

Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden

Naar een beter bereikbare regio

vastgesteld op 29 juni 2005

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Samenvatting	6
<i>Haaglanden beter bereikbaar, verkeersveiliger en meer leefbaar in 2020</i>	6
1 Een nieuwe Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden	9
<i>Inleiding</i>	10
1.1 Status en functie van de RNM	10
1.2 Takenpakket van het stadsgewest op het terrein van verkeer en vervoer	11
1.3 Een economisch concurrerende regio vereist goede ontsluiting	11
1.4 De RNM: afmaken, uitvoeren en richting geven	13
1.5 Leeswijzer	14
2 Ontwikkelingen, ambitie en financieel kader tot 2020	15
<i>Inleiding</i>	16
2.1 Ruimtelijk-economische ontwikkelingen tot 2015	16
2.1.1 Wonen en werken: voldoende locaties beschikbaar	16
2.2 Ruimtelijk economische ontwikkelingen 2015-2020 en verder	17
2.2.1 Randvoorwaarden voor locatiekeuzeprocessen	17
2.2.2 Verkeers- en vervoersinfrastructuur bepalend voor locatie-ontwikkeling	17
2.2.3 Wonen en werken: ontwikkellocaties voor de periode 2015-2020 en verder	18
2.3 Mobiliteitsontwikkeling: 20-30% groei tot 2015, daarna stabilisatie	19
2.4 Probleem: bereikbaarheid onder te grote druk	19
2.5 Ambitie: beter bereikbaar, verkeersveiliger en meer leefbaarder in 2020	20
2.6 Financieel kader: te krappe financiële middelen	20
2.6.1 Periode 2005-2011 - budgettaire ruimtes liggen vast; herprioriteren kan	21
2.6.2 Tot 2015 - zonder extra geld: opvangen mobiliteitsgroei; verbeteren verkeersveiligheid	21
2.6.3 Tot 2015 - met extra geld: beter bereikbaar en meer leefbaar Haaglanden	21
3 Doel, uitgangspunten en aanpak van het verkeers- en vervoersbeleid tot 2020	23
<i>Inleiding</i>	24
3.1 Doelstellingen	24
3.2 Uitgangspunten	25
3.3 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren	26
3.4 Monitoring en beleidsevaluatie	27
4 Het openbaar vervoer tot 2020	29
4.1 Belang: onmisbaar voor bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio	30
4.2 Taak: opdrachtgever regionaal openbaar vervoer	31
4.3 Doelstelling: 40% meer instappers in het openbaar vervoer in 2020	32
4.4 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren	32
4.4.1 Continueren: gefinancierde projecten afmaken, voorzieningenniveau in stand houden, succesvol concessie- en aanbestedingsbeleid voortzetten	32
4.4.2 Intensiveren: investeringen en verbeteringen noodzakelijk	34
4.4.3 Innoveren: chipkaart, tarievenbeleid en andere projecten	39
4.5 Financiën openbaarvervoerprojecten: 100% financiering	40



5	Het fietsverkeer tot 2020	41
5.1	Belang: de fiets is de basis voor een goede bereikbaarheid	42
5.2	Taak: ontwikkelen regionaal fietsbeleid, coördineren en subsidiëren van uitvoering	42
5.3	Doelstelling: meer verplaatsingen op de fiets	42
5.4	Aanpak: kwaliteit fietsroutes en fietsvoorzieningen verbeteren	42
5.4.1	Continueren: aanpakken knelpunten regionaal fietsroutenet, subsidiëren lokale fietsprojecten uit het Mobiliteitsfonds Haaglanden	43
5.4.2	Intensiveren: knelpunten in 2015 opgelost met extra subsidie voor zeven grote projecten, betere stallingen	44
5.4.3	Innoveren: actualiseren van het regionale fietsroutenet en aantrekkelijkheid verhogen	45
5.5	Financiën fietsprojecten: forse bijdrage van het stadsgewest	45



6	Het autoverkeer tot 2020	47
6.1	Uitgangspunt: betere benutting van het regionaal wegennetwerk	48
6.2	Taak: coördineren netwerkvisie en subsidiëren van maatregelen	48
6.3	Doelstelling: kortere en beter voorspelbare reistijd en minder incidentele lange vertragingen in de spits in 2020	49
6.4	Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren	49
6.4.1	Continueren: gefinancierde projecten afmaken	49
6.4.2	Intensiveren: beter benutten van regionaal wegennet en aanleggen ontbrekende schakels	51
6.4.3	Innoveren: dynamisch verkeersmanagement (DVM), nieuwe technologie en gevolgen van ruimtelijke keuzes	57
6.5	Financiën autoprojecten: 50% subsidie	57



7	Het goederenvervoer tot 2020	59
7.1	Ontwikkeling: toename goederenvervoer	60
7.2	Taak: behartigen belang bereikbaarheid goederenvervoer tuinbouw en faciliteren verbeteringen in stedelijke distributie	60
7.3	Doel: basiskwaliteitsniveau doorstroming verbeteren	61
7.4	De aanpak: continueren, intensiveren, innoveren	61
7.4.1	Continueren: aanleggen geplande nieuwe infrastructuur voor glastuinbouwgerelateerd goederenvervoer	61
7.4.2	Intensiveren: versterken positie greenport Westland/Oostland, stedelijke distributie en bereikbaarheid bedrijventerreinen verbeteren	62
7.4.3	Innoveren: betere ontsluiting Westlands glastuinbouwcomplex naar Rotterdamse haven en aandacht voor innovaties in logistiek en voertuigen	63
7.5	Financiën goederenvervoerprojecten: 50% subsidie	64



8	Mobiliteitsmanagement tot 2020	65
8.1	Belang: mensen kiezen hoe en wanneer ze reizen	66
8.2	Taak: mobiliteitsmanagement voor woon-werkverkeer bevorderen	67
8.3	Doelstelling: bewust keuzegedrag reiziger stimuleren	67
8.4	Aanpak: samenwerken, afstemmen en maatwerk leveren	67
8.4.1	Continueren: samenwerking tussen bedrijven en overheden loont	67
8.4.2	Intensiveren: projecten beter afstemmen op de reiziger	68
8.4.3	Innoveren: ketenmobiliteit, maatwerk in parkeren en in het aanbod van diensten	69
8.5	Financiën mobiliteitsmanagementprojecten: 50% subsidie	72

