig. Haaglanden financiert noodzakelijke openbaar vervoer infrastructuurprojecten in principe 100% uitgaande van sobere en doelmatige uitvoering van projecten. Aanpassingen aan haltevoorzieningen worden eveneens 100% gefinancierd. Extra bijdragen voor extra wensen moeten door de partijen, die dit willen zelf worden opgebracht. De projecten en beleidsmaatregelen met de daarbijbehorende financiering zijn uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.

Voor de aangegeven investeringsprojecten openbaar vervoer is € 125 mln beschikbaar uit het BDU budget 2012 – 2015 (zie uitwerkingstabel in het uitvoeringsprogramma). Niet alle noodzakelijk investeringen om de ambitie waar te maken zijn hiermee gefinancierd; extra middelen zijn hiervoor nodig (zie planstudie- en verkenningentabel uitvoeringsprogramma).

5 Het fietsverkeer tot 2020

5.1 Belang: de fiets is de basis voor een goede bereikbaarheid

De fiets is snel, schoon, goedkoop, gezond en vereist weinig ruimte. Hoe meer verplaatsingen vooral in het woon-werkverkeer met de fiets gebeuren, des te meer ruimte ontstaat er op het wegennet voor het auto-afhankelijke verkeer en goederenvervoer. Niet alleen in de binnensteden, maar ook op de ring- en snelwegen, want ook deze wegen worden gebruikt voor korte verplaatsingen.

De fiets is de basis voor een goed bereikbare, veilige en leefbare regio. Haaglanden stimuleert daarom dat zoveel mogelijk verplaatsingen op de fiets gebeuren.

Feiten en cijfers over het fietsverkeer in Haaglanden

- Circa eenderde van het totale aantal verplaatsingen in Haaglanden gebeurt met de fiets.
- De fiets is op korte verplaatsingen (tot 7,5 kilometer) het snelst en daarmee vanuit reistijd gezien het meest voor de hand liggende vervoermiddel.
- 48% van de mensen die in Haaglanden werken, wonen op minder dan 5 kilometer afstand van het werk. Hiervan gaat circa 50% met de fiets naar het werk en circa 25% met de auto.
- 17% van de werknemers woont op 6–10 kilometer afstand van het werk. Hiervan gaat circa 25% met de fiets en circa 40% met de auto.
- Gemak, tijdsbesparing, sportiviteit en gezondheid zijn de belangrijkste redenen om te kiezen voor de fiets.
- In de afgelopen jaren zijn 70 knelpunten in het regionaal fietsnet in gereed gekomen of uitvoering genomen.

5.2 Taak: ontwikkelen regionaal fietsbeleid, coördineren en subsidiëren van uitvoering

Haaglanden ontwikkelt regionaal fietsbeleid als onderdeel van het algehele regionale mobiliteitsbeleid. Haaglanden is verantwoordelijk voor het regelmatig bijstellen en zonodig actualiseren van de regionale fietsroutes en het fietsnetwerk. Ook bevordert Haaglanden het verbeteren en uitbreiden van flankerende activiteiten, zoals stallingen, bewegwijzering, kwaliteits- en monitoringsactiviteiten.

Haaglanden coördineert en subsidieert de aanpak van regionale en lokale fietsknelpunten. Haaglanden is geen wegbeheerder en voert als zodanig geen fietsinfrastructuurprojecten uit. In het kader van mobiliteitsmanagement stimuleert Haaglanden samen met gemeenten het fietsgebruik in het woon-werkverkeer.

5.3 Doelstelling: meer verplaatsingen op de fiets

Haaglanden streeft tot 2020 naar:

- het minimaal handhaven en zo mogelijk verhogen van het aandeel fietsverplaatsingen in het totaal aantal verplaatsingen. Ongeveer eenderde van het totaal aantal verplaatsingen in de spits in Haaglanden gaat nu al op de fiets.
- een toename van het aandeel fietsverplaatsingen in het stedelijk gebied met accent op het woon-werkverkeer.

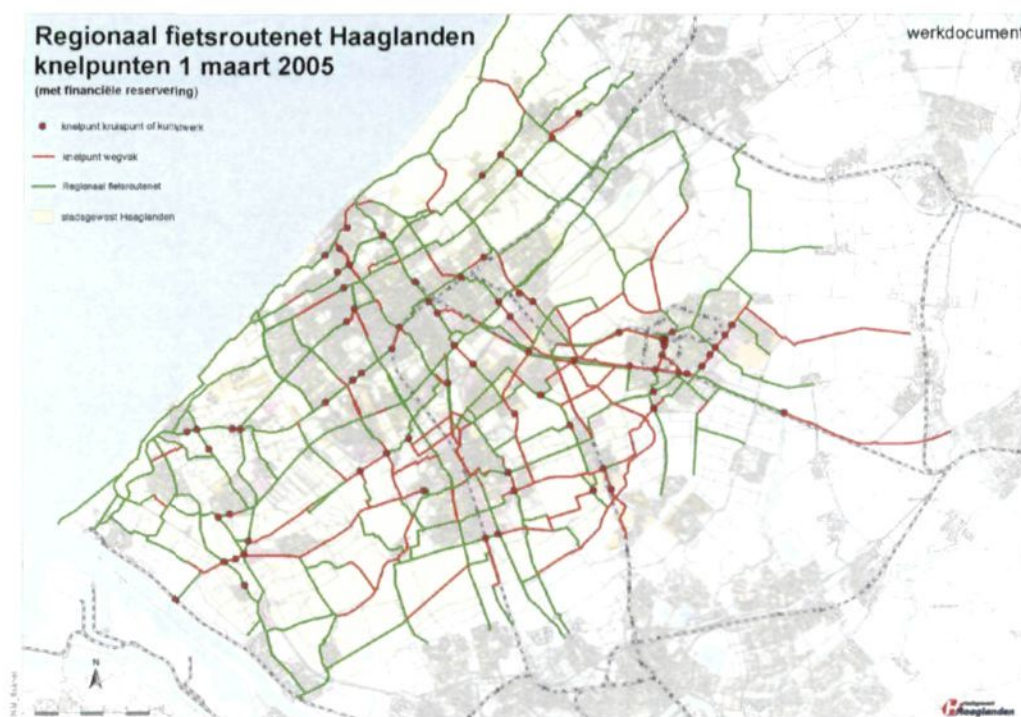
5.4 Aanpak: kwaliteit fietsvoorzieningen verbeteren

Haaglanden wil de doelstellingen voor het fietsverkeer op de volgende wijze realiseren.

5.4.1 Continueren: aanpakken knelpunten regionaal fietsnet, subsidiëren lokale fietsprojecten uit BDU

Het regionaal fietsroutenet Haaglanden omvat circa 500 kilometer fietsroute. Op dit routenetwerk zijn circa 200 knelpunten (kwalitatief onvoldoende – of ontbrekende schakels of kruispunten). Tot 2007 worden 70 knelpunten aangepakt (Vijfjarenprogramma regionale fietsroutes). Dan resteren nog circa 130 knelpunten, die in de periode hierna aangepakt moeten worden.

Op de volgende kaart zijn de huidige knelpunten⁸ op regionale fietsroutes te zien.



Verder wil Haaglanden doorgaan met het subsidiëren van lokale fietsprojecten uit de BDU.

5.4.2 Intensiveren: knelpunten in 2015 opgelost met extra subsidie voor zeven grote projecten, betere stallingen

A. Intensiveren van de aanpak van resterende knelpunten

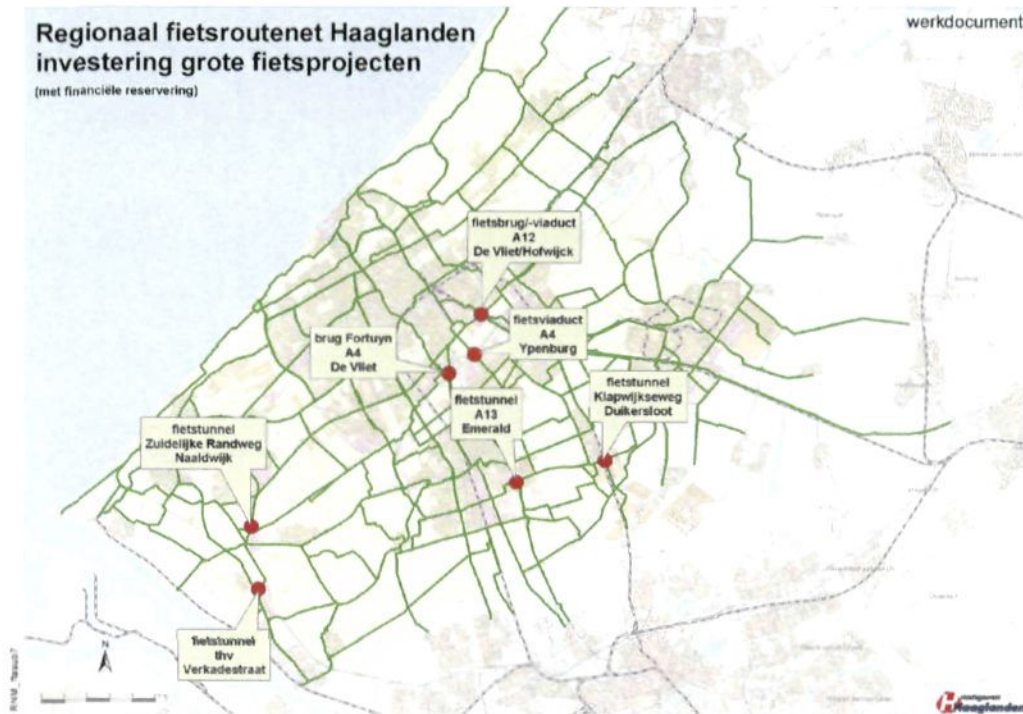
Haaglanden wil de aanpak van resterende knelpunten in het regionaal fietsroutenet intensiveren. Haaglanden streeft ernaar om in 2015 alle resterende knelpunten opgelost te hebben.

B. Extra subsidie voor zeven grote knelpunten

Haaglanden wil extra subsidie voor zeven grote knelpunten in het regionaal fietsnet. Het gaat om relatief dure verbindingen over en onder hoofdverkeersaders, water en spoorlijnen. Deze projecten zijn van essentieel regionaal belang voor het verbeteren van de directheid van de routes. Zonder extra financiële middelen zijn deze knelpunten moeilijk te realiseren door de wegbeheerders. Haaglanden subsidieert deze projecten voor 75%.

Op de volgende kaart zijn de zeven knelpunten weergegeven.

⁸ Knelpunt is een ontbrekende of kwalitatief onvoldoende fietsvoorziening



C. Subsidie voor Voorbereiding, Advies en Toezicht (VAT)-kosten van fietsprojecten

Haaglanden verleent 16% subsidie van het subsidiabele deel voor VAT-kosten om wegbeheerders in staat te stellen projecten sneller voor te bereiden en uit te voeren.

D. Meer en betere fietsenstallingen

Het diefstalbestendig stallen van de fiets, zowel aan de kant van de herkomst (bij de woning) als aan de kant van de bestemming (bij werk en voorzieningen) is een belangrijke voorwaarde voor het stimuleren van het fietsgebruik. Haaglanden investeert in 2004 € 300.000 in fietsstallingsvoorzieningen bij openbaar vervoer haltes. De komende jaren wordt gezien of het voorzieningenniveau verder verhoogd kan worden. Het zorgen voor goede stallingsvoorzieningen bij woningen is een lokale verantwoordelijkheid.

E. Toetsen van de kwaliteit van de fietsroutes

Haaglanden gaat in 2004 bij wijze van proef circa 100 kilometer regionale fietsroutes toetsen op kwaliteit met behulp van de kwaliteitsmonitor. De fietsroutes beoordelen we op: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, comfort en sociale veiligheid. De uitkomsten van de toetsing kunnen wegbeheerders betrekken bij onderhoudsprogramma 's. Bij gebleken succes wordt deze aanpak voortgezet.

F. Onderzoek naar bewegwijzering

Goede bewegwijzering verhoogt de kwaliteit van het fietsen. Haaglanden onderzoekt samen met wegbeheerders de meerwaarde van regionale bewegwijzering in afstemming op lokale en bovenregionale fietsbewegwijzering. Indien nodig zetten we concrete bewegwijzeringsprojecten op.

5.4.3 Innoveren: actualiseren regionale fietsnetwerk en aantrekkelijkheid verhogen

Het huidige regionaal fietsroutenet Haaglanden is primair ontwikkeld als utilitair fietsnet en waarborgt de fietsbereikbaarheid van ondermeer de regionale werkgelegenheidsgebieden in Haaglanden. Haaglanden wil in afstemming op de ruimtelijke keuzes die gemaakt worden in het LOB-traject het

regionaal fietsnet actualiseren. Bij deze actualisatie zorgen we zeker voor een goede aantakking van de fietsroutes bij de uitkomsten van de drie pilotstudies Stedenbaan: de stations Binckhorst, Bleizo en Delft-Zuid.

In dit proces wil Haaglanden meer dan tot nu toe de aantrekkelijkheid van de fietsroutes voor recreatief gebruik verhogen. Ook bezien we of (ontbrekende) fietsroutes, die de groene schakels uit het RSP met elkaar verbinden, meegenomen kunnen worden. Het werken aan realisatie van het groene netwerk Haaglanden biedt ook kansen voor recreatieve doeleinden. Eveneens bekijken we in hoeverre nieuwe tracé's langs spoorwegen of vaarwegen meerwaarde kunnen hebben voor zowel utilitair als recreatief gebruik.

5.5 Financiën fietsprojecten: forse bijdrage Haaglanden

Haaglanden draagt uit de BDU:

- 50% over de subsidiabele kosten inclusief 16% VAT-kosten bij aan de financiering van het oplossen van de reguliere knelpunten op het regionaal fietsnet; de overige financiering moet komen van de wegbeheerders;
- 75% over de subsidiabele kosten inclusief 16% VAT-kosten bij aan de zeven benoemde grote knelpunten in het regionale fietsnet; de overige financiering moet komen van de wegbeheerders of uit andere financieringsbronnen, bijvoorbeeld PPS-mogelijkheden;
- 50% over de subsidiabele kosten inclusief 16% VAT-kosten bij aan de financiering van lokale fietsprojecten.

De financiering van de fietsprojecten en de beleidsmaatregelen zijn uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma. Het totale pakket van projecten op het regionaal fietsroutenet staat in het Vijfjarenprogramma regionale fietsroutes, dat in 2005 wordt geactualiseerd. Financiering op basis van de aangegeven percentages is rond met de gereserveerde budgetten in IPVV en € 30 mln uit het BDU-budget 2012 – 2015.

6 Het regionaal autoverkeer tot 2020

6.1 Uitgangspunt: betere benutting van het regionaal wegennetwerk

In 2.3 gaven we aan dat tot 2015 een mobiliteitsgroei van 20-30% wordt verwacht. De mogelijkheden om nieuwe wegen bij te bouwen om het groeiend verkeersaanbod te verwerken, zijn ruimte-technisch gezien beperkt of slechts tegen zeer hoge kosten mogelijk. Daarom neemt Haaglanden als uitgangspunt: een betere benutting van het huidige wegennet. Zo kunnen we de mobiliteitsgroei opvangen en het autoverkeer in de spits beheersen.

Door meer samenhang en afstemming in kwaliteit en capaciteit op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) komt een betere benutting van het gehele wegennet van de grond. Hiervoor is het regionaal wegennet op netwerkniveau bekeken. Immers, een maatregel op een belangrijke lokale weg heeft soms meer effect voor de doorstroming, dan een maatregel op een rijksweg.

De gezamenlijke visie van Haaglanden en de wegbeheerders op het regionale wegennet laat zien dat voor de oplossing van de huidige en verwachte knelpunten vooral verbeteringen nodig zijn op de aansluitingen tussen HWN en OWN en dat enkele ontbrekende schakels in de infrastructuur moeten worden aangelegd. Door het verbeteren van de aansluitingen wordt het netwerk flexibeler en kunnen verstoringen beter worden opgevangen. In noodgevallen kan het OWN een deel van de functie van het HWN overnemen.

Feiten en cijfers over het regionaal autoverkeer in Haaglanden

- Circa 50% van de werknemers in Haaglanden gaat met de auto naar het werk.
- In de afgelopen circa 10 jaar verminderde het autoverkeer in de binnensteden en nam het toe op de overige wegen.
- In de afgelopen jaren zijn de Veilingroute Westland, de Koningstunnel Den Haag, de N469 en de Noordelijke Randweg Den Haag aangelegd.
- De reistijd met de auto op het stedelijk en provinciaal wegennet verschilt over het algemeen nauwelijks tussen spits en dal; de vertragingen in de spits treden vooral op op de autosnelwegen en bij de aansluitingen HWN/OWN.
- De structurele vertragingen op verplaatsingen in de spits binnen Haaglanden zijn maximaal 1.5 x de reistijd in de huidige dalperiode. Hierbij is geen rekening gehouden met incidentele vertragingen.
- De structurele vertragingen op bovenregionale en randstedelijke verplaatsingen variëren tussen 15 en 25 minuten.
- De reistijd met de auto is nogal eens onvoorspelbaar als gevolg van plotselinge omslag in het weer of piekbelastingen bijvoorbeeld bij start van vakanties en ongevallen.

6.2 Taak: coördineren netwerkvisie en subsidiëren van maatregelen

Haaglanden is geen wegbeheerder. Zij heeft dus geen wegen in beheer en onderhoud en legt geen wegen aan. Haaglanden coördineert en ontwikkelt gezamenlijk met alle wegbeheerders een eenduidige visie op het regionaal wegennet in Haaglanden en op het functioneren van het wegennet.

Daarnaast zorgt Haaglanden voor het afwegen van de noodzakelijke maatregelen om een optimaal wegennet te realiseren. Haaglanden verleent uit de BDU subsidies aan wegbeheerders voor het realiseren van doelmatige en economisch rendabele maatregelen. Haaglanden onderhandelt met het rijk over bijdragen uit het MIT aan wegenprojecten.

6.3 Doelstelling: kortere en beter voorspelbare reistijd en minder incidentele lange vertragingen⁹ in de spits in 2020

Haaglanden streeft drie doelstellingen na voor het regionale autoverkeer. We volgen hierin grotendeels de rijksdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit.

⁹ een lange vertraging is een vertraging van meer dan 20% van de normale spijtstijd.

A. Beter voorspelbare reistijd in 2020

De voorspelbaarheid van de reistijd verbetert door toepassing van de mogelijkheden van ICT (zie 8.4.2) en doordat de betrouwbaarheid van het wegennet verbetert.

B. Kortere reistijd in de spits; in 2020 duurt een autorit binnen Haaglanden maximaal 15 minuten langer dan buiten de spits

Naast het opvangen van de groei van het autoverkeer is het verminderen van het spitsprobleem de belangrijkste opgave. Haaglanden streeft naar gemiddeld een kortere reistijd in de spits in 2020 op autoritten binnen Haaglanden. Een autorit in de regio Haaglanden in de spits duurt maximaal 15 minuten langer dan buiten de spits. Op kortere autoritten zal de vertraging (veel) minder zijn. De Nota Mobiliteit sluit voor regionale verplaatsingen (5 tot 30 km) ook aan bij de streefwaarde, die de vier grote steden formuleren: 30 – 45 minuten, dus eveneens met een marge van 15 minuten tussen spits en dal.

C. Maximaal 5% van het aantal autoritten heeft in de spits in 2020 last van incidentele lange vertraging

Net als het rijk zetten we daarnaast nog in op het verminderen van het aantal incidentele lange vertragingen. In 2020 heeft nog maximaal 5% van het aantal autoritten in de regio last van een lange onverwachte vertraging in de spits. Een lange vertraging is een vertraging van meer dan 20% van de normale spitsrijd. Incidentele vertragingen zijn het gevolg van onder andere onverwachts slecht weer, ongevallen, onverwachte vakantiedrukke. Door de betrouwbaarheid en de robuustheid van het wegennet te verbeteren, kunnen we deze onverwachte vertragingen beter opvangen.

De structurele vertragingen in de spits van en naar bestemmingen buiten Haaglanden zijn nu al groot. Deze kan Haaglanden niet alleen oplossen. Andere overheden en wegbeheerders zijn hiervoor vooral aan zet. Haaglanden zal daar waar mogelijk initiatieven nemen om verbeteringen op relaties op bovenregionaal en randstedelijk niveau te bewerkstelligen. Verbeteringen in het regionale wegennet kunnen er tegelijkertijd voor zorgen dat de reistijd van en naar bestemmingen buiten Haaglanden ook verbetert.

6.4 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren

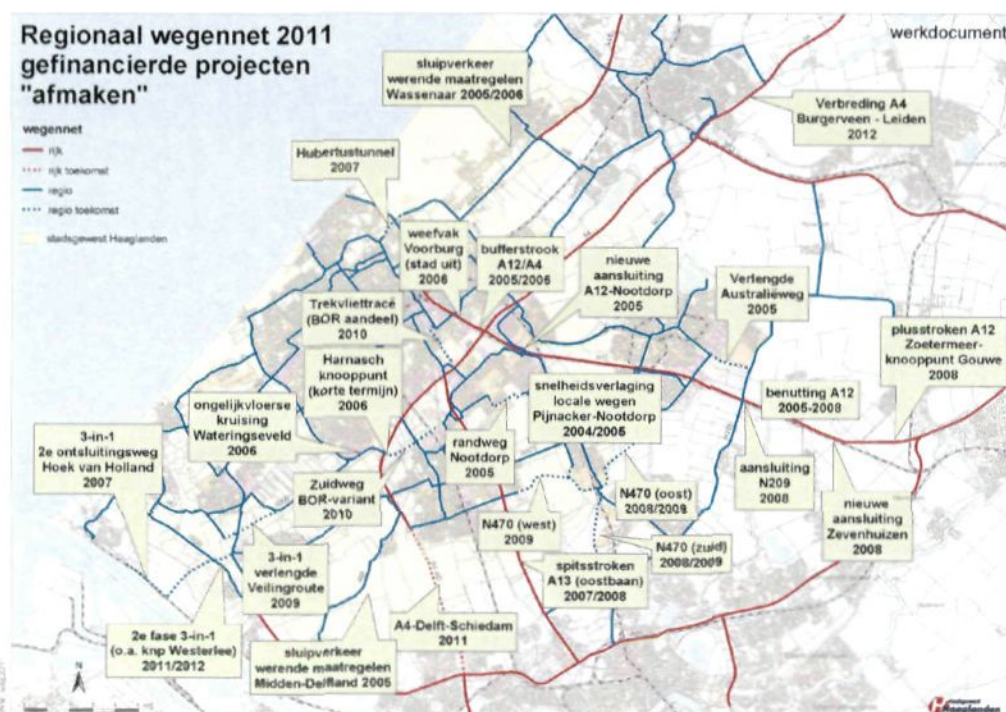
Haaglanden wil de doelstellingen voor het regionaal autoverkeer realiseren met de volgende aanpak.

6.4.1 Continueren: gefinancierde projecten afmaken

Het regionaal wegennet wordt in de periode tot 2011 uitgebreid met onderstaande en op bijgaande kaart aangegeven in voorbereiding en in uitvoering zijnde projecten.

Grote gefinancierde autoprojecten, uit te voeren tot 2011	Status van het project 2005	Gereed
Rijswijkseplein Den Haag	Uitgevoerd; financ. gereed: 2005	2004
Snelheidsverlaging lokale wegen Pijnacker-Nootdorp	Deels uitgevoerd	2004/2005
Randweg Nootdorp	In uitvoering	2005
Nieuwe aansluiting A12/Nootdorp	In uitvoering	2005
Sluipverkeerwerende maatregelen Midden Delfland	In uitvoering	2005
Sluipverkeerwerende maatregelen Wassenaar	Deels uitgevoerd	2005/2006
Harnaschknoop korte termijn	In uitvoering	2006
Verlengde Australiëweg Zoetermeer	In uitvoering	2005
Ongelijkvloerse kruising Wateringse Veld	In voorbereiding	2006
Hubertustunnel Den Haag (MIT financiering)	In uitvoering	2007
Aanleg spitsstroken A13 oostbaan tussen Doenkade en Delft-Zuid (spoedwetproject - rijksfinanciering)	besluitvorming rond	2007/2008
Pakket Integrale benutting Den Haag-Gouda 'A12 Vernieuwd op weg', en spoedwetprojecten A12/A4 waaronder: plusstroken A12, nieuwe aansluiting N209, nieuwe aansluiting Zevenhuizen, bufferstrook Prins Clausplein, verbeteren weven bij weefvak Voorburg (stad uit)	In uitvoering	2005-2008
3-in-1-project Westland: aanleg verlengde Veilingroute incl. zuidelijke randweg Naaldwijk (fase 1), aanleg 2 ^e ontsluitingsweg Hoek van Holland (fase 1), reconstructie Westerlee (fase 2)	besluitvorming rond	1 ^e fase: 2007-2009 2 ^e fase: 2011/2012
N 470 (2 x 1)	In uitvoering	2008/2009
Trekvielt-trace (BOR-aandeel)	MER loopt	2010

Zuidweg BOR-variant	Financiering rond	2010
A4 Delft-Schiedam (volgens plan Norder of de alternatieven m.e.r. (rijksproject))	MER loopt	2011
Verbreiding A4 Burgerveen-Leiden (rijksproject)	In uitvoering	2012



6.4.2 Intensiveren: beter benutten van regionaal wegennet en aanleggen ontbrekende schakels

Het grootste deel van het autoverkeer verplaatst zich binnen de regio en wikkelt zich af over alle lokale, provinciale en nationale wegen. Aan de hand van de hoeveelheid verkeer (intensiteit) en het aantal relaties (tussen herkomst en bestemming) die van een wegvak gebruik maken is door alle wegbeheerders gezamenlijk een 'netwerkprioritering' opgesteld. Hiermee is aangegeven welke onderdelen van het wegennet het belangrijkst zijn voor het functioneren van het totale regionale wegennet. Hoe groter de prioriteit van een netwerkschakel ten opzichte van de andere schakels, des te hoger de belang dat op dat wegvak het verkeer doorstroomt. Hierin is uitgegaan van vijf categorieën, waarbij we het verkeer op de categorie-5 wegen zoveel mogelijk willen beperken vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De volgende kaart geeft een overzicht van deze prioritering. Haaglanden zal samen met alle wegbeheerders op korte termijn de netwerkprioritering verder uitwerken waarbij rekening wordt gehouden met de te realiseren nieuwe weginfrastructuur, genoemd in deze nota.



A. Congestie rond scharniervak A4-A12-A13 voorkomen

Binnen het regionale netwerk in Haaglanden hebben de autosnelwegen A4, A13 en A12 een belangrijke functie voor de hoofdstromen in de regio: zowel voor doorgaand verkeer door Haaglanden als voor het in- en uitgaande verkeer van en naar Haaglanden én het regionale verkeer binnen Haaglanden. Al dit verkeer komt vooral samen op het "scharniervak" tussen de verkeerspleinen Ypenburg en het Prins Clausplein. Dit wegvak is hiermee de belangrijkste schakel in het regionale wegennet (prioriteit 1). Congestie op en rondom dit wegvak moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Als het hier vast komt te staan, loopt de gehele autobereikbaarheid van heel Haaglanden terug. Om de doorstroming van het scharniervak A4/A13/A12 te verbeteren worden maatregelen uitgevoerd om het weven in het 'scharniervak' te optimaliseren of te voorkomen. Daarnaast worden maatregelen getroffen om het verkeer te informeren over de verkeerssituatie in het scharniervak A4/A13/A12 en eventueel om te leiden via andere (nieuwe) in-/uitvalswegen van Den Haag, zoals de Noordelijke Randweg en straks het Trekvliettracé.