9	Verkeersveiligheid tot 2020	73
9.1	<i>Uitgangspunt: verkeersveilig gedrag en verkeersveilige infrastructuur</i>	74
9.2	<i>Taak: kosteneffectief inzetten van middelen, coördineren gedragsbeïnvloedingsactiviteiten</i>	74
9.3	<i>Doelstelling: minder verkeersslachtoffers in 2010 en 2020</i>	75
9.4	<i>De aanpak: veiliger infrastructuur en gerichte gedragsbeïnvloeding</i>	75
9.4.1	<i>Continueren: Duurzaam Veilig afmaken en onveilige locaties aanpakken</i>	75
9.4.2	<i>Intensiveren: verkeerseducatie en versnellen aanpak black-spots</i>	76
9.4.3	<i>Innoveren: verkeersveiligheidstoets en veiliger goederenvervoer</i>	76
9.5	<i>Financiën verkeersveiligheidsprojecten: 50% subsidie</i>	76
10	Kwaliteit van de leefomgeving tot 2020	77
10.1	<i>Uitgangspunt: Haaglanden draagt bij aan verbeteringen</i>	78
10.2	<i>Luchtkwaliteit, geluidsbelasting en klimaatbeleid</i>	78
10.2.1	<i>Normeringen voor de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en klimaatbeleid</i>	78
10.2.2	<i>Maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting en het klimaatbeleid</i>	80
10.3	<i>Ontsnippering /groen</i>	81
10.4	<i>Tunnelveiligheid</i>	81
10.5	<i>Externe veiligheid: transport van gevaarlijke stoffen</i>	82
10.6	<i>Bescherming van vitale infrastructuur</i>	83
10.7	<i>Financiën kwaliteit leefomgeving: meer kosten en geen middelen</i>	84
11	Financiën en verwachte effecten tot 2020	85
11.1	<i>Inkomsten en uitgaven tot 2020</i>	86
11.2	<i>Periode 2005-2011: gefinancierde projecten afmaken</i>	86
11.3	<i>Periode tot 2015: investeringsprojecten uitvoeren</i>	86
11.4	<i>Effectiviteit van het maatregelenpakket tot 2015: opvang mobiliteitsgroei: verbetering verkeersveiligheid</i>	88
11.5	<i>Een beter bereikbaar en meer leefbaar Haaglanden kan alleen met meer investeringen</i>	88
11.6	<i>Hoe gaat het stadsgewest de kloof tussen ambities en noodzakelijke investeringen overbruggen?</i>	89
11.7	<i>Periode 2015-2020 en verder: nieuwe locatieontwikkeling vergt aanvullende nieuwe infrastructuur</i>	89
	Bijlagen	91
1	<i>Aanpak en uitkomsten gebiedsgewijze reistijdanalyses</i>	92
2	<i>Lijst van geraadpleegde literatuur</i>	97
3	<i>Lijst van gebruikte afkortingen</i>	98

Voorwoord

In deze Regionale Nota Mobiliteit staat beschreven hoe de regio Haaglanden goed bereikbaar blijft in de periode tot 2010. De mobiliteit groeit in die periode met ongeveer 2 procent per jaar. Dit betekent dat, als we niets doen, er een nog grotere druk ontstaat op de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Haaglanden. Er zullen daarom vele maatregelen moeten worden genomen om de groei op te vangen. Naast een verbetering van de bereikbaarheid hecht het stadsgewest grote waarde aan een gezond leefklimaat. Om deze reden staan een stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets centraal in deze nota. Ook het slimmer benutten van de bestaande infrastructuur, het inzetten van ICT-diensten en mobiliteitsmanagement zullen in dit kader hun vruchten af gaan werpen.

De effecten van de Regionale Nota Mobiliteit, maar ook de inspanningen om het beleid uit te voeren, zullen de komende jaren in alle negen gemeenten van het stadsgewest merkbaar zijn. Ik hecht daarom veel waarde aan het grote draagvlak dat ik bij de regiogemeenten en de maatschappelijke organisaties heb mogen constateren, tijdens de voorbereiding van deze nota.

In combinatie met de vaststelling van het Integraal Investeringsprogramma Verkeer en vervoer 2006-2010, biedt de Regionale Nota Mobiliteit een uitstekend kader om de komende jaren richting te geven aan de uitvoering van de vele honderden projecten die deze regio beter bereikbaar en leefbaar maken.

Bruno Bruins
Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer

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 het de regio voor de periode tot 2020 beter bereikbaar, verkeersveiliger en leefbaarder wil maken. Bovendien werkt de RNM de belangrijke onderdelen van het rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uit in regionaal beleid.

Het stadsgewest streeft naar:

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

Openbaar vervoer

Veel grote infrastructuurprojecten zijn in uitvoering of worden de komende jaren uitgevoerd. Een greep uit de projecten die we afmaken: RandstadRail gaat in 2006 rijden, station Ypenburg gaat in 2006 open, tramlijn 19 is in 2007 gereed en lijn 37 gaat uiterlijk in 2006 rijden. Het stadsgewest investeert ook fors in meer spitstrams en Interliners.

Auto

Voor het autoverkeer gaan de A4 Delft-Schiedam (MER loopt), de N470, het Trekvliettracé (MER loopt), het 3-in-1-project Westland en de Hubertustunnel in uitvoering. Op het regionaal wegennet zien we een groot aantal benuttingsmaatregelen. Dit alles voor een betere doorstroming, een betrouwbaarder wegennet en uiteindelijk een kortere en beter voorspelbare reistijd. Uiteraard volgen we voor alle projecten de voorgeschreven ruimtelijke procedures en milieuprocedures.

Fiets

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 verkeer dat de auto echt nodig heeft, zoals het zakelijk verkeer en het goederenvervoer.

Verkeersslachtoffers

Het stadsgewest Haaglanden streeft net als het rijk naar minder verkeersslachtoffers. Daartoe voeren we het programma Duurzaam Veilig uit en pakken we de grootste verkeersveiligheidsknelpunten het eerst aan. Het stadsgewest subsidieert meer verkeersleerkrachten op basisscholen en richt zich in de voorlichtings- en educatieprogramma's op risicogroepen: bromfietzers, fietsers, beginnende bestuurders en ouderen.

Kwaliteit leefomgeving

Het stadsgewest draagt bij aan een betere kwaliteit van de leefomgeving in 2020. We stimuleren sterk openbaar vervoer. Bij keuzes voor nieuwe ruimtelijke ontwikkellocaties en bij de aanleg en verbeteringen van infrastructuur, wegen we de gevolgen voor lucht, geluid, groen en externe veiligheid. Nieuwe ontwikkelingslocaties moeten liggen aan bestaande openbaar vervoer- en weginfrastructuur. Dit zorgt vooral voor een beter gebruik van het openbaar vervoer. Hiermee draagt de regio bij aan een betere kwaliteit van de leefomgeving. Omdat de regio echter geen wegbeheerder is, heeft zij geen rechtstreekse bevoegdheden over het gebruik en beheer van het wegennet.

Financiering

Met de beschikbare financiën kan Haaglanden het in deze nota aangegeven pakket aan projecten en maatregelen realiseren. Met dit pakket kunnen we de verwachte mobiliteitsgroei van 20 tot 30% tot 2015 ten opzichte van 2005 (2 tot 3% per jaar) opvangen, met behoud van de huidige doorstroomsnelheid. Veel meer mensen kunnen zich dus met de huidige snelheid verplaatsen. Ook kunnen we voldoen aan de rijksdoelstelling van minder verkeersslachtoffers.

Niet gefinancierd zijn maatregelen voor daadwerkelijke verbetering van de bereikbaarheid en 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 onze 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.

Het stadsgewest Haaglanden spant zich samen met de gemeenten, de provincie Zuid-Holland, andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties in om de hier genoemde doelstellingen te realiseren.

Inleiding

Het stadsgewest Haaglanden geeft in deze nieuwe 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 meer leefbaar wil maken.

De RNM is concreet uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma, dat de meerjarige planning en de uitvoeringsfasen van infrastructuurprojecten en beleidsmaatregelen bevat. Het Uitvoeringsprogramma wordt om de vier jaar geactualiseerd. Het huidige programma omvat de periode 2006 tot en met 2009 en verder.

Het Uitvoeringsprogramma heeft een directe relatie met het jaarlijks vast te stellen Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IPVV). De vastgestelde financiële reserveringen en verplichtingen voor projecten staan in het IPVV. Het IPVV legt de budgetten voor het eerstvolgende begrotingsjaar vast, met een doorkijk naar de jaren daarna.

In dit eerste, inleidende hoofdstuk van de RNM gaan we achtereenvolgens in op:

- ▶ de status en de functie van de RNM;
- ▶ het takenpakket van het stadsgewest 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;
- ▶ de leeswijzer voor de rest van de nota.

1.1 Status en functie van de 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 Regionale Nota Mobiliteit

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. Het RSP Haaglanden wordt momenteel geactualiseerd. Mocht deze actualisatie RSP aanleiding geven tot een actualisatie van deze RNM, dan gaan we daartoe over.

De RNM werkt bovendien de essentiële onderdelen van het nationaal verkeers- en vervoersbeleid uit de nationale Nota Mobiliteit⁽¹⁾ verder uit. Ingevolge de Planwet werkt dit nationale beleid rechtstreeks door in het beleid van decentrale overheden. De inzet van het stadsgewest is om - vooruitlopend op de inwerkingtreding van de PKB⁽²⁾ deel 3 van de Nota Mobiliteit - reeds zoveel als mogelijk te voldoen aan de verplichting om het regionaal beleid te actualiseren. Mocht een actualisatie van de RNM noodzakelijk zijn om volledig te voldoen aan de verplichting ingevolge de Planwet, dan vindt ook dat alsnog plaats.

Actualisatie van het verkeers- en vervoersbeleid zal plaatsvinden doordat de luchtkwaliteit en overige milieuaspecten recentelijk steviger op de agenda zijn gekomen, met name ook als gevolg van recente uitspraken van de Raad van State. In samenhang met het rijksbeleid dat momenteel wordt ontwikkeld, zal een aanvulling op het RNM-beleid gericht op duurzame mobiliteit nodig zijn.

(1) Het stadsgewest baseert zich voor de RNM op de concept nationale nota Nota Mobiliteit van juni 2005; vaststelling van de Nota Mobiliteit in de Tweede Kamer is voorzien in oktober/november 2005.

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

Samenwerking met andere overheden

Centraal in de Planwet staat het betrekken van andere overheden bij de voorbereiding van het regionale plan. In lijn hiermee is deze nota tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de Haaglanden-gemeenten en met betrokkenheid van de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland. Het stadsgewest 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).

Het stadsgewest zal bij de uitwerking en uitvoering van concrete grensoverschrijdende beleidsmaatregelen en projecten nauw samenwerken met de provincie en aanpalende regio's en overige betrokken partijen, zowel op het niveau van de Zuidvleugel, als in breder verband.

1.2 Takenpakket van het stadsgewest 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);
- ▶ 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.

Het stadsgewest 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 keuzeproces 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, zoals op dit moment gebeurt onder de werknaam SWINGH (Samenwerken in Groot Haaglanden) in de aanpak en in het oplossen van knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer. SWINGH richt zich op het oplossen en aanpakken van problemen die betrekking hebben op de korte termijn, zoals het beter afstellen van verkeersregelininstallaties (VRI's), incidentmanagement en gladheidbestrijding. In de RNM richten we ons op het verkeers- en vervoersbeleid voor de langere termijn.

Vanuit het opdrachtgeverschap openbaar vervoer heeft het stadsgewest 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 RSP 2002 kiest het stadsgewest 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 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.

Hoe wordt de komende jaren in een goede ontsluiting van de regio voorzien? Verdere economische ontwikkeling van de regio vereist primair zeer goed regionaal openbaar vervoer en uitstekende (regionale) fiets- en 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 de regio 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. Het stadsgewest Haaglanden volgt de bereikbaarheid van deze gebieden kritisch aan de hand van de streefwaarden voor een acceptabele reistijd⁽³⁾, die in de Nota Mobiliteit zijn benoemd, en spreekt de verantwoordelijke overheden daar zonodig op aan. Ook dringt Haaglanden bij het Rijk, de provincie, aangrenzende regio's en overige betrokken partijen aan op het verbeteren van de bereikbaarheid op het niveau van de Zuidvleugel, de Randstad maar ook nationaal en internationaal.

Kwalitatief goede internationale wegverbindingen en rechtstreekse hoogwaardige spoorverbindingen met Brussel, Parijs (HSL-zuid) en het Ruhrgebied in Duitsland (HSL-oost) zijn noodzakelijk voor behoud en versterking van de positie van Den Haag als internationaal bestuurlijk en juridisch centrum.

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 vier sporen en viersporigheid op het traject Den Haag - Gouda is noodzakelijk voor een optimale nationale en randstedelijke bereikbaarheid van de regio, zodat in de Randstad met verschillende snelheden parallel kan worden gereden. Frequenties kunnen dan sterk omhoog waardoor 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 zowel een betere ontsluiting naar de mainport Rotterdam en de eventuele tweede Maasvlakte, als een betere ontsluiting naar het oosten, richting Utrecht. Verkenningenstudies in het kader van het MIT - binnen Haaglanden en aan en over de grenzen van Haaglanden - worden gezamenlijk met alle betrokken partijen opgepakt. Het stadsgewest zal initiatief nemen om de samenwerking op het niveau van de Zuidvleugel structureel vorm te geven.

(3) Acceptabele streefwaarden volgens de Nota Mobiliteit (V&W):

- ▶ Voor snelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Over een afstand van 50 km is dit maximaal 45 minuten.
- ▶ Op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegenet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Over een afstand van bijvoorbeeld 10 kilometer is dit maximaal 12 minuten.

1.4 De RNM: afmaken, uitvoeren en richting geven

De bereikbaarheid van de regio Haaglanden 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.

Tot 2015: afmaken en uitvoeren

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 het stadsgewest voort met verkeers- en vervoersplannen. De nota 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 het stadsgewest hiervoor de voorwaarden, zoals goede fietsvoorzieningen, meer openbaar vervoer - vooral in de spits -, actuele reis- en route-informatie en verbeteringen in het wegnnet. De beschikbare middelen worden goed besteed. Alle betrokken partijen kunnen aan de slag met het uitvoeren van de projecten.

Van 2015-2020: richting geven

De RNM is richtinggevend voor de periode 2015-2020 (en verder). Voor deze periode moeten keuzes worden gemaakt 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 openbaarvervoer- en weginfrastructuur bepalend is. Projecten als Stedenbaan, het verdichten langs de Goudselijn (lijn Den Haag-Gouda) en de Oudelijn (lijn Leiden-Den Haag-Rotterdam), maar ook verdichting langs de RandstadRail-lijnen (bijvoorbeeld de Velov-studie voor lijn 6 in Den Haag⁽⁴⁾) en langs andere tramlijnen in Den Haag zijn hierin richtinggevend.