B. Aansluitingen tussen rijks- en regionale wegen verbeteren; belangrijke schakels versterken

Knelpunten zitten voornamelijk op de aansluitingen van rijks-, provinciale en lokale wegen, zowel met elkaar als onderling. Verbeteringen zijn vooral gericht op de aansluitingen tussen autosnelwegen en het stedelijke wegennet. Om de robuustheid en de betrouwbaarheid van het netwerk te verbeteren, zijn daarnaast verbeteringen (verbredingen) aan wegen nodig en moeten ontbrekende schakels aangelegd worden.

De uitvoering van het 3-in-1 project, het verbeteren van de Harnaschknoop en de aanleg van spitsstroken op de A13 verbetert de verkeersdoorstroming in de corridor Den Haag-Delft-Rotterdam. Daarnaast versterkt het de concurrentiepositie van de greenport Westland. Ook de aanleg van de A4 Delft - Schiedam (volgens plan Norder of de alternatieven m.e.r.) zorgt voor een substantiële verbetering van de relatie met de mainport Rotterdam. Tevens biedt dit een oplossing voor het sluipverkeer in Midden Delfland. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig zoals de optimalisatie van het Kruithuisplein (aansluiting N470/A13) en een verbreding van de Provinciale weg tussen Delft en Rijswijk naar 2*2 rijstroken.

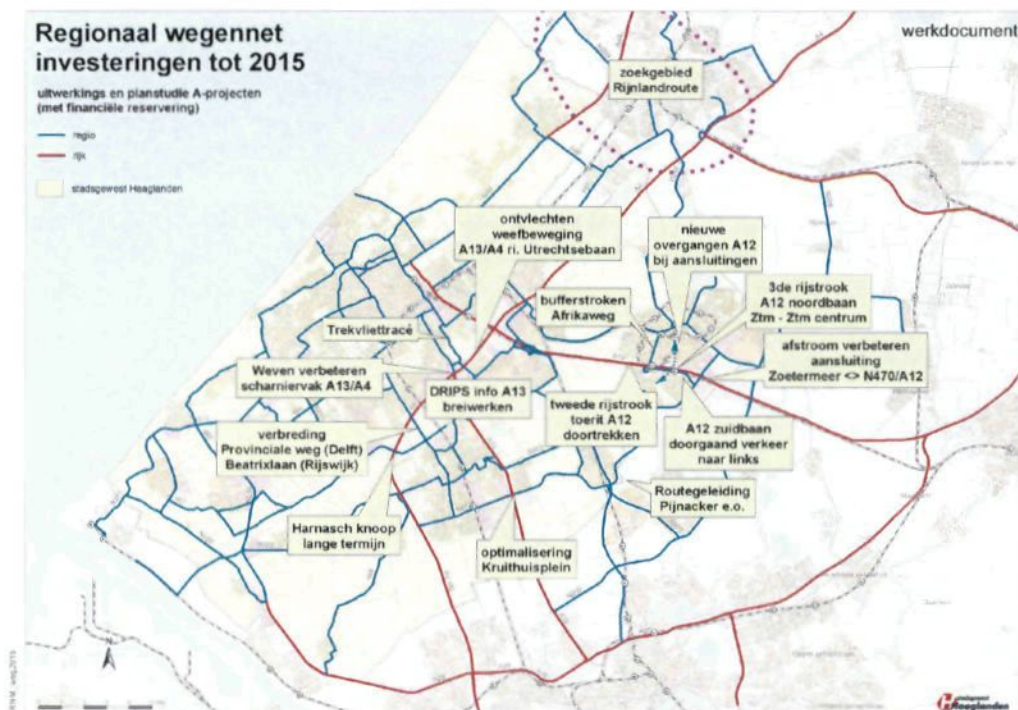
De reeds in uitvoering zijnde maatregelen in het kader van 'A12 Vernieuwd op weg', de Spoedwet wegverbreding en de aanleg van de N470 leiden op korte termijn tot verbeteringen in de doorstroming in de corridor Den Haag-Zoetermeer/Pijnacker-Gouda. Verdere verbetering van de aansluitingen van het onderliggend wegennet op de A12 is noodzakelijk om de verkeersafwikkeling op de A12 en de aansluitende wegen te faciliteren. Daarnaast zijn maatregelen nodig om het sluipverkeer rondom Pijnacker-Nootdorp beter te geleiden.

In de corridor Leiden-Wassenaar-Den Haag zijn al diverse (benuttings)maatregelen gerealiseerd dan wel in voorbereiding. Om de capaciteitsproblemen verder aan te pakken is de aanleg van de RijnlandRoute (verbeteren verbinding A4/A44) noodzakelijk.

De onderstaande kaart geeft een overzicht van de investeringen in het regionaal wegennet tot 2015. Voor de op de kaart aangegeven projecten is financiële reservering (met uitzondering van de Rijnlandroute) vanuit Haaglanden beschikbaar. Alle op onderstaande kaart aangegeven projecten zijn uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma – met financiële reservering. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen:

- projecten in uitwerkingsfase en
- enkele prioritaire projecten in de planstudiefase A

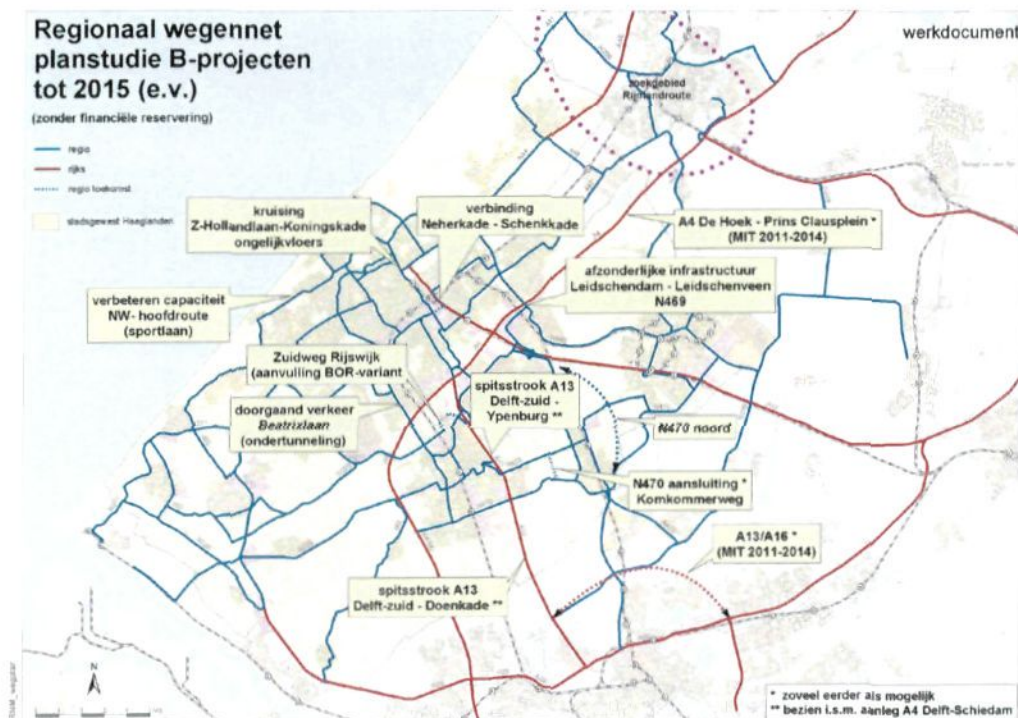
Deze projecten zijn primair nodig om de mobiliteitsgroei tot 2015 op te vangen



C. Verdere verbeteringen zijn noodzakelijk - voorsnog geen financiën

Daarnaast is een groot aantal projecten in planstudiefase B (zonder financiële reservering) in het uitvoeringsprogramma opgenomen. Deze projecten zijn noodzakelijk voor een betere autobereikbaarheid van Haaglanden, maar vergen een wat langere voorbereidingstijd. Ondermeer op delen van het regionaal wegennet in Den Haag, zoals de verbinding Neherkade – Schenkkade, de noordwestelijke hoofdroute (2 x 2 en ondertunneling Sportlaan) - ook vanwege leefbaarheidsproblemen - zijn verdere verbeteringen nodig. Momenteel ontbreken voor deze projecten nog de financiële middelen.

Op onderstaande kaart zijn deze planstudie B projecten aangegeven.

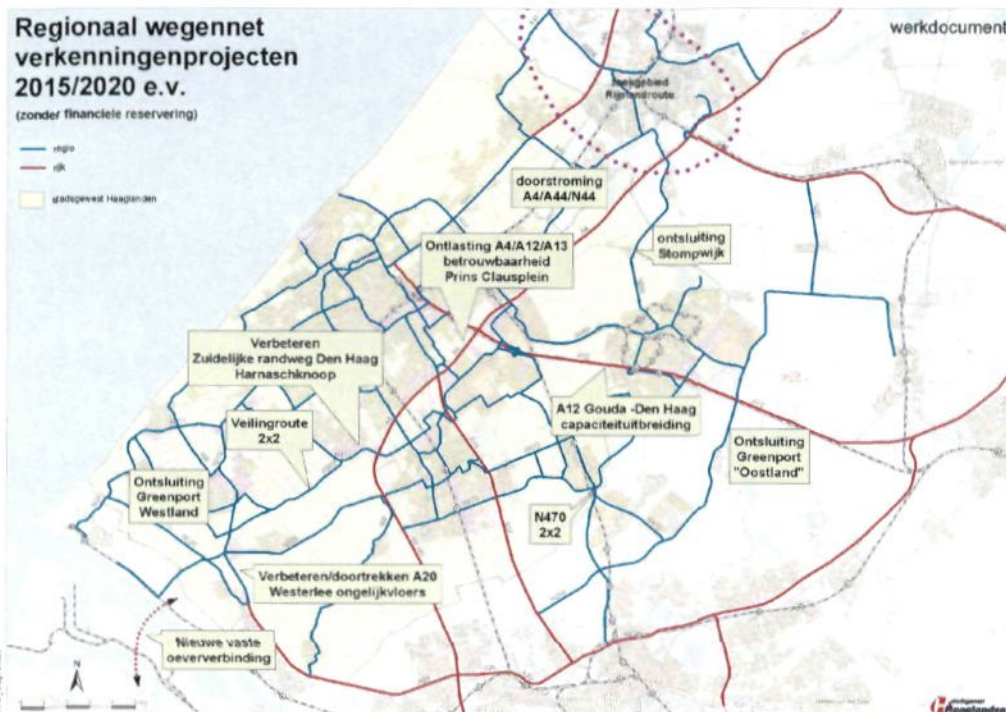


D. Lange termijn verbeteringen: infrastructurele verkenningenstudies

Voor de langere termijn zijn verdergaande verbeteringen noodzakelijk veelal in combinatie met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen:

- Het verbreden van de Veilingroute naar 2x2-rijstroken met het doortrekken van de A20 en een ongelijkvloers knooppunt Westerlee in samenhang met het verbeteren van de Zuidelijke Randweg Den Haag en verdere verbetering Harnaschknoop is in beeld. Daarnaast een nieuwe vaste oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel. (verkenningenfase MIT). Deze verbeteringen zijn vooral nodig om het goederenvervoer vanuit de greenport Westland te faciliteren;
- Om de hoge verkeersdruk op de A12 in de omgeving van Zoetermeer te kunnen opvangen zijn op langere termijn aanvullende maatregelen nodig. Hierbij denken we aan capaciteitsvergroting op de A12 en het verbreden van de N470 naar 2 x 2-rijstroken;
- de capaciteitsproblemen in de corridor A4/A44 en omgeving verergeren bij ontwikkeling van Valkenburg en rondom Leiden. Het verder uitvoeren van benuttingsmaatregelen en de aanleg van de RijnlandRoute (verbinding A4-A44) zijn mogelijk niet voldoende om de bereikbaarheid van Haaglanden vanuit noordelijke richting te garanderen. Verbetering van de doorstroming in deze corridor in samenhang met het verder verminderen van sluipverkeer in Wassenaar is nodig;
- De doorgaande groei van het autoverkeer en de verdere ontwikkeling van de Centrale Zone Den Haag (Den Haag Nieuw Centraal – Binckhorst – Vlietzone – Ypenburg) zet de betrouwbaarheid van het Prins Clausplein op de langere termijn steeds meer onder druk. De gezamenlijke wegbeheerders verkennen hoe gekomen kan worden tot een ontlasting van de A4/A13 en A12 en tot het waarborgen van de betrouwbaarheid van het Prins Clausplein.

Deze verkenningenprojecten zijn op onderstaande kaart aangegeven.



6.4.3 Innoveren: dynamisch verkeersmanagement (DVM), nieuwe technologie en gevolgen van ruimtelijke keuzes

Naast de benuttings- en infrastructurele maatregelen zijn nieuwe technieken nodig om het netwerk beter als netwerk te laten functioneren en meer betrouwbaar te doen zijn. Het gaan dan om:

- dynamisch verkeersmanagement op netwerkniveau: het treffen van dynamische maatregelen op wegen afhankelijk van de verkeerssituatie. Ondermeer het project "ICT in Bereikbaarheid" (zie ook 8.4.2) voorziet in betere reisinformatie;
- voertuigtechniek, zoals automatische afstandhouders en voertuiggeleidingssystemen. Haaglanden volgt deze ontwikkelingen en zal actief inspelen op de mogelijkheden, die dit voor de regio kan bieden;
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen primair situeren aan bestaande infrastructuur (LOB). In dit kader zal Haaglanden samen met Leidschendam-Voorburg nadere studie verrichten naar de weg-ontsluiting van de kern Stompwijk in samenhang met mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

De hierbij behorende projecten en maatregelen worden aangegeven in de categorie beleidsprojecten van het uitvoeringsprogramma.