Het stadsgewest is inmiddels gestart met de actualisatie van het RSP, waarin de ruimtelijke opgaven tot 2020 worden geconcretiseerd met een doorkijk tot 2030. Zonodig actualiseren we de RNM ten behoeve van de samenhang in beleid als de actualisatie van het RSP daartoe aanleiding geeft. 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 vervoersysteem in de regio Haaglanden. Pijnacker-Nootdorp heeft recentelijk de nieuwe structuurvisie vastgesteld. In directe samenhang met de nieuwe ruimtelijke keuzes die worden gemaakt, zal het stadsgewest in het vierjaarlijks bij te stellen Uitvoeringsprogramma de infrastructurele gevolgen van de ruimtelijke keuzes concretiseren in projecten.

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

Na 2020: anticiperen

De RNM biedt bewust geen langetermijnvisie 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:

- ▶ Geluids-, lucht-, en veiligheidsnormeringen worden aangescherpt in relatie tot de gevolgen voor het klimaat. De luchtkwaliteit is als gevolg van de te hoge uitstoot van fijn stof door het autoverkeer recentelijk steviger op de agenda gekomen, met name ook vanwege de uitspraken van de Raad van State. Anticiperend op het beleid dat hiervoor momenteel op rijksniveau wordt ontwikkeld, zullen wij dit rijksbeleid nog in 2005 voor de regio nader uitwerken in beleid gericht op de transitie naar meer duurzame mobiliteit;
- ▶ Introductie van het prijsmechanisme in verkeer en vervoer en verdergaande mogelijkheden van ICT (bijvoorbeeld automatische voertuiggeleiding, schone auto's);
- ▶ Ideeën over de aard en de inhoud van het begrip mobiliteitsmarkt en de organisatie van het regionale verkeer en vervoer;
- ▶ De impact van ruimtelijke langetermijnkeuzes binnen de grenzen van Haaglanden en over de grenzen van Haaglanden heen: driehoek Rotterdam-Gouda-Zoetermeer; aan de noordrand van Rotterdam; ontwikkeling Valkenburg en de as Leiden-Alphen en ideeën over een kustlocatie.

Anticiperend op deze ontwikkelingen werken we de gevolgen hiervan nader uit in visie en beleid.

1.5 Leeswijzer

Deze nota is als volgt opgezet. In hoofdstuk 2 geven we een overzicht van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en de mobiliteitsontwikkelingen concreet tot 2015 en globaal tot 2020 in de regio Haaglanden. Bovendien formuleren we onze ambitie en het financieel kader tot 2020. Daaruit voortvloeiend gaan we in hoofdstuk 3 in op onze doelstellingen, uitgangspunten en aanpak van het verkeers- en vervoersbeleid tot 2020. Dit hoofdstuk vormt bovendien een leeswijzer voor de rest van de nota en voor het Uitvoeringsprogramma.

In de daaropvolgende hoofdstukken werken we de geformuleerde doelstellingen en de aanpak om deze te realiseren verder uit in relatie tot de beschikbare financiën. Hoofdstuk 4 gaat in op het openbaar vervoer, hoofdstuk 5 op het fietsverkeer en hoofdstuk 6 op het autoverkeer tot 2020. Het goederenvervoer tot 2020 komt aan bod in hoofdstuk 7.

In hoofdstuk 8 wordt beleid geformuleerd op het terrein van mobiliteitsmanagement tot 2020. Hoofdstuk 9 geeft antwoord op de vraag hoe Haaglanden de verkeersveiligheid tot 2020 wil verbeteren en hoofdstuk 10 gaat in op doelstellingen met betrekking tot de kwaliteit van de leefomgeving. Hoofdstuk 11, ten slotte, geeft inzicht in de financiën tot 2020.

Inleiding

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 de regio Haaglanden tot 2020. Aan deze problematiek is de ambitie gekoppeld die het stadsgewest Haaglanden wil waarmaken in 2020. Deze ambitie staat beschreven in 2.5. Tot slot stellen wij in 2.6 de vraag in hoeverre de huidige beschikbare financiën daarbij toereikend zijn.

2.1 Ruimtelijk-economische ontwikkelingen tot 2015

2.1.1 Wonen en werken: voldoende locaties beschikbaar

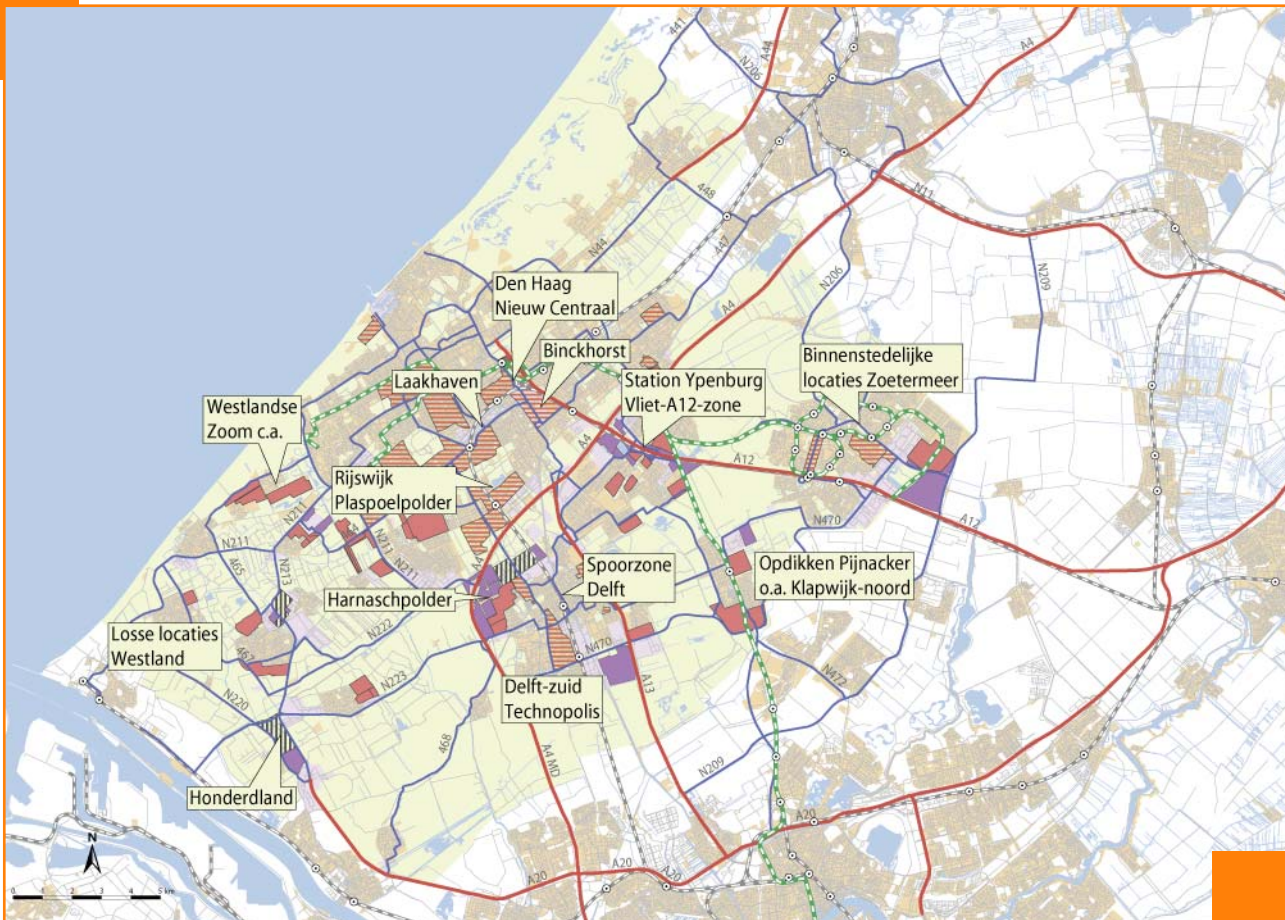
De woonvisie Haaglanden geeft aan dat tot 2015 voldoende locaties voor woningbouw beschikbaar zijn. In 2015 telt Haaglanden naar verwachting 484.000 woningen; een netto groei ten opzichte van 2004 van circa 40.000 woningen.

Tot 2015 zijn binnen Haaglanden voldoende werklocaties beschikbaar. De werkgelegenheid stijgt in de periode tot 2015 naar verwachting met 1,5 tot 2% per jaar. Dit betekent een groei van het aantal netto⁽⁵⁾ arbeidsplaatsen in Haaglanden van 431.000 in 2003 tot circa 507.000 in 2015. Alle noodzakelijke nieuwe woningen en nieuwe werklocaties worden gebouwd binnen de in het RSP Haaglanden en in de Kantorenstrategie Haaglanden (2004) aangegeven bestaande plannen en locaties:

- ▶ Vinex/Vinac;
- ▶ Harnaspolder (Midden-Delfland);
- ▶ Westlandse Zoom en in binnenstedelijke verdichtingsgebieden en losse locaties in Westland;
- ▶ opdikken Pijnacker, inclusief Klapwijk-noord;
- ▶ Centrale zone Den Haag met de polen Den Haag Nieuw Centraal, Vliet A12-zone (gedeeltelijk) en rondom station Ypenburg;
- ▶ Binckhorst;
- ▶ Laakhaven;
- ▶ rondom station Delft (Spoorzone);
- ▶ binnenstedelijke locaties Zoetermeer;
- ▶ Rijswijk, inclusief de herstructurering van de Plaspoelpolder;
- ▶ Honderdland (Westland);
- ▶ Delft-Zuid/Technopolis.

(5) Netto arbeidsplaatsen zijn arbeidsplaatsen van minimaal 12 uur per week.

Nieuwe woon- en werkgebieden tot 2015



Woonlocaties

- Nieuw
- Herstructurerings/
verdichtingsgebied

Werklocaties

- Nieuw
- Transformatiegebied

Infrastructuur

- RandstadRail
- Regionale weg
- Rijksweg

2.2 Ruimtelijk-economische ontwikkelingen 2015-2020 en verder

2.2.1 Randvoorwaarden voor locatiekeuzeprocessen

Het stadsgewest Haaglanden stelt vanuit Verkeer en Vervoer de volgende randvoorwaarden aan locatiekeuzes voor ontwikkelingen na 2015:

- Nieuw te ontwikkelen locaties moeten liggen aan bestaande openbaarvervoer- en weginfrastructuur;
- De locatie-ontsluitende wegen moeten goed aansluiten op het regionale wegennet. De toename van het verkeer mag 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 locatieontwikkeling

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 Ruimtelijke Ordening Haaglanden is 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 rond de stations en langs de OV-lijnen.

De resultaten van dit project LocatieOntwikkeling 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. In de uitwerking van het LOB-project besteden we ook aandacht aan de mogelijkheden van een juiste spreiding van functies om de capaciteit van het openbaar vervoer in beide richtingen zo goed mogelijk te benutten.

De keuzes die uiteindelijk in het kader van de actualisatie van het RSP zullen worden gemaakt, bepalen in hoge mate de kosten voor de verkeers- en vervoers-ontsluitingen. Door de locaties te kiezen aan bestaande (hoogwaardige) openbaar-vervoerlijnen en -knooppunten optimaliseren we het gebruik van het openbaar vervoer en verminderen we de exploitatielasten.

2.2.3 *Wonen en werken: ontwikkellocaties voor de periode 2015-2020 en verder*

Voor de periode na 2015 zijn de volgende locaties voor wonen en werken 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). Er komt een betere en frequentere aantakking van de HSL-Zuid: 8 keer per dag rechtstreeks en 8 keer per dag via een rechtstreekse shuttle-verbinding naar Rotterdam. Een rechtstreekse hoogwaardige aansluiting van de 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 van het Trekvlittracé met aansluiting op rijkswegennet, verbinding Neherkade - Schenkade en verdere verbetering van het traject A4: De Hoek - Prins Clausplein (MIT-verkenning). Ook verdere verbetering van de autobereikbaarheid op het niveau van de Zuidvleugel en de Randstad is noodzakelijk voor hoogwaardige bedrijvigheid in de Centrale Zone Den Haag.
- ▶ Verstedelijking langs de Stedenbaantracés met viersporigheid op de Goudselijn en de Oudelij, 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 de capaciteits-vergroting van de A12 (MIT-verkenning) en opwaardering van het onderliggend wegennet, 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, de Hoekselijn (Maassluis) en op de RijnGouweliijn aan de orde zijn.

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

De regio Haaglanden heeft op 1 januari 2005 980.050 inwoners. In 2020 wonen er naar verwachting circa 1.040.000 mensen. De leeftijdsopbouw van de bevolking van Haaglanden wijkt niet af van de landelijke cijfers.

De automobiliteit 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 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 tot 30% tot het jaar 2015. De meeste groei van de mobiliteit in Haaglanden verwachten we in de relaties tussen de stadsranden en met name op verplaatsingen tussen 5 en 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 spitsperiodes komen vooral op de langere termijn (na 2010) zeer onder druk te staan van de toenemende hoeveelheid verkeer.

Onderzoeksresultaten mobiliteitsontwikkeling

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

- ▶ de spitsperiodes 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 autogerelateerde 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 de komende jaren met 2-3% per jaar blijft 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 stabiliseren 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 spitsperiodes is de druk nu al hoog. Uitgaande van de verwachte mobiliteitsgroei van 20 tot 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 meer leefbaar in 2020

De ambitie van het stadsgewest Haaglanden is voor de periode tot 2020 de economische bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Daarom spant het stadsgewest 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 paragraaf 2.2 is aangegeven.

Het stadsgewest spant zich verder 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 de regio moet kunnen beschikken over voldoende financiën om deze ambities te kunnen waarmaken.