6.5 Financiën autoprojecten: 50% subsidie

De financiering van de projecten die nodig zijn om de autobereikbaarheid te verbeteren worden voor maximaal 50% betaald uit de BDU. Hiervoor is uit het budget 2012 – 2015 € 99 mln gereserveerd voor de uitwerkingsfase-projecten en voor een aantal prioritaire projecten in de planstudiefase van het uitvoeringsprogramma. Voor de overige planstudieprojecten en voor de projecten in de verkenningenfase is de bijdrage (nog) niet rond.

7 Het goederenvervoer tot 2020

7.1 Ontwikkeling: toename goederenvervoer

Het goederenvervoer is in Haaglanden en omgeving sterk gerelateerd aan de greenport Westland-Oostland en daarnaast aan de bevoorrading van de stedelijke gebieden.

In de Nota ruimte wijst het rijk de greenport Westland/Oostland - het Westlands glastuinbouwcomplex en het glastuinbouwcomplex in Pijnacker-Nootdorp - aan als één van de economische kerngebieden die een belangrijke bijdrage moet leveren aan de concurrentiepositie van de Nederlandse economie. Tot 2020 is een substantiële toename van het goederenvervoer gerelateerd aan de glastuinbouw te verwachten. Groei van de glastuinbouw versterkt de concurrentiepositie van deze gebieden.

Naast een toename van het glastuinbouwgerelateerd goederenvervoer zien we een toename van het vervoer voor de bevoorrading van de stedelijke gebieden. Dit is het gevolg van trends als just-in-time delivery, e-commerce, rechtstreekse levering van producent aan retailer en het verkleinen van voorraden in vrijwel alle sectoren.

Een aanzienlijk deel van het goederentransport wikkelt zich af over de weg; naar verwachting verschuift dit niet substantieel naar transport over spoor en over water. In Haaglanden ligt één regionale vaarweg: vanaf de Binckhorsthaven, via Trekvliet, Rijn-Schiekanaal en Delftse Vliet naar Nieuwe Maas in Rotterdam.

Feiten en cijfers over goederenvervoer in Haaglanden

- Landelijk en ook voor Haaglanden wordt rekening gehouden met een groei van het goederenvervoer van 40–80%.
- De tuinbouw was in 2003 landelijk goed voor een export van circa € 12.5 miljard.
- De oppervlakte van glastuinbouw in Haaglanden omvat circa 1400 hectare groente en circa 2000 hectare bloemen.
- De werkgelegenheid in de glastuinbouw bedraagt circa 40.000 arbeidsplaatsen (dienstverband).
- Het goederenvervoer concentreert zich rondom de veiling Flora Holland in Naaldwijk en in Pijnacker-Nootdorp; 16.000 ritten per dag op de belangrijkste verbindingen richting Utrecht en Rotterdam.
- Vrachtverkeer clustert zich ook rond de vertrektijden van de roll-on / roll-off schepen van Hoek van Holland en Scheveningen; dit geeft piekbelasting op de aan- en afvoerroutes.
- Het aandeel vrachtverkeer loopt op de Veilingroute op bepaalde momenten op tot boven de 50%¹⁰.
- Het goederentransport in de rest van Haaglanden heeft een aandeel van circa 5% in het totale autoverkeer; dit is vergelijkbaar met de rest van Nederland.
- In 2001 werd meer dan 3.4 miljoen ton lading vervoert over de vaarroute Binckhorsthaven–Nieuwe Maas; dit is vergelijkbaar met 50–60 schepen per dag of 650 vrachtwagens van 20 ton per dag.

7.2 Taak: behartigen belang bereikbaarheid goederenvervoer tuinbouw en faciliteren verbeteringen in stedelijke distributie

Haaglanden behartigt het belang van een goede bereikbaarheid voor het goederenvervoer, met een accent op het glastuinbouwgerelateerde transport, de bevoorrading van de stedelijke centra en de ontsluiting van bedrijventerreinen in Haaglanden. Deze belangenbehartiging vindt plaats in samenhang met de uitvoering van de taken voor het wegverkeer (zie hoofdstuk 6).

7.3 Doel: basiskwaliteitsniveau doorstroming verbeteren

Het economisch vestigingsklimaat voor een goed georganiseerd, gesitueerd en gefaciliteerd goederenvervoer in de greenport Westland/Oostland moet ook op langere termijn gegarandeerd zijn. In aanvulling op de doelstelling zoals geformuleerd voor het regionale wegverkeer (hoofdstuk 6) zorgt Haaglanden samen met de wegbeheerders en het bedrijfsleven voor een efficiënt en duurzaam

goederenvervoer. Haaglanden wil dit transport zodanig faciliteren, dat bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de regio niet in gevaar komen.

Hiervoor moet het basiskwaliteitsniveau van doorstroming voldoen aan de doelstelling, die in het hoofdstuk wegverkeer (hoofdstuk 6) is geformuleerd: een regionale (vracht)autoriteit duurt in de spits maximaal 15 minuten langer dan buiten de spits.

7.4 De aanpak: continueren, intensiveren, innoveren

Haaglanden wil de doelstelling voor het goederentransport met de volgende aanpak realiseren.

7.4.1 Continueren: aanleggen geplande nieuwe infrastructuur voor glastuinbouwgerelateerd goederenvervoer

In de glastuinbouw gaat het om tijdkritische goederen en daarom is snelheid en doorstroming cruciaal. Binnenvaart en trein bieden nauwelijks een alternatief. In de periode tot 2011/2012 wordt een aantal nieuwe infrastructuurprojecten, die van groot belang zijn voor het glastuinbouwgerelateerd goederenvervoer afgerond:

Grote gefinancierde auto- en goederenvervoerprojecten, uit te voeren tot 2011	Status van het project 2004	Gereed
3- in-1-project Westland: aanleg verlengde Veilingroute, inclusief Zuidelijke Randfweg Naaldwijk, aanleg 2 ^e ontsluitingsweg Hoek van Holland (fase 1), reconstructie Westerlee (fase 1 en 2)	besluitvorming rond	1 ^e fase: 2007 2 ^e fase: 2011/2012
N 470 (2 x 1)	In uitvoering	2008/2009
Harnaschknoop korte termijn	In uitvoering	2006
A4 Delft-Schiedam volgens plan Norder of alternatieven m.e.r. (rijksproject)	MER loopt	2011
Pakket Integrale benutting Den Haag-Gouda 'A12 Vernieuwd op weg', en spoedwetprojecten A12/A4 waaronder: plusstroken A12, nieuwe aansluiting N 209, nieuwe aansluiting Zevenhuizen	In uitvoering	2008
Aanleg spitsstroken A13 oostbaan tussen Doenkade en Delft-Zuid (spoedwetproject - rijksfinanciering)	besluitvorming rond	2007/2008

Realisatie van bovenstaande projecten zorgen voor een betere bereikbaarheid van de glastuinbouwcomplexen in het Westland en in het Oostland. De huidige knelpunten worden hiermee opgelost.

Ook benuttingsmaatregelen, zoals de doelgroepenstrook op de N213 en het Dynamisch ReisInformatie Systeem (DRIS) bij de veiling Flora Holland in Naaldwijk blijft Haaglanden stimuleren en ondersteunen.

Uit de evaluatie van het DRIS bij de Flora Holland blijkt dat het merendeel van de vrachtrijders positief is. Zij bepalen hun routekeuze mede aan de hand van het DRIS en wensen handhaving dan wel uitbreiding van het systeem. De evaluatie was te beperkt om vast te stellen in hoeverre het DRIS invloed heeft gehad op de wegbezetting en op het aantal (minder) verliesuren. Veel ervaring is opgedaan met technische – en beheersmatige complicaties.

7.4.2 Intensiveren: versterken positie greenport Westland - Oostland, stedelijke distributie en bereikbaarheid bedrijventerreinen verbeteren

A. Verbeteren infrastructuur ten behoeve van greenport Westland/Oostland

Haaglanden wil de concurrentiepositie van de greenport Westland/Oostland verder versterken door (zie ook uitvoeringsprogramma en kaarten in hoofdstuk 6 - autoverkeer)

- het beperken van de hinder voor het regionale (Westlandse goederen)verkeer in de corridor Den Haag-Rotterdam, door het verbeteren van de Harnaschknoop (lange termijn aanpak) (uitvoeringsprogramma planstudietabel A – met financiële reservering)
- verbeteren aansluiting Kruithuisplein A12 / N470 (uitvoeringsprogramma planstudietabel A – met financiële reservering);

- planstudie naar verdere aanleg van spitsstroken op de A13 (uitvoeringsprogramma planstudietabel B – zonder financiële reservering);
- planstudie naar aanleg van de N470-noord (uitvoeringsprogramma planstudietabel B – zonder financiële reservering);
- planstudie naar de aansluiting van de Komkommerweg op de N470 als oplossing de overlast van het tuinbouwverkeer in Delfgauw en de Overgauwseweg in Pijnacker (planstudietabel B – zonder financiële reservering). Pijnacker-Nootdorp en Haaglanden spannen zich in voor financiële dekking en realisatie van deze maatregel zo mogelijk vòòr 2015.

C. Ontsluiting Westlands- en Oostlands glastuinbouwcomplex naar Rotterdamse haven verbeteren

Voor de periode na 2015 is verbetering van de verbinding van het Westlandse glastuinbouwcomplex met de Rotterdamse haven (2^e Maasvlakte) nodig. Voor de (langere) termijn is verbetering / verlenging van de A20, inclusief ongelijkvloers knooppunt Westerlee, verdubbeling van de Veilingroute (N54) en in samenhang daarmee realisatie van een nieuwe vaste oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel gewenst. Voor het Westland is de N54 met goede aansluitingen naar en van het gebied de infrastructurele drager. Deze verbinding is opgenomen in de verkenningfase in het uitvoeringsprogramma – vooralsnog zonder financiële reservering. Nadere studies moeten in samenspraak met de stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam, rijk en provincie gebeuren.

Voor de ontsluiting van het Oostlandsglastuinbouwcomplex is op termijn verbreding van de N470 naar 2 x 2 en capaciteitsvergroting van de A12 noodzakelijk.

(zie kaart regionaal wegennet verkenningenprojecten 2015/2020 e.v. – hoofdstuk 6)

D. Beter benutten vroege vensteruren voor stedelijke distributie

Winkels, instellingen en bouwlocaties zijn afhankelijk van transport in het stedelijk gebied. Om in de binnensteden een vitale stedelijke economie te behouden en te stimuleren, accommoderen we deze groeiende goederenstromen. De beperkte ruimte in veel binnensteden in Nederland is oorzaak van beperkte toegankelijkheid voor zwaardere vrachtwagens. Acht Haaglanden gemeenten hebben venstertijden en laad- en losvoorzieningen als fysieke maatregel ingesteld. Delft heeft een venster van 24 uur. Venstertijden gelden veelal in de ochtenduren en worden gehandhaafd door afsluitingen.

Haaglanden gaat in een regionaal overleg samen met de gemeenten en de overige betrokken partijen bekijken of er draagvlak is om de vroege vensteruren (vanaf 6 uur 's ochtends) beter te benutten. Overeenkomstig de Nota Mobiliteit wordt hierbij ook een verband gelegd met voertuigeisen en de fysieke beperkingen voor het geldtransport. Nieuwe projecten, zoals 'Schone stad' in Den Haag, kunnen als voorbeeld dienen. De uitkomsten van het overleg moeten volgens de Nota Mobiliteit leiden tot bindende afspraken voor de deelnemende partijen. Zonodig bemiddelt het ministerie.

'Schone stad' is een doe-project van de gemeente Den Haag. Per winkelstraat worden bevoorrading en afvalinzameling georganiseerd. De pilot duurt tot voorjaar 2005. Bij positieve evaluatie kan deze aanpak breder toegepast worden.

E. Bereikbaarheid bedrijventerreinen verbeteren

Bedrijventerreinen in Haaglanden zijn over het algemeen goed aangesloten op het regionale wegennet. De voorgenomen verbeteringen voor het autoverkeer (zie hoofdstuk 6) zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Belangrijk onderzoekspunt voor de verdere ontwikkeling van het bedrijvenpark Ruijven in Pijnacker is de verkeersafwikkeling op de Kruithuisweg en de A13. Afhankelijk van de locatie van het bedrijventerrein kan bezien worden of b.v. DRIP's, zoals bij de Flora Holland, bijdragen aan een betere doorstroming.

F. Beter gebruik Schie-vaarroute voor goederenvervoer

Haaglanden sluit aan bij het beleid van de provincie Zuid-Holland om het goederenvervoer over water te stimuleren en voorrang te geven boven de recreatievaart. Bij kruising van vaarroute en doorgaande wegroue (Hoornbrug) wordt bij het brugopeningsregime in de spits voorrang verleend aan het wegverkeer. Buiten de spits heeft zoveel als mogelijk de vrachtscheepvaart voorrang. Het goederenvervoer vanuit het Westland is sterk afhankelijk van vervoer over de weg. Verdergaande

innovaties, zoals met transponders op schepen en in auto's kan op termijn tot wijziging van het brugopeningsregime leiden.

G. Verbeteren logistieke stromen

De Flora Holland werkt aan het organiseren van bloemen- en plantentransport vanaf het teeltbedrijf direct naar de buitenlandse afnemers, zodat minder met bloemen en planten heen en weer hoeft te worden gereden. Dit kan vooral bij grote en volumineuze transacties.