2.6 Financieel kader: te krappe financiële middelen

Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer

Het stadsgewest 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 van meer dan € 225 miljoen is het Rijk alleen verantwoordelijk voor de meerkosten, uitgaande van de meest economisch rendabele variant. Vanaf 1 januari 2005 keert het Rijk de gelden voor de exploitatie van het openbaar vervoer, sociale veiligheid openbaar vervoer, de doeluitkeringen Duurzaam Veilig en Mobiliteitsmanagement samen met de projectgelden tot € 225 miljoen in één Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer aan de regio uit.

Per 1 januari 2005 ontvangt het stadsgewest voor de uitvoering alle verkeers- en vervoerstaken dus budget in de vorm van de BDU van het Rijk. Dit loopt op tot structureel een bedrag van circa € 210 miljoen⁽⁶⁾ 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 en andere zaken resteert dus een bedrag van € 65 miljoen per jaar. Samen met de gemeentelijke contributie mobiliteitsfonds van gemiddeld € 6 miljoen per jaar is op jaarbasis in totaal (65 + 6 =) € 71 miljoen beschikbaar. Het totale budget is taakstellend voor de bijdrage van Haaglanden aan de projecten uit het Uitvoeringsprogramma.

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

(6) Op basis van toezegging V&W in november 2004; prijspeil 2005. De BDU kan echter veranderen als gevolg van bezuinigingen of aanpassing van de verdeelsleutel door het rijk voor de verdeling van het geld in het kader van de voorgenomen evaluatie in 2006. Mocht een verlaging van de BDU aan de orde blijken, dan worden daarvoor op dat moment oplossingen uitgewerkt.

Haaglanden beschikt tot en met 2010 naast deze budgetten in het Mobiliteitsfonds Haaglanden nog over het regionaal fonds Bereikbaarheidsoffensief Haaglanden (BOR-fonds Haaglanden 2001) met een totaal budget van circa € 280 miljoen. De besteding van dit budget ligt vast in projecten, die eind 2010 moeten zijn afgerond.

2.6.1 Periode 2005-2011: budgettaire ruimtes liggen vast; herprioriteren kan

Voor de periode tot en met 2011 geldt het vastgestelde Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (IPVV) 2006. In dit IPVV en in het BOR-fonds 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.

2.6.2 Tot 2015 - zonder extra geld: opvangen mobiliteitsgroei; verbeteren verkeersveiligheid

Het is haalbaar om tot 2015 de mobiliteitsgroei in de regio van 20 tot 30% op te vangen. Veel meer mensen kunnen zich dus met de huidige snelheid blijven verplaatsen. De huidige knelpunten in het regionaal wegennet moeten wel worden aangepakt. Het voorzieningenniveau voor openbaar vervoer en fiets moet worden verbeterd en bedrijven moeten zich actief inspannen voor resultaten op het gebied van vervoermanagement. 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. Dit blijkt uit de resultaten van modelanalyses.

De verkeersveiligheid verbetert; het investeringsniveau voor verkeersveiligheid blijft gehandhaafd. Hierbij is dan nog wel inzet van middelen van wegbeheerders of anderszins (onder andere PPS) voor wegen-, fiets- en verkeersveiligheidsprojecten (circa 50%) noodzakelijk. Openbaarvervoerprojecten financiert het stadsgewest Haaglanden in principe voor 100%. Het regionaal openbaar vervoer is een duidelijke regionale taak. Het stadsgewest zet met deze subsidiepercentages de beleidslijn van het rijk en van de regio van vóór de decentralisatie BDU voort.

Vooralsnog is geen geld beschikbaar voor milieu- en veiligheidsknelpunten. In de BDU zijn hiervoor geen middelen gedecentraliseerd door het Rijk. Vanwege de urgentie van de milieuproblematiek dringt het stadsgewest bij het Rijk aan op generieke maatregelen en middelen om regionale problemen aan te kunnen pakken. Het stadsgewest zal dit punt zeker betrekken bij de evaluatie van het BDU-budget, die in 2006 door het Rijk wordt uitgevoerd.

2.6.3 Tot 2015 - met extra geld: beter bereikbaar en meer leefbaar Haaglanden

Het stadsgewest Haaglanden wil de groei van het verkeer van 20 tot 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, verkeersveiliger 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 in de regio Haaglanden.

Inleiding

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

3.1 Doelstellingen

Hieronder formuleren wij de drie hoofddoelstellingen van het verkeers- en vervoersbeleid van het stadsgewest 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 verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. De doelstellingen worden verder uitgewerkt in de volgende hoofdstukken van deze nota.

A *Het stadsgewest zorgt voor een beter bereikbaar Haaglanden*

Wij willen dit bereiken door:

- ▶ 40% meer instappers in het openbaar vervoer in 2020,
- ▶ meer verplaatsingen op de fiets,
- ▶ kortere en beter voorspelbare reistijd in de spits in 2020 voor regionale autoritten.

Het stadsgewest spant zich in voor een beter bereikbare regio in 2020. De spitsproblemen verminderen doordat we investeren in een robuuster en betrouwbaarder wegennet. Het stadsgewest zet ook in op een forse toename van het aantal instappers in het openbaar vervoer en meer verplaatsingen met de fiets. De doelstelling voor het openbaar vervoer beoogt een hoger aandeel van de mobiliteitsgroei op te vangen dan de 20 tot 30% die tot 2015 wordt verwacht. Door de kwaliteitssprong in het OV en actief mobiliteitsmanagementbeleid verwachten we dat verschuiving van auto naar openbaar vervoer op onder andere de RandstadRail-relaties mogelijk is.

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 uitgewerkt in de hoofdstukken 4 tot en met 8.

B *Het stadsgewest verbetert de verkeersveiligheid*

Het stadsgewest volgt het rijksbeleid in de doelstelling voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, gericht op minder verkeersslachtoffers. In de afgelopen jaren is in het kader van de Duurzaam Veilig programma's veel infrastructuur verkeersveilig ingericht, met name door de invoering van 30-kilometer-gebieden. Hiermee zijn veel economisch rendabele maatregelen getroffen, die de verkeersveiligheid sterk hebben verbeterd. De infrastructurele voorzieningen die nog nodig zijn, zullen naar verhouding duurder worden.

Verkeersveilig gedrag vraagt versterkte aandacht. Een steeds groter deel van de ongevallen is het gevolg van onveilig gedrag.

Deze doelstelling is uitgewerkt in hoofdstuk 9.

C *Het stadsgewest draagt bij aan een betere kwaliteit van de leefomgeving*

Het stadsgewest 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 mobiliteitsmanagementactiviteiten en bijvoorbeeld het verplichten van roetfilters voor bussen. Door te stimuleren dat meer mensen vooral in het woon-werkverkeer met de fiets en met het openbaar vervoer gaan reizen, verbetert de kwaliteit van de leefomgeving en ontstaat ruimte op de weg voor het auto-afhankelijke verkeer, dat dan ook beter kan doorstromen. Ook dat is beter voor de luchtkwaliteit dan files.

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 uiteindelijk de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders en de spoorwegbeheerders. Het stadsgewest Haaglanden heeft op dit punt geen directe bevoegdheid.