7.4.3 Innoveren: betere ontsluiting Westlands glastuinbouwcomplex naar Rotterdamse haven en aandacht voor innovaties in logistiek en voertuigen

A. Aandacht voor logistieke innovaties

Bij het plannen van nieuwe bedrijventerreinen is aandacht voor logistieke innovaties en multimodale ontsluiting via weg, spoor en binnenvaart nodig om het transport op de langere termijn te kunnen opvangen. Haaglanden wil samen met de provincie Zuid-Holland zoeken naar innovatieve concepten voor distributie van goederen in het algemeen en vervoer van gevaarlijke stoffen over water in het bijzonder. Ook is Haaglanden betrokken bij het project goederenvervoermanagement Honderdland, waarin het gaat om het managen van goederenvervoerstromen. Momenteel wordt op verzoek van de gemeenten gezien waar en hoe dit project een vervolg zou kunnen krijgen.

B. Stimuleren schoon, stil en zuinig materieel

Nieuwe regelgeving op rijksniveau met betrekking tot schoon, stil en zuinig materieel zal een belangrijke bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving – vooral in de binnensteden. Haaglanden stimuleert de ontwikkeling en het gebruik van schoon, stil en zuinig materieel waar mogelijk.

7.5 Financiën goederenvervoerprojecten: 50% subsidie

De projecten en beleidsmaatregelen voor het goederenvervoer zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Deze projecten komen in aanmerking voor 50% subsidie. In voorkomende gevallen kan aan een goederenvervoerproject vanwege het specifieke regionaal belang voor de concurrentiepositie van Haaglanden een hoger subsidiepercentage worden toegekend.

8. Mobiliteitsmanagement tot 2020

8.1 Belang: mensen kiezen hoe en wanneer ze reizen

Mobiliteitsmanagement is het geheel van activiteiten gericht op het stimuleren van bewust keuzegedrag van de reiziger of en wanneer de reis gemaakt wordt en met welk vervoermiddel. Mobiliteitsmanagement is van cruciaal belang om Haaglanden bereikbaar te houden. De Commissie Luteijn constateerde al dat vooral in de spits (te)veel mensen met de auto naar het werk gaan. De fiets is op de korte afstanden in de stad sneller dan de auto. Ook de keuze voor OV heeft niet altijd de voorkeur. Zo maken veel leerlingen van het voortgezet onderwijs in de spits gebruik van het openbaar vervoer terwijl de exploitatief dure openbaar vervoer capaciteit in de spits nodig is voor vervoer van woon-werkverkeer. Scholen zouden ook b.v. ook vanuit gezondheidsoogpunt kunnen stimuleren dat leerlingen 'op de fiets naar school' komen. Bovendien is extra wegcapaciteit in het stedelijk gebied vanuit het oogpunt van leefbaarheid, veiligheid en ruimte-technisch nog maar moeilijk in te passen en alleen tegen zeer hoge kosten te realiseren (ongelijkvloerse kruisingen, etc.).

In 2001 is de herkomst en vervoerwijze van de medewerkers op de Binckhorst onderzocht. Hieruit blijkt dat een kwart van de medewerkers die op maximaal 2,5 kilometer woon-werkafstand woont met de auto naar het werk komt. Onderzoeken bij individuele bedrijven in andere gebieden van Haaglanden (Rijswijk, Zoetermeer, Forepark) laten eenzelfde beeld zien.

Dit hoofdstuk laat zien wat Haaglanden doet om alternatieven voor het individuele autogebruik anders en beter af te stemmen op de behoefte van de reiziger.

Feiten en cijfers over mobiliteitsmanagement in Haaglanden

- De gemiddelde reisafstand in het woon-werkverkeer in Haaglanden is circa 13,5 kilometer. Bijna 60% van de reizen is korter dan 10 kilometer.
- Circa 80 % van het woon-werkverkeer in Haaglanden reist tijdens de ochtend- en/of avondspits.
- Circa 50% van de werknemers woont op minder dan 5 kilometer afstand van het werk; hiervan gaat ongeveer de helft met de fiets naar het werk, 25% gaat met de auto.
- Tram, bus en bromfiets worden vooral gebruikt bij woon-werkafstanden tussen de 5 en 10 kilometer. Onder de 10 kilometer wordt de trein amper gebruikt.
- Het treingebruik ligt tussen de 5 en 10% bij woon-werkafstanden tussen de 11 en 15 kilometer. Bij afstanden groter dan 15 kilometer reist circa 15% met de trein.
- Ongeveer 50% van alle woon-werkverkeer in Haaglanden gebeurt met de auto.
- In 36% van de gevallen is een ketenverplaatsing in de spits sneller dan een auto-verplaatsing. Slechts 20% van deze groep maakt daadwerkelijk een ketenverplaatsing.
- Gemak en tijd zijn de belangrijkste argumenten bij de keuze voor het vervoermiddel. De auto en de fiets scoren beide hoog op deze items. Bij de keuze voor de fiets spelen gezondheid en sportiviteit ook een belangrijke rol. Mensen kiezen voor openbaar vervoer veelal vanwege de moeilijke bereikbaarheid per auto (files, parkeren) en de reiskostenvergoeding door de werkgever. Tram en bus scoren ook op het gemak; de trein vooral op reistijd en de reiskostenvergoeding.

8.2 Taak: mobiliteitsmanagement voor woon-werkverkeer bevorderen

Haaglanden bevordert voor het werkgerelateerd verkeer het aanbieden van alternatieven voor het autogebruik in samenhang met maatwerk in parkeerbeleid.

8.3 Doelstelling: bewust keuzegedrag reiziger stimuleren

Haaglanden stimuleert de mogelijkheid voor de reiziger om een bewuste keuze te maken voor het juiste vervoermiddel bij de juiste verplaatsing.

8.4 Aanpak: samenwerken, afstemmen en maatwerk leveren

Haaglanden wil de doelstelling voor mobiliteitsmanagement realiseren door de volgende aanpak.

8.4.1 Continueren: samenwerking tussen bedrijven en overheden loont

Sinds enkele jaren werkt Haaglanden per bedrijfengebied samen met bedrijven en gemeenten aan het beheersbaar houden van het autogerelateerde woon-werkverkeer. In het Bezuidenhout is deze aanpak inmiddels zeer succesvol. De bedrijven financieren inmiddels gezamenlijk het vervoercoördinatiecentrum Bezuidenhout. Haaglanden richt zich in deze aanpak op het ondersteunen van bedrijven en gemeenten bij het vormgeven en uitvoeren van mobiliteitsmanagement activiteiten.

Autogebruik in Bezuidenhout 6% gedaald

Het stadsgewest Haaglanden heeft samen met Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland en gemeente Den Haag in november 2000 een convenant afgesloten met bedrijven in Bezuidenhout, waaronder Nationale Nederlanden en Siemens Nederland. De belangrijkste doelstelling: de terugdringing van het autosolisme in de spitsuren. Het convenant werd afgesloten op een 'voor wat, hoort wat'-basis. Ten behoeve van het convenant werd een Vervoer Coördinatie Centrum (VCC) opgericht, het VCC Bezuidenhout. Het VCC biedt diensten en faciliteiten aan de lokale bedrijven op het gebied van woon-werkverkeer. Ook vervult het VCC een belangrijke platformfunctie voor de bedrijven richting overheden en vervoerders. In 3 jaar tijd (in 2003) bleek door alle gezamenlijke maatregelen het autogebruik in het woon-werkverkeer met 6% te zijn gedaald (in absoluut aantal een daling van 540 auto's.)

Haaglanden zet deze werkwijze de komende jaren voort op bedrijvenlocaties van enige omvang. Doel is: maatwerk leveren en gezamenlijk streven naar maatregelen die passen bij de locatie, bij de bedrijven en bij de gebruikers. Bedrijven voeren de maatregelen uit; overheden faciliteren "in ruil", bijvoorbeeld door het verbeteren van de informatievoorziening voor het openbaar vervoer. Per bedrijvenlocatie worden meetbare doelen gesteld en monitoren we de effecten. In de gebieden Bezuidenhout, Benoordenhout, Forepark, Binckhorst, Harnaschpolder, Technopolis en overige gebieden in Rijswijk en Zoetermeer werkt Haaglanden verder aan deze reeds gestarte aanpak. Haaglanden spreekt jaarlijks met de gemeenten af welke bedrijfengebieden in aanmerking komen voor het opstarten van deze aanpak.

8.4.2 Intensiveren: projecten afstemmen op de reiziger

A. Betere overstappunten realiseren

Haaglanden wil samen met gemeenten, vervoerders en andere betrokkenen, zoals bedrijven of werknemers, inzetten op het verbeteren van overstappunten tussen auto, openbaar vervoer en fiets. Haaglanden hanteert hierbij de volgende uitgangspunten:

- de verbeteringen richten zich primair op het werkgerelateerd verkeer;
- de locatie van het overstappunt is bij een knooppunt van het openbaar vervoer en draagt bij aan een afname van het stedelijk autoverkeer in de spits;
- de voorzieningen sluiten aantoonbaar aan bij de behoefte van de reiziger, zowel voor wat betreft de vervoerdiensten, de locatie van het overstappunt als de aanvullende voorzieningen (bijvoorbeeld. deelauto, OV-fietsgebruik, dienstfietsen);
- de voorzieningen leveren aantoonbaar voordeel voor de reiziger, qua reistijd, prijskaartje, aanwezigheid parkeerplaats, ontsluiting vanaf de (snel)weg en bereikbaarheid per fiets;
- er is voldoende draagvlak en reizigerspotentieel voor het beoogde verbeterde overstappunt.

In de regio Haaglanden zijn momenteel in onderzoek: de locaties de Uithof, Zoetermeer-Oost en Bleizo, Hoornwijck. In het kader van het vierjarenprogramma mobiliteitsmanagement kunnen gemeenten andere locaties aanmelden. De overstaplocatie bij het ziekenhuis Leijenburg verbetert in samenhang met RandstadRail. De provincie Zuid-Holland bekijkt of verbetering van het overstappunt 't Schouw aan de N44 bij Leiden mogelijk is.

Haaglanden trekt inmiddels het onderzoek naar de P&R Hoornwijck. Haaglanden is bereid voor zover wenselijk en noodzakelijk een coördinerende en stimulerende rol op zich te nemen bij het onderzoek en de organisatie van P&R voorzieningen.

Haaglanden beslist uiterlijk in 2006 in samenspraak met overige betrokkenen over uitbreiding en verbetering van bestaande of nieuwe overstappunten op basis van bovenstaande uitgangspunten en de onderzoeksresultaten van de diverse locaties.

B. Betrouwbare reis- en route-informatie: ICT in bereikbaarheid

Betrouwbare informatie over files en wegwerkzaamheden kan er toe bijdragen dat reizigers een ander vervoermiddel, tijdstip of een andere route kiezen. Haaglanden wil de kwaliteit van reisinformatie en de promotie van alternatieven naar een hoger niveau brengen. Betere samenwerking tussen vervoerbedrijven, wegbeheerders, overheden en bedrijfsleven en meer en beter gebruik van ICT-mogelijkheden is nodig. Het project 'ICT in bereikbaarheid' voorziet in deze kwaliteitssprong.

ICT in bereikbaarheid

Het project 'ICT in bereikbaarheid' zorgt voor een betere reistijd-informatievoorziening aan de gebruiker. Haaglanden voert dit project samen met het rijk en de provincie Zuid-Holland uit en investeert hierin samen met de genoemde partners € 3 miljoen. Aan marktpartijen is in de vorm van een openbare aanbesteding gevraagd om een zelfstandige dienstverlening te ontwikkelen, waarmee binnen afzienbare tijd Haaglanden-brede, betrouwbare, dynamische en intermodale informatie verspreid kan worden aan gebruikers. Het beoogd resultaat is:

- realisatie van één of meer mobiliteitsinformatiediensten, toegesneden op de auto- en de OV-gebruiker in 2005;
- exploitatie van deze diensten (gedeeltelijk gesubsidieerd door de overheid) gedurende 2 jaar vanaf 2005;
- na 2 jaar evaluatie van de effecten op de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid van de regio en op klanttevredenheid van de gebruiker.

De overige reeds bestaande succesvolle ICT-activiteiten zetten we door. Voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's), activiteiten gericht op het bevorderen van fietsgebruik in het woon-werkverkeer en openbaarvervoerpromotie bij bedrijven.

8.4.3 Innoveren: maatwerk in parkeren en in het aanbod van diensten

A. Maatwerk in parkeerbeleid bij bedrijven

De beschikbaarheid van een parkeervoorziening bij de bestemming speelt een belangrijke rol bij de afweging van de reiziger om wel of niet met de auto te gaan. Parkeerbeleid kan daardoor de slaagkans van mobiliteitsmanagement sterk vergroten. Haaglanden richt zich primair op de regionale afstemming van het werkgerelateerd parkeerbeleid en hanteert hierbij de volgende uitgangspunten:

- het juiste bedrijf op de juiste plaats, dus: arbeidsintensieve bedrijven situeren op locaties die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en fiets; auto-afhankelijke bedrijven op locaties die goed met de auto bereikbaar zijn;
- parkeren op eigen terrein of op een terrein dat in gezamenlijk beheer is van bedrijven (o.a. parkmanagement);
- gebiedsgewijs formuleren van (bandbreedtes van) parkeernormen door gemeenten, in combinatie met een beheerregeling. In een dergelijke norm wegen compenserende of mitigerende maatregelen mee;
- gebiedsgewijze parkeernormen relateren aan de mate van bereikbaarheid van het gebied met openbaar vervoer en fiets, maar ook per auto, waarbij de in- en uitstroomcapaciteit van een gebied ook kan worden meegewogen;
- de gemeente stelt de parkeernormen per bedrijf of gebied vast op basis van een door het bedrijf of samenwerkende bedrijven op te stellen vervoerplan. Het vervoerplan geeft onder andere inzicht in: de mogelijke reductie van de automobiliteit; een haalbare parkeernormering voor parkeren op eigen terrein; en de voorwaarden die moeten worden ingevuld door het bedrijf, de gemeente, het stadsgewest en eventueel overige partijen om de beoogde reductie van de automobiliteit te halen. Alle betrokken partijen gaan ieder voor zich een deel van de verplichting aan om gezamenlijk een pakket maatregelen uit te voeren;
- Verschillen per bedrijf zijn mogelijk op basis van individuele kenmerken, bijvoorbeeld situering van het bedrijf, omvang bezoekers en herkomst werknemers.