Deze doelstelling is uitgewerkt in hoofdstuk 10.

3.2 *Uitgangspunten*

Vervolgens 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 gekozen verplaatsing sluiten we meer dan tot nu toe aan bij de beleving en het belang van de reiziger. Kwalitatief goede voorzieningen en infrastructuur scheppen de voorwaarden voor bewust keuzegedrag van de reiziger. Dit is nodig 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, transferia, de OV-fiets, deelautogebruik en reis- en route-informatie bij overstappunten van openbaar vervoer.

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

Het stadsgewest benut en versterkt 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) is sterk in en tussen de stedelijke gebieden vanwege ruimte-efficiëntie en grote omvang van de stromen. Bus en Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV: in de regio Haaglanden de RegioTaxi) vullen de dunnere stromen. De RegioTaxi biedt een voorziening van deur-tot-deur. De trein is sterk op de langere verplaatsingen tussen stedelijke gebieden. Het stadsgewest 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/transferia bij knooppunten van openbaar vervoer, de OV-fiets en betrouwbare reisinformatie en andere ketenvoorzieningen bevorderen het gebruik van de 'juiste keten van vervoermiddelen voor de gekozen 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. 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 het stadsgewest de volgende randvoorwaarden aan het inrichten van nieuwe woon- en werklocaties:

- ▶ inpassing van zowel de locatie als de eventueel noodzakelijke rail- en weginfrastructuur waarborgen, conform de eisen voor externe veiligheid, lucht, geluid en groen. Wij gaan hierbij uit van de integrale aanpak, ook financieel: nieuwe knelpunten die ontstaan als gevolg van dergelijke ontwikkelingen, moeten in het kader van die ontwikkelingen worden opgelost;
- ▶ optimale fiets- en keteninfrastructuur garanderen naar en bij de dagelijkse wijkgebonden voorzieningen: scholen, winkels, sport, zorgvoorzieningen e.d. en naar en bij stations, overstappunten en haltes van openbaar vervoer;
- ▶ voldoen aan de richtlijnen voor duurzaam verkeersveilige inrichting van wegen, wijken en voorzieningen;
- ▶ voldoende diefstalbestendige fietsenstallingsmogelijkheden 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

‘Continueren’ omvat:

- ▶ het voortzetten van succesvol beleid;
- ▶ het realiseren van gefinancierde projecten in de periode tot circa 2011: ‘afmaken waar we mee bezig zijn’.

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

2 Intensiveren

Onder ‘Intensiveren’ vallen de extra verbeteringen in de vorm van projecten en beleidsmatige maatregelen, die op basis van de analyses nodig zijn om de regio beter bereikbaar, verkeersveiliger en meer leefbaar te maken.

Deze inspanningen zijn opgenomen in de uitwerkings-, planstudie- en verkenningfasen van het Uitvoeringsprogramma.

3 Innoveren

‘Innoveren’ betreft 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 regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden, is ook innovatief.

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

In de modelanalyses (zie bijlage 1) 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 bereikbare regio. De hieruit voortvloeiende noodzakelijke verbeteringen in beleid en projecten voor het openbaar vervoer, de auto, fiets en de overstappen daartussen en mobiliteitsmanagementmaatregelen zijn aangegeven onder de categorie 'intensiveren'. Deze projecten en maatregelen zijn op basis van de modelanalyses en in expert meetings gekozen. De projecten zijn afzonderlijk beoordeeld op hun bijdrage aan de bereikbaarheid per auto of per openbaar vervoer. Op dit moment zijn geen prioriteiten gesteld of afwegingen gemaakt tussen maatregelen die nodig zijn voor bijvoorbeeld het autoverkeer of het openbaar vervoer. Er is nog nauwelijks ervaring opgedaan met deze onderlinge afweging van projecten. Ook de nationale Nota Mobiliteit maakt dergelijke afwegingen (nog) niet. Wel werkt het stadsgewest samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat vanuit de verkenningenstudies uit het MIT-programma aan een geldige en betrouwbare netwerkanalyse-aanpak voor de lange termijn. Hierin wordt vanuit de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gezien hoe een samenhangend vervoersconcept van fiets, openbaar vervoer en weginfrastructuur kan worden ontwikkeld, dat is afgestemd op de ruimtelijke ontwikkelingen. Ook voor regionale projecten wil Haaglanden een betrouwbare systematiek ontwikkelen om deze integrale afwegingen op termijn te kunnen gaan maken.

Om de projecten en de beleidsmaatregelen daadwerkelijk uitgevoerd te krijgen, wil het stadsgewest nauw samenwerken met alle betrokken overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Het ondersteunt hierin ook de versnelde aanpak van problemen zoals deze momenteel in praktijk wordt gebracht onder de werknaam SWINGH (zie ook paragraaf 1.2) bij projecten die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd.

3.4 Monitoring en beleidsevaluatie

Het stadsgewest Haaglanden werkt in 2005 een nulmeting en een monitorings- en beleidsevaluatieaanpak 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 mobiliteitsmanagement-activiteiten 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 uitgebreide beleidsevaluatie. De resultaten van de monitor zullen we steeds bestuurlijk aan de orde stellen in de reguliere ambtelijke en bestuurlijke overlegsituaties van het stadsgewest.

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 eigen autovervoer 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 per traject wordt ingezet - light-rail, tram, bus of RegioTaxi - is afhankelijk van het aantal (potentiële) 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 (= € 145 miljoen per jaar van de in totaal beschikbare circa € 210 miljoen). Haaglanden heeft door onderhandelingen met HTM en Connexxion in de afgelopen jaren contracten afgesloten die een belangrijke betekenis hebben voor de verbetering van het regionaal openbaar vervoer.

De grootste regionale verbetering in het openbaar vervoer in Haaglanden is zonder meer RandstadRail, die in 2006 van start gaat op de huidige Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn.

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 percentage hoger (bijvoorbeeld Zoetermeer-Den Haag circa 50%); op andere relaties weer lager.
- ▶ In 2003 werden per dag gemiddeld 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 (tangentieel) 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 het stadsgewest 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 kostendeckingsgraad 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 lijn 17, lijn 15 en een groot aantal buslijnen gelijktijdig met de oplevering van de Vinex-bouwlocaties.
- ▶ RegioTaxi Haaglanden rijdt sinds 1 september 2001 als deur-tot-deur (rolstoel-toegankelijk) openbaar vervoer en als aanvulling op het regulier openbaar vervoer.
- ▶ De kwaliteit van het openbaar vervoer 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

Het stadsgewest 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 openbaarvervoerinfrastructuur. Concreet gaat het om:

- ▶ het ontwikkelen van het lijnennet en het voorzieningenniveau;
- ▶ het jaarlijks vaststellen van de wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling;
- ▶ 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 het tarievenbeleid in samenhang met de invoering van de chipkaart;
- ▶ het voorbereiden, aanleggen en financieren van regionale openbaarvervoerinfrastructuur.

Verder treedt het stadsgewest 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 openbaarvervoerverbindingen te verbeteren.