Haaglanden werkt samen met de gemeenten deze uitgangspunten uit in een stappenplan en monitort gedurende 2 jaar of deze aanpak werkbaar is en tot de gewenste resultaten leidt. Bij gebleken succes wil Haaglanden met de gemeenten afspreken dat deze uitgangspunten in bestemmingsplannen worden toegepast en vervolgens met de provincie Zuid Holland regelen dat bestemmingsplannen getoetst worden op de toepassing van deze uitgangspunten en het stappenplan.

Voorbeeld maatwerk parkeerbeleid

De gemeente Zoetermeer en Stadsgewest Haaglanden zijn in 2004 gestart met een nieuwe aanpak van parkeerbeleid. Met bedrijven in Zoetermeer zijn afspraken gemaakt over de parkeernorm gekoppeld aan haalbare doelen voor beperking van het autogebruik. Aanleidingen om met een bedrijf in gesprek te gaan zijn: verhuizing, nieuwe vestiging, uitbreiding of klachten uit de omgeving. De afdeling Economische Zaken van de gemeente onderhoudt de contacten met bedrijven en start het proces. Op basis van gegevens van de bedrijven (modal split, herkomst bestemming) wordt een vervoerplan opgesteld en worden afspraken gemaakt. Dit levert "huiswerk" op voor het bedrijf (vervoermanagement) en de overheden (verbetering openbaar vervoer en fietsvoorzieningen).

B. Lokaal maatwerk in parkeren bij woningen en winkels

Het parkeerbeleid bij woningen en winkels is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Gestage toename van het autobezit geeft grote druk op de leefbaarheid in woongebieden. Het parkeren bij winkelcentra heeft economische aspecten en kan ook van invloed zijn op de regionale bereikbaarheid. Haaglanden stimuleert initiatieven van gemeenten om te komen tot het verminderen van de parkeerdruk in woonwijken (herkomst-gerelateerd) en zorgt zonodig voor uitwisseling van ervaringen tussen gemeenten.

C. Regionaal parkeerbeleid ontwikkelen

Haaglanden zal samen met de gemeenten een regionaal parkeerbeleid ontwikkelen. Alvorens hiermee te starten zal Haaglanden de onderwerpen, kansen en verwachtingen van de gemeenten inventariseren.

D. Betalen naar gebruik: Haaglanden werkt mee aan proef op Randstad-niveau

Het rijk geeft in de Nota Mobiliteit aan dat een vorm van betalen voor het gebruik van de weg noodzakelijk is om de bereikbaarheid op de langere termijn te kunnen garanderen. Het kabinet treft alle voorbereidingen om de invoering van een vorm van beprijzen mogelijk te maken. Het ingestelde Platform Mobiliteit en Beprijzen presenteert voorjaar 2005 een uitwerking van betalen naar gebruik. In overleg met de decentrale overheden en maatschappelijke partijen wordt vervolgens in de PKB deel 3 van de Nota Mobiliteit de beleidsinzet gepresenteerd.

Haaglanden volgt in Randstadverband actief de uitkomsten van het Platform Mobiliteit en Beprijzen. Haaglanden vindt dat een proef met betalen naar gebruik in ieder geval aan de volgende voorwaarden moet voldoen:

- De proef draagt aantoonbaar bij aan een efficiëntere benutting van het wegen-, fiets- en openbaar vervoernetwerk en dus aan een betere bereikbaarheid van de regio.
- Automobilisten kiezen bewuster of de reis op dat moment nodig is en of het openbaar vervoer of de fiets goede alternatieven zijn.
- De opbrengsten van het betalen naar gebruik worden geïnvesteerd in projecten in de regio's die de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid verbeteren; zichtbaar maken wat de betaler ervoor terug krijgt.
- De regio's krijgen voldoende mogelijkheden om tijdig adequate alternatieven, zoals extra openbaar vervoer, keten- en fietsvoorzieningen te implementeren;
- eventuele negatieve effecten, waaronder sluipverkeer, moet altijd voorkomen worden.

E. Bedrijven bieden mobiliteitsdiensten aan

Haaglanden stimuleert het bedrijfsleven om mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld aanvullingen op regulier openbaar vervoer, carpoolsystemen, reisinformatie of voorzieningen bij overstappunten) aan te bieden die aansluiten bij de wensen van de reiziger, bijvoorbeeld door tendering. Als bij een tender geen markt aanwezig blijkt, is er onvoldoende vraag en zal Haaglanden het product niet ondersteunen.

8.5 Financiën mobiliteitsmanagement: 50% subsidie

In het IPVV 2005 zijn de reeds gereserveerde bedragen voor aan mobiliteitsmanagement gerelateerde projecten tot 2011 benoemd. Uit het BDU-budget 2012 – 2015 reserveert Haaglanden € 10 miljoen voor mobiliteitsmanagementprojecten op basis van maximaal 50% subsidiebijdrage. In het uitvoeringsprogramma zijn de projecten en beleidsmaatregelen uitgewerkt.

9. Verkeersveiligheid tot 2020

9.1 Uitgangspunt: verkeersveilig gedrag en infrastructuur

Haaglanden baseert zich in het verkeersveiligheidsbeleid op het landelijk concept Duurzaam Veilig met integrale inzet op:

- mens (verkeersveilig gedrag);
- voertuig (verkeersveilig vervoermiddel);
- weg (verkeersveilige infrastructuur).

Haaglanden richt zich op gedragsbeïnvloeding (mens) en infrastructurele verbeteringen (weg). Verkeersveilige voertuigen is vooral een rijksverantwoordelijkheid. Wel stelt Haaglanden eisen bij aanbesteding en concessieverlening voor het openbaar vervoer en aan de verkeersveiligheid van trams, bussen en regiotaxi's.

Feiten en cijfers over verkeersveiligheid in Haaglanden

In het kader van het Duurzaam Veilig-programma:

- is in de periode 1997–2004 in totaal circa € 56 miljoen (50% subsidie Haaglanden) geïnvesteerd in met name de aanleg van de 30-kilometer-regimes in woonwijken en de aanpak van black-spots;
- is ondanks een forse toename van het verkeer het aantal verkeersslachtoffers gedaald van 3100 in 1998 tot 2100 in 2003;
- vertoont het aantal verkeersdoden eveneens een dalende trend: van 47 in 1998 tot 38 in 2003, met uitschieters naar boven en beneden.

De ongevallanalyses voor Haaglanden geven aan dat:

- de meeste ongevallen gebeuren op gemeentelijke wegen met 50-kilometer-regime en provinciale wegen met 80-kilometer-regime;
- openbaar vervoer in vergelijking met de auto en de fiets heel veilig is;
- relatief de meeste slachtoffers in de leeftijdscategorie 12–18 (bromfietzers) en 18–25 (beginnende bestuurders) vallen;
- circa 30% van het aantal dodelijke slachtoffers fietser of bromfietser is en circa 75% van deze ongevallen plaatsvindt tussen 16.00 en 19.00 uur;
- ouderen een verhoogde kans hebben op betrokkenheid bij een ongeval na 16.00 uur 's middags;
- ongevallen steeds vaker het gevolg zijn van onveilig gedrag en steeds minder van onveilige infrastructuur;
- landelijk het aantal ongevallen binnen het goederenvervoer groeit als gevolg van toename van het aantal bestelwagens.

9.2 Taak: kosteneffectief inzetten van middelen, coördineren gedragsbeïnvloedingsactiviteiten

A. Kosteneffectief inzetten van middelen

Haaglanden regelt in opdracht van het rijk de inzet van de financiële middelen door het subsidiëren van infrastructurele maatregelen en gedragsbeïnvloedende activiteiten. Decentrale overheden zijn volgens het rijk het best in staat om voor hun eigen gebied het meest passende pakket maatregelen op te stellen. Vanaf 1 januari 2005 ontvangen de decentrale overheden via de BDU gelden voor verkeersveiligheid om hun aandeel in de nationale doelstelling te realiseren. Haaglanden toetst in het kader van de subsidieverlening bereikbaarheidsprojecten op hun bijdrage aan de verkeersveiligheid; hiermee wordt extra winst geboekt. Er is geen aparte rijkssubsidie meer voor verkeersveiligheid.

B. Coördineren van gedragsbeïnvloedingsactiviteiten

Haaglanden neemt eveneens met ingang van 1 januari 2005 de wettelijke taak op het gebied van gedragsbeïnvloeding en de daarbij behorende financiën over van de provincie Zuid-Holland. Haaglanden coördineert daarvoor en met geld uit de BDU de verkeersveiligheidseducatie- en voorlichtingsprogramma's voor de gemeenten en maakt afspraken met de politie Haaglanden over de verkeershandhaving.

9.3 Doelstelling: minder verkeersslachtoffers in 2010 en 2020

Haaglanden vertaalt de rijksdoelstelling uit de Nota Mobiliteit naar de regio en streeft naar:

- minimaal 15% reductie van het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 2002: van 36 naar maximaal 31 verkeersdoden;
- minimaal 7,5% reductie van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 2002: van 353 naar maximaal 327.

Deze doelstelling gaat zowel voor het rijk als voor de regio en de gemeenten uit van gelijkblijvende inzet van middelen en menskracht voor verkeersveiligheid.

Voor 2020 streeft het rijk naar:

- minimaal 40% minder verkeersdoden ten opzichte van 2002;
- minimaal 30% minder verkeersslachtoffers ten opzichte van 2002.

Het rijk gaat hierbij uit van aanzienlijke verbeteringen van de voertuigtechnologie, die door Europese wetgeving tot stand moet komen.

Haaglanden neemt deze rijksdoelstellingen over voor 2020.

9.4 De aanpak: veiliger infrastructuur en gerichte gedragsbeïnvloeding

Haaglanden wil de doelstelling voor verkeersveiligheid realiseren door de volgende aanpak.

9.4.1 Continueren: Duurzaam Veilig afmaken en onveilige locaties aanpakken

- het afmaken van het maatregelenpakket Duurzaam Veilig volgens planning tot 2010;
- de aanpak van verkeersonveilige locaties (locaties met meerdere ongevallen);
- het in samenwerking met de politie Haaglanden inzetten van verkeershandhavingsactiviteiten primair op locaties waar relatief veel ongevallen gebeuren en de oorzaken moeilijk te achterhalen zijn;
- actualiseren van de categorisering verkeersveiligheid van het regionaal wegennet.

9.4.2 Intensiveren: verkeerseducatie en versnellen aanpak black-spots

- structurele aandacht voor verkeerseducatie voor jonge kinderen (4-12 jaar) door onder andere verkeersleerkrachten op basisscholen te subsidiëren;
- het richten van overige verkeerseducatie- en voorlichtingsprogramma's primair op risicogroepen: bromfietzers, fietsers, beginnende bestuurders en ouderen;
- het subsidiëren van 16% VAT-kosten van de subsidiabele kosten ten behoeve van het versnellen van infrastructuurprojecten;
- het samen met de wegbeheerders uitwerken van de belangrijkste regionale black-spots op risicovolle regionale wegen (50- en 80-kilometerwegen);
- Railveiligheid verbeteren: Haaglanden is verantwoordelijk voor verkeersveilige aanleg van nieuwe regionale railinfrastructuur en voor het onderhoud van de bestaande regionale railinfrastructuur. Jaarlijks vindt met de vervoerders en de wegbeheerders overleg plaats om de ongevallen te analyseren en te komen tot maatregelen. Haaglanden stelt in aanbesteding en concessieverlening eisen aan de rijbevoegdheid van de bestuurders en aan de rapportage van ongevallen.

9.4.3 Innoveren: verkeersveiligheidstoets en veiliger goederenvervoer

- Haaglanden ontwikkelt in nauwe samenwerking met het rijk en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een risicotoets voor verkeersveiligheid voor de inrichting van wegen. Deze toets kan gebruikt worden als hulpmiddel bij bijvoorbeeld het signaleren van onveilige locaties.
- Het rijk werkt samen met de goederenvervoersector aan een programma voor veiliger voertuigen en beter opgeleide chauffeurs. Haaglanden vertaalt de uitkomsten hiervan in regionale projecten, primair gerelateerd aan het goederenvervoer in het Westland.
- Haaglanden bewerkstelligt het ontwikkelen van een verkeersveiligheidstoets voor bestemmingsplannen.

9.5 Financiën verkeersveiligheid: 50% subsidie

Haaglanden reserveert uit de BDU in totaal € 24.5 miljoen voor de periode 2005–2011 voor verkeersveiligheidsprojecten. Uit dit budget draagt Haaglanden 50% van de subsidiabele kosten inclusief 16% VAT-kosten bij aan het aanpakken van verkeersveiligheidsprojecten van wegbeheerders in Haaglanden;

Haaglanden gaat voorshands uit van het voortzetten van het huidige beleid voor de periode 2012–2015 e.v. en reserveert € 20 miljoen subsidiebudget op basis van de aangegeven percentages.

Bovenstaand verkeersveiligheidsbeleid wordt uitgewerkt in projecten en beleidsmaatregelen in het voortschrijdend vierjarenprogramma Verkeersveiligheid. Het eerste vierjarenprogramma geldt voor de periode 2005 tot en met 2008. Het programma wordt om de twee jaar geactualiseerd. In het uitvoeringsprogramma is dit aangegeven.

10. Kwaliteit van de leefomgeving in 2020

10.1 Uitgangspunt: Haaglanden draagt bij aan verbeteringen

In de afgelopen circa 20 jaar is de uitstoot van NO_x (stikstofoxiden) en C_xH_y (koolwaterstoffen) afgenomen door het toepassen van de katalysator in personenauto's. De uitstoot van CO₂ is echter toegenomen, vooral vanwege zwaardere vrachtwagens en hogere percentages vrachtverkeer.

Haaglanden werkt in dit hoofdstuk voor zover mogelijk de essentiële onderdelen van beleid uit de Nota Mobiliteit nader uit. Het gaat om de thema's:

- luchtkwaliteit, geluidsbelasting, ontsnippering/groen en klimaatbeleid;
- tunnelveiligheid;
- transport van gevaarlijke stoffen;
- bescherming van de vitale infrastructuur.

Haaglanden stimuleert sterk het openbaar vervoer- en fietsgebruik. Mede ondersteund door het mobiliteitsmanagementbeleid gericht op 'bewust kiezen wanneer en hoe men reist', bevordert Haaglanden dat een hoger aandeel van de verwachte mobiliteitsgroei wordt opgevangen in het openbaar vervoer en met de fiets. In het concessiebeleid openbaar vervoer kiest Haaglanden voor stil, schoon en zuinig materieel.

De wettelijke taken voor het uitvoeren van maatregelen liggen bij de wegbeheerders en spoorwegbeheerders. Haaglanden is geen wegbeheerder en heeft als zodanig geen rechtstreekse bevoegdheden.

10.2 Luchtkwaliteit, geluidsbelasting, ontsnippering/groen en klimaatbeleid

Haaglanden onderschrijft de ambitie om te voldoen aan de EU-richtlijnen voor lucht en geluidskwaliteit. Wet en regelgeving met betrekking tot de geluidskwaliteit is momenteel nog in ontwikkeling.

Voor wat betreft de concrete normeringen voor lucht en geluid en voor het beleid op het gebied van ontsnippering en groen sluit Haaglanden aan bij de Nota Mobiliteit en bij het RSP:

- *luchtkwaliteit*: Vanaf 2010 geldt de NO₂-norm van 40 µg/m³. Om in 2010 hieraan te kunnen voldoen geldt inmiddels een plandrempel waaraan gemeenten in de aanloop naar 2010 jaarlijks moeten voldoen. In 2003 is de plandrempel op meer plaatsen in Haaglanden overschreden dan in 2002; oorzaak is de warme en droge zomer. De minister van Verkeer en Waterstaat zal in de tweede helft van 2005 een verlaging van de maximum snelheid in voeren op het wegvak Utrechtsebaan – Voorburg in de richting Utrecht van 100 km/uur naar 80 km/uur vanwege de luchtkwaliteitsproblematiek. Op onderstaande kaart zijn de knelpunten

luchtkwaliteit 2003 aangegeven.



- *geluidsbelasting*: Wet- en regelgeving is in ontwikkeling ten aanzien van taken en bevoegdheden. Haaglanden volgt deze ontwikkelingen. De ervaring leert dat een luchtkwaliteitsknelpunt meestal ook een geluidsknelpunt is. De (nieuwe) Wet geluidhinder is bepalend voor de normeringen.
- *ontsnippering/groen*: Uitgangspunt van beleid is het realiseren van het groen netwerk Haaglanden, zoals benoemd in het RSP Haaglanden, 2002.

10.3 Tunnelveiligheid

Het rijksbeleid voor tunnelveiligheid heeft betrekking op alle tunnels langer dan 250 meter en op kortere tunnels als er geen beperkingen zijn gesteld aan het transport van gevaarlijke stoffen. In Haaglanden vallen de tramtunnel Grote Marktstraat, de Sytwende-tunnel en de spoortunnel Rijswijk onder deze categorie. Het rijk stelt in de loop van 2005 veiligheidseisen vast. Haaglanden zal overeenkomstig de rijksopdracht deze eisen zonodig doorvertalen in regionaal tunnelveiligheidsbeleid. Dit beleid gaat vervolgens ook gelden voor nog nieuw te bouwen tunnels, zoals de Hubertustunnel, het Trekvliettracé en de spoortunnel Delft.

10.4 Externe veiligheid: transport van gevaarlijke stoffen

Routes waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, moeten voldoen aan de volgende rijksnormen uit de Nota Mobiliteit.¹¹

- In nieuwe situaties zijn kwetsbare bestemmingen binnen de 10^{-6} -risicocontour niet toegestaan; voor minder kwetsbare bestemming is dit het streven (richtwaarde).
- In bestaande situaties moet gestreefd worden naar geen bebouwing binnen de 10^{-6} -risicocontour.
- In bestaande situaties mag geen bebouwing zijn binnen de 10^{-5} -risicocontour (grenswaarde)

Op basis van een risico-analyse kan het plaatsgebonden risico worden vastgesteld.

Regionale route gevaarlijke stoffen is vastgesteld

Aan de hand van bovenstaande normen is in 2000 de regionale route voor gevaarlijke stoffen vastgesteld. Op deze route zit één knelpunt, te weten de A13 bij Delft, en één bijna-knelpunt, te weten de A12 (Utrechtsebaan) in Den Haag. Alle gemeenten met uitzondering van Zoetermeer hebben in 2004 het besluit genomen om een lokale route gevaarlijke stoffen op te stellen of te actualiseren. Het hoofdwegennet van Zoetermeer is de basis voor de afwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Haaglanden zal de regionale route gevaarlijke stoffen actualiseren aan de hand van de nieuw vastgestelde lokale en provinciale routes.

¹¹ Deze normen hebben betrekking op de kans dat iemand overlijdt op een bepaalde plek als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen



Haaglanden faciliteert en ondersteunt de gemeenten bij het uitvoeren van de verplichte inventarisatie van ongevalrisico's door wegbeheerders (sector Milieu).

10.5 Bescherming van vitale infrastructuur

Het rijk geeft in de Nota Mobiliteit aan dat decentrale overheden 'ervoor moeten zorgen dat beheerders van infrastructuur uit het oogpunt van de continuïteit van de dienstverlening de gevolgen van moedwillige verstoring verkennen en aanpakken en moedwillige verstoring voorkomen'. Aan de hand van de nog op te stellen duidelijke en uitvoerbare kaders van het rijk zal Haaglanden besluiten over de mate waarin ze gemeenten en vervoerbedrijven kan ondersteunen in de bescherming van deze infrastructuur.

10.6 Financiën kwaliteit leefomgeving: meer kosten en geen middelen

Het voldoen aan Europese en landelijke wet- en regelgeving en staand beleid op al de hiervoor genoemde gebieden vergt extra geld van decentrale overheden. Volgens globale inschatting moet rekening gehouden worden met 10-20% meerkosten bij aanleg van en verbeteringen in de infrastructuur. De BDU voorziet niet in deze meerkosten. Haaglanden heeft geen extra financiën beschikbaar voor het oplossen van deze knelpunten. Het rijk heeft hiervoor in de BDU (nog) geen middelen beschikbaar gesteld.

11. Financiën en verwachte effecten 2020

11.1 Inkomsten en uitgaven tot 2020

In deze paragraaf geven we een overzicht van de inkomsten en uitgaven van Haaglanden tot 2020. De periode 2005-2011 heeft betrekking op de looptijd van het IPVV. De periode 2012-2015 (tot 2015) is gekozen omdat de mobiliteit in die periode nog fors groeit en we een dubbele inspanning moeten leveren om én de groei te op te vangen én de regio beter bereikbaar te maken. Voor de periode 2016-2020 is - naast het continue doorwerken aan verbetering van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid - de grootste opgave het faciliteren van de gevolgen van noodzakelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Inkomsten

	2005-2011	2012-2015	2016-2020
BDU totaal	€ 1.400 mln	€ 840 mln	€ 1.050 mln
BOR	280 mln	0	0
Gemeentelijke contributie ¹²	42 mln	24 mln	30 mln
	-----	-----	-----
Totaal	€ 1.722 mln	€ 864 mln	€ 1.080 mln

Uitgaven

Exploitatie OV/sociale veiligheid(€145/jr vast) ¹³	€ 995 mln	€ 580 mln	€ 725 mln
Projecten BOR/Mob.fonds (uitv.progr/IPVV)	727 mln	--	---
	-----	-----	-----
beschikbare financiële ruimte	nihil	€ 284 mln	€ 355 mln

11.2 Periode 2005–2011: gefinancierde projecten 'afmaken'

De regionaal beschikbare budgetten tot 2011 liggen vast in bijdragen aan: BOR-projecten, verkeersveiligheids-, fiets- en mobiliteitsmanagementprojecten en in een aantal grote regionale openbaar vervoer- en autoprojecten, die momenteel in uitvoering zijn of uitgevoerd worden in de periode tot 2011. In de voorgaande hoofdstukken 4 t/m 9 zijn deze projecten opgenomen onder de categorie "continueren" en uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma (realisatiefase). In het uitvoeringsprogramma zijn ook de budgettaire ruimtes voor nieuwe gemeentelijke projecten benoemd.

11.3 Periode tot 2015: investeringsprojecten uitvoeren

Voor de periode tot 2015 beschikt Haaglanden over een vrij besteedbare ruimte van € 284 miljoen. Haaglanden besteedt dit bedrag aan een samenhangend pakket van openbaar vervoer -, fiets -, auto-, mobiliteitsmanagement- en verkeersveiligheidsprojecten. Voor knelpunten op het gebied van lucht, geluid, groen, externe veiligheid, tunnelveiligheid en bescherming vitale infrastructuur is van rijkswege vooralsnog geen geld beschikbaar gesteld.

Beschikbaar budget tot 2015 € 284 mln

Investerings:

• openbaar vervoer	€ 125 mln
• autoprojecten	€ 99 mln
• fietsprojecten	€ 30 mln
• mobiliteitsmanagement	€ 10 mln
• verkeersveiligheid	€ 20 mln

Totaal € 284 mln

¹² Uitgaande van minimaal de voortzetting van de gemiddelde gemeentelijke contributie van (afgerond) € 6 miljoen per jaar.

¹³ Exploitatiekosten openbaar vervoer bedragen vanaf het moment dat RandstadRail in bedrijf gaat in 2006 structureel € 145 miljoen per jaar; in 2005 gaat het om een lager bedrag.

Haaglanden hanteert de volgende subsidiepercentages:

- 100% subsidie over de subsidiabele kosten van regionale openbaar vervoer projecten;
- 50% subsidie over de subsidiabele kosten van autoprojecten. Voor goederenvervoerprojecten kan in voorkomende gevallen vanwege het specifieke belang voor de concurrentiepositie van Haaglanden van een project een hoger subsidiepercentage worden toegekend;
- 50% subsidie over de subsidiabele kosten, inclusief 16% VAT-kosten, van fiets- en verkeersveiligheidsprojecten;
- 50% subsidie over de subsidiabele kosten van mobiliteitsmanagement projecten. In voorkomende gevallen wordt een ander subsidiepercentage vastgesteld (b.v. opstart- en aflopende percentages bij o.a. vervoermanagement projecten).

In de RNM zijn de projecten, die behoren bij deze bedragen weergegeven op de kaarten: investeringen openbaar vervoer (pag. 25), - wegennet (pag. 37), en – fietsnet (pag. 30/31). De investeringsprojecten verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement zijn niet op kaart weergegeven. Alle investeringsprojecten zijn in het uitvoeringsprogramma opgenomen in de uitwerkingsfase en een aantal prioritaire autoprojecten in de planstudiefase – deel A – (met financiële reservering voor het Haaglanden-deel). Al deze projecten kunnen en moeten in principe relatief snel uitgevoerd worden. Ondanks dat feitelijk pas vanaf 2012 financiën beschikbaar zijn, moet het merendeel van de openbaar vervoer- en de autoprojecten al eerder gerealiseerd zijn om de groei van de mobiliteit bij te kunnen houden. Haaglanden zal alles op alles zetten om projecten, die uitgewerkt zijn en waarvoor in het uitvoeringsprogramma gelden zijn gereserveerd, zo snel mogelijk gerealiseerd te krijgen. Mogelijkheden van voorfinanciering worden onderzocht. Realisatie van het programma vergt overigens vanwege de noodzakelijke aanvullende financiering nog een forse inspanning van de overige wegbeheerders, rijk, of anderszins. Het voorzetten van de gemeentelijke contributie versterkt ook de onderhandelingspositie van Haaglanden richting rijk en overige potentiële medefinanciers.

11.4 Effectiviteit van het maatregelenpakket tot 2015:

- **mobiliteitsgroei opvangen;**
- **verkeersveiligheid verbeterd;**
- **geen geld voor 'betere' bereikbaarheid en meer leefbaar**
Haaglanden: hiervoor is € 700 mln extra nodig

Met alle investeringen tot 2015 kan Haaglanden de verwachte groei van de mobiliteit van 20-30% tot 2015 opvangen met behoud van de huidige doorstromingsnelheid. Volgens modelberekeningen worden over het geheel genomen de files in Haaglanden niet substantieel langer. De betrouwbaarheid van het netwerk en de voorspelbaarheid van de reistijd verbeteren al wel. De verkeersveiligheid verbetert; Haaglanden continueert de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten in samenhang met voortzetting van het investeringsvolume voor deze periode. De rijkstaakstelling is hiermee haalbaar.

Haaglanden heeft geen geld om de regio 'beter' bereikbaar te maken en daarmee het gewenste niveau van bereikbaarheid te realiseren. Evenmin is er geld om bestaande leefbaarheidsknelpunten aan te pakken en nieuwe te voorkomen. Deze ambitie waarmaken vereist aanzienlijk meer investeringen.

Extra investeringen zijn nodig voor:

- | | |
|---|-----------------------|
| • voor de financiële gevolgen voor de regio en wegbeheerders van Europese en nationale milieu-wetgeving en groen op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving = ca. 10 -20 % (richtpercentage) van de totale huidige geplande investeringen | 250 mln ¹⁴ |
| • voor het aanpakken van bestaande knelpunten lucht, geluid en groen | p.m. |
| • voor verbetering kwaliteit openbaar vervoer | 100 mln |
| • voor autoprojecten (planstudie B-projecten) | 250 mln |
| • voor fietsprojecten | 30 mln |

¹⁴ De kosten van het aanpakken van de reeds bestaande milieu- en groenknelpunten zijn niet meegenomen in dit bedrag. Nader inzicht in normeringen en knelpunten zal nog tot aanzienlijk hogere kosten leiden.

12 Monitoring en beleidsevaluatie

Haaglanden werkt in de periode tot medio 2005 een nulmeting, een monitorings- en beleidsevaluatie aanpak uit. Doel is om (twee)jaarlijks te kunnen aangeven in hoeverre we op de goede weg zijn met de uitvoering van deze nota: bereiken we de doelen die we ons gesteld hebben? Voor het openbaar vervoer en voor het autoverkeer hebben we meetbare doelen gesteld. Voor het fietsverkeer en zo mogelijk ook voor mobiliteitsmanagementactiviteiten zullen we bij het opzetten van de monitor en de nulmeting samen met de wegbeheerders en overige betrokkenen bezien op welke wijze we inzicht kunnen gaan bieden in de effecten van het beleid. Zoveel als mogelijk maken we gebruik van cijfers en metingen die door wegbeheerders en anderen (bijvoorbeeld onderzoeksinstituten, bedrijfsleven, vervoerbedrijven) worden verzameld. (Twee)jaarlijks voeren we een standaardmonitoring uit en vierjaarlijks – gekoppeld aan de bijstelling van het uitvoeringsprogramma – een uitgebreider beleidsevaluatie. Voor 2005 staat de nulmeting gepland.

gehouden met de infrastructuurprojecten die gerealiseerd worden tot 2011: de (grote) gefinancierde openbaar vervoer- en autoprojecten 'afmaken' – zie ook paragrafen 4.4.1 en 6.4.1 – en met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen tot circa 2015 (RSP-locaties).

2. Uitkomsten reistijdanalyses met OV en auto-projecten 'afmaken'

uitkomsten algemeen

Uit deze *modelanalyse* trekken we de volgende algemene conclusies:

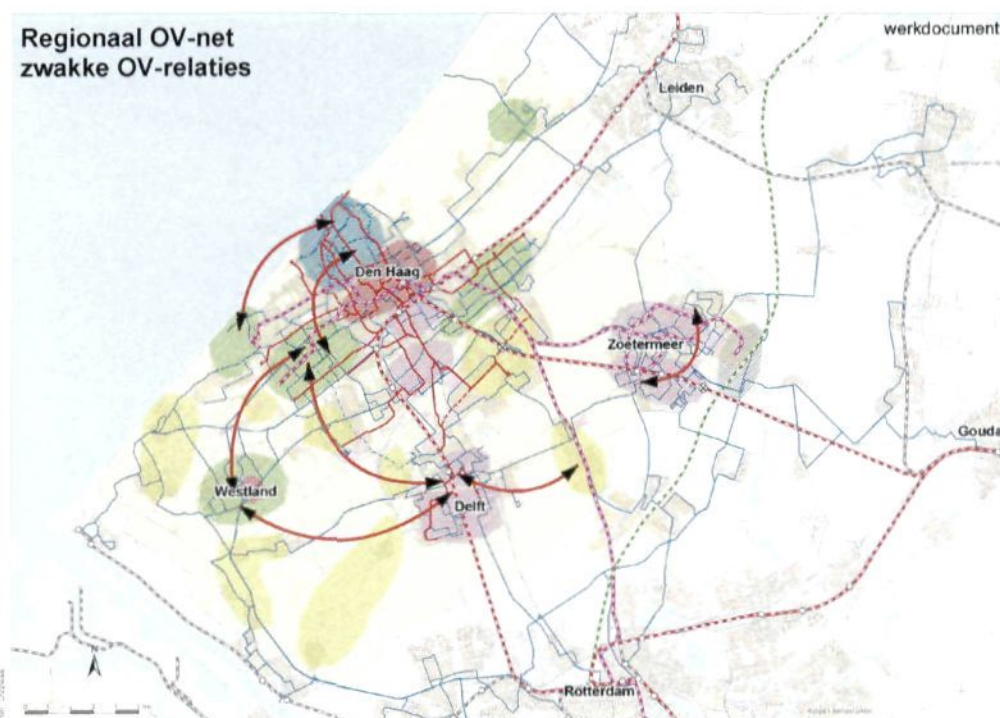
- ruim 80% van het verkeer van en naar de gebieden is stadsgewestelijk verkeer;
- circa 40% van het verkeer per gebied verplaatst zich binnen het gebied en naar de direct aangrenzende gebieden: dus veel verplaatsingen tot circa 5 km.
- relatief veel binnenstedelijke korte verplaatsingen gebeuren met de auto, b.v. ongeveer de helft van het aantal verplaatsingen op de relatie Scheveningen – Den Haag-centrum in de spits verplaatst zich met de auto (afstand circa 3 km).

Uitkomsten (regionaal) openbaar vervoer¹⁵

Voor het openbaar vervoer trekken we de volgende conclusies:

- Bij openbaarvervoer verplaatsingen over relatief korte afstanden tikt de aanlooptijd en de wachttijd bij de halte extra door in de reistijd. Dit maakt het extra moeilijk om concurrerend te kunnen zijn met de auto;
- het regionaal openbaar vervoer scoort qua reistijd op centrumgerichte, binnenstedelijke relaties concurrerend met de auto;
- regionale openbaarvervoer verplaatsingen over middellange afstanden met relatief lange reistijd en dus lage snelheid en substantiële omvang van de stroom zijn geselecteerd voor verbetering. Deze relaties zijn vooral tangentiële verbindingen: zie kaart 'zwakke OV-relaties';
- het openbaar vervoer naar bovenregionale en randstedelijke bestemmingen: Amsterdam, Utrecht en Rotterdam is qua reistijd in de spits over het algemeen wel concurrerend met de auto (verplaatsingsfactor = kleiner dan of gelijk aan 1).

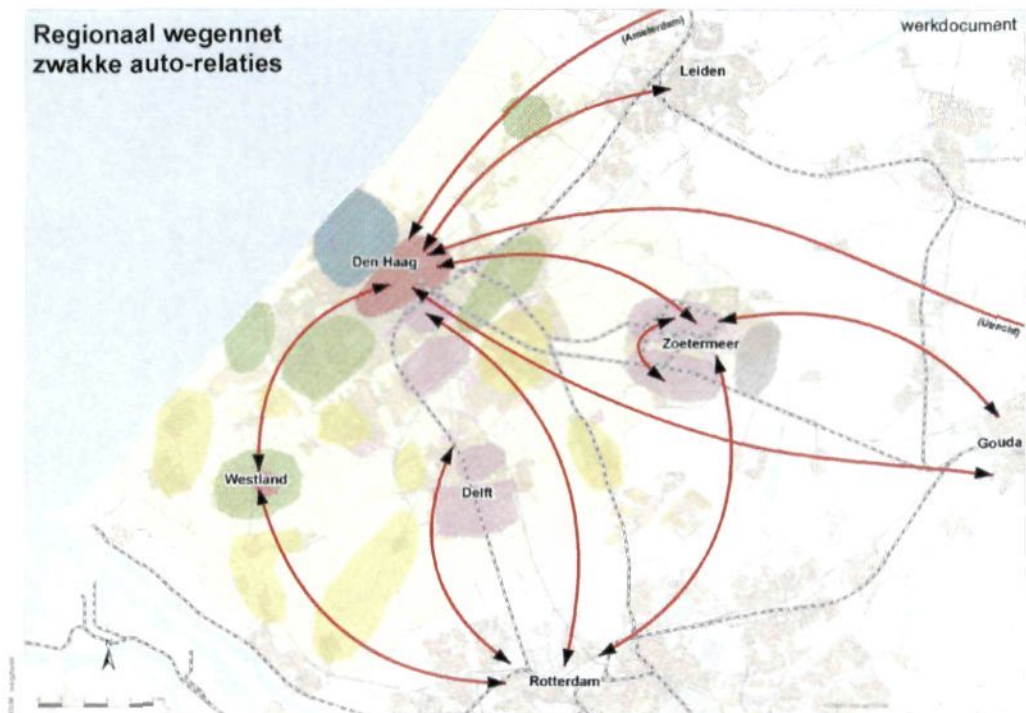
¹⁵ Hiermee is (nog) niets gezegd over de capaciteit van het openbaar vervoer



Uitkomsten autoverkeer

Voor het autoverkeer trekken we de volgende conclusies:

- de vertragingen voor het autoverkeer op binnenstedelijke verplaatsingen in de spits ten opzichte van 'free-flow condities' is maximaal 10 minuten;
- de maximale vertragingstijd in de spits ten opzichte van 'free-flow condities' op verplaatsing binnen Haaglanden is maximaal 20 minuten;
- de vertragingstijden vanuit gebieden in Haaglanden naar randstedelijke bestemmingen in de spits zijn hoog;
- Op bijgaande kaart zijn de uit de analyses voortgekomen te verbeteren auto-relaties weergegeven. Dit zijn relaties waarbij de vertragingstijd in de spits ten opzichte van free-flow hoog is (verhouding spitsstijd/free-flow tijd) en waarbij tevens sprake is van veel verplaatsingen



3. Uitkomsten reistijdanalyse met volledige investeringsprogramma openbaar vervoer en auto

Aan de hand van bovenstaand gedefinieerde zwakke openbaar vervoer en - auto-relaties hebben we binnen de financiële mogelijkheden verbeteringen benoemd: de investeringsprojecten openbaar vervoer tot 2015 en de investeringsprojecten auto tot 2015 (zie ook paragrafen 4.4.2 en 6.4.2). Deze projecten zijn ingebracht in het model en daarna is een vervolg modelrun gedaan. Hieruit blijkt dat we met dit pakket investeringen de mobiliteitsgroei van 20-30% opvangen. De reistijden blijven over het geheel genomen gemiddeld gelijk.

Voor een beter bereikbaar Haaglanden moeten we in de komende jaren ook het extra pakket aan infrastructurele maatregelen realiseren, dat is opgenomen in de planstudie en verkenningenfase van het uitvoeringsprogramma.

Bijlage 2 - Lijst van geraadpleegde literatuur

- Arachnea, Ketenverplaatsingen Haaglanden, december 2003
- Commissie Mobiliteitsmarkt A4 (Commissie Luteijn), Bewegen door Samenwerking, 2003
- Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat directie Zuid Holland, Provincie Zuid Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, Zuid-Hollandse Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer, 2003
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nota Mobiliteit, PKB deel 1 (kabinetsvoornemen), 30 september 2004
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Wet brede doeluitkering Verkeer en Vervoer, oktober 2004
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Planwet verkeer en vervoer, maart 1999
- Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, Nota ruimte, 27 april 2004
- Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid, Verkeersveiligheid in Zuid Holland, cijfers en trends, 2003
- Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid, Effectrapportage Verkeersveiligheid, 2003
- Provinciale Staten van Zuid-Holland, Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020, 21 januari 2004
- Raad voor Verkeer en Waterstaat, Hoezo marktwerking?, januari 2004
- Stadsgewest Haaglanden, Fietsroutes met Voorrang, januari 2003
- Stadsgewest Haaglanden, Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2005, juni 2004
- Stadsgewest Haaglanden, Meer en Beter Openbaar Vervoer, 24 september 2003
- Stadsgewest Haaglanden, Netwerken voor Haaglanden, 25 augustus 2004
- Stadsgewest Haaglanden, Regionaal Structuurplan Haaglanden, 20 februari 2002
- Sociaal Cultureel Planbureau, In het zicht van de toekomst, 2003

Bijlage 3 – lijst van gebruikte afkortingen

BDU	Brede DoelUitkering
BOR	BereikbaarheidsOffensief voor de Randstad
CxHy	koolwaterstoffen
CO ₂	kooldioxide
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer
DRI	Dynamische Reis Informatie
DRIP	Dynamisch Reis Informatie Paneel
DVM	Dynamisch VerkeersManagement
HWN	HoofdWegenNet
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
IPVV	InvesteringsProgramma Verkeer en Vervoer
LOB	Locatie-Ontwikkeling en Bereikbaarheid
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (rijk)
NO _x	stikstofoxiden
NS	Nederlandse Spoorwegen
OV	Openbaar Vervoer
OWN	Onderliggend WegenNet
PKB	Planologische KernBeslissing
PPS	Publiek Private Samenwerking
P&R	Park & Ride
RNM	Regionale Nota Mobiliteit
RSP	Regionaal StructuurPlan
RVVP	Regionaal Verkeers- en VervoersPlan
SCP	Sociaal Cultureel Planbureau
SWINGH	Samenwerken in Groot Haaglanden
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
VAT	Voorbereiding, Advies en Toezicht
VCC	Vervoer Coördinatie Centrum

Het stadsgewest Haaglanden is het bestuurlijk orgaan dat in de regio Haaglanden onder andere de wettelijke taak heeft het regionale verkeers- en vervoersbeleid te ontwikkelen. Daarnaast is het stadsgewest Haaglanden opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de regio. Onderdeel van de wettelijke taak van het stadsgewest is de verplichting een regionaal verkeers- en vervoersplan op te stellen.

Voor meer informatie

kunt u contact opnemen met:
stadsgewest Haaglanden
Grote Marktstraat 43
Postbus 66, 2501 CB Den Haag
www.haaglanden.nl
T 070 7501 520
F 070 7501 590
E informatie@haaglanden.nl

Productie

bureau Communicatie stadsgewest Haaglanden

Vormgeving

Zwart op Wit, Delft

Den Haag, maart 2005