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

Welke doelstellingen streeft het stadsgewest 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 tot 30% in 2015 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 40%. Dit is meer dan de verwachte mobiliteitsgroei. We zetten dus in op een verhoging van het aandeel openbaar vervoer binnen de totale mobiliteit. Het gaat om netto-groei: in het aantal instappers 2003 zijn de huidige instappers in alle trams en bussen in Haaglanden en in de huidige Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn meegenomen. Daarnaast streven we ook naar 40% groei op de NS-lijnen in de regio. Om deze zeer forse doelstelling waar te kunnen maken, is het noodzakelijk dat we door middel van vormen van mobiliteitsmanagement mensen stimuleren om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer en van de fiets. Daarnaast moeten (nieuwe) ruimtelijke ontwikkellocaties aan bestaande OV-infrastructuur gesitueerd worden. Alleen dan kunnen we het openbaarvervoer sterk laten toenemen;
- De kostendekkingsgraad bedraagt in 2010 40 tot 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 verbeteren.

4.4 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren

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

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 de regio Haaglanden uitgebreid door een groot aantal projecten. Deze projecten zijn op dit moment in uitvoering of worden in de periode tot 2011 uitgevoerd. Voorbeelden zijn RandstadRail, tramlijnen 19 en 16, en lijn 37.

Een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (HOV) tussen Delft, Pijnacker en Zoetermeer behoort niet langer tot het wensenpakket. Gelet op de te geringe vervoerbehoefte in relatie tot de kosten kiezen we voor de mogelijkheid om buslijn 121 te verbeteren. Voor het trajectdeel Delft - Emerald houdt Haaglanden rekening met de mogelijkheid 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 de HOV-verbinding Emerald-Pijnacker-Zoetermeer kan vervallen. De ruimtelijke reserveringen komen aan de orde bij de actualisatie van het Regionaal Structuurplan.

Uiteraard vindt verdere uitwerking en uitvoering plaats met inachtneming van alle geldende ruimtelijkeordeningsprocedures en milieuprocedures.

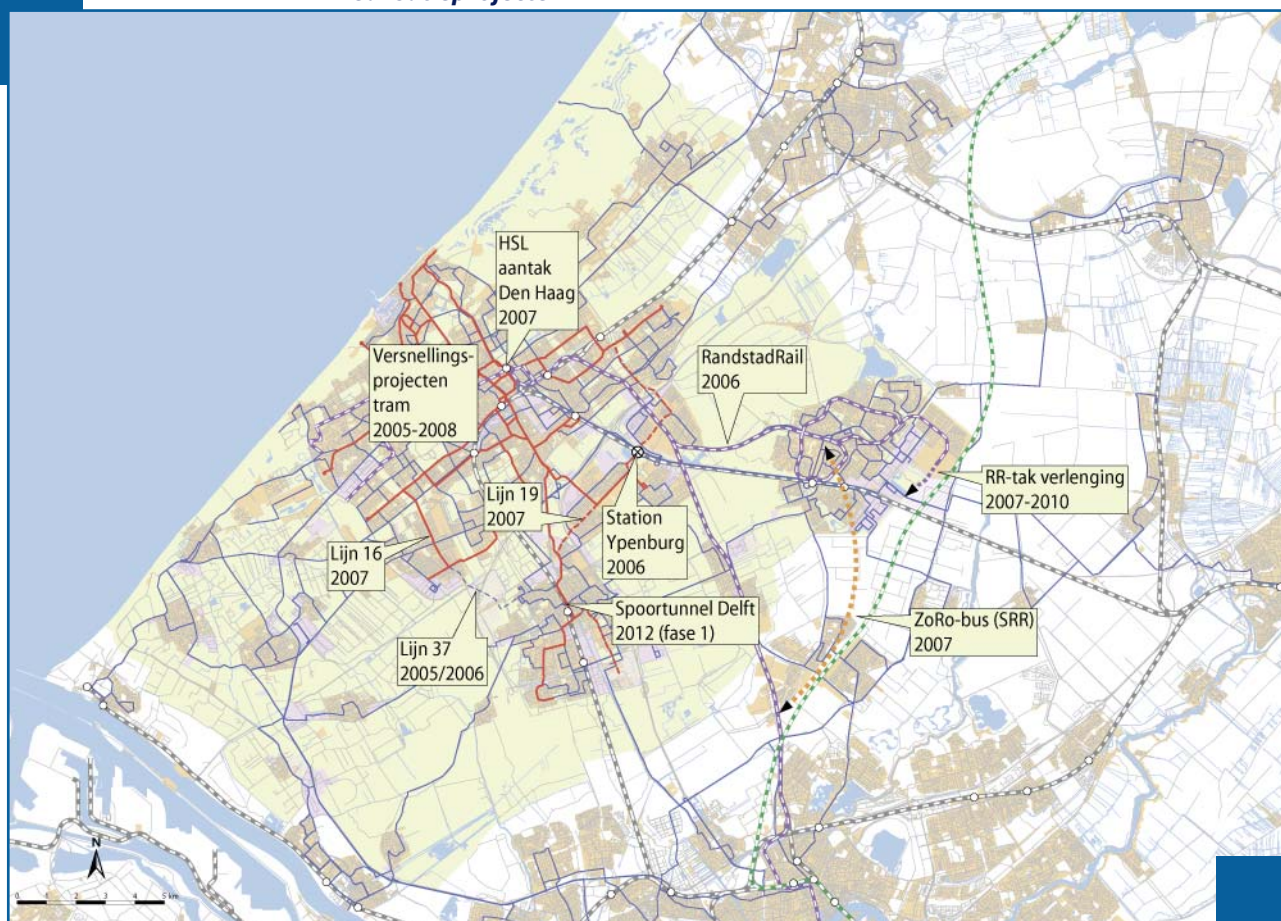
Grote gefinancierde OV-projecten, uit te voeren tot 2011

Status uitvoering project (peildatum 29 juni 2005)		Gereed
Station Ypenburg (rijksfinanciering)	In uitvoering	2006
Randstadrail (aparte financiering Haaglanden en SRR)	In uitvoering	2006
Doortrekken tramlijn 16	In ontwikkeling	2007
Aanleg tramlijn 19	In voorbereiding	Eind 2007
Hoogwaardig openbaar vervoer buslijn 37 - Den Haag-Delft	In ontwikkeling	2005/2006
Versnellingsprojecten tram Den Haag	In voorbereiding	2005/2008
Buslijn Zoetermeer- Rotterdam (Zoro) (financiering SRR)	In voorbereiding	2007/2008
Verlenging RandstadRail naar Oosterheem/Goudselijn (gefinancierd BOR fonds Haaglanden/Zoetermeer/provincie Zuid-Holland)	In ontwikkeling	2007-2010
HSL-Zuid met aantak Den Haag (rijksfinanciering)	In uitvoering	2007
Realisatie spoortunnel Delft (grotendeels rijksfinanciering)	In voorbereiding	2012 ¹⁾

¹⁾ Fase 1: ruwbouw: viersporenbuis; afbouw: tweesporenbuis

Regionaal OV- net – gefinancierde projecten tot 2011

Realisatieprojecten



- HSL
- RandstadRail
- Tramnet 2007
- Busnet 2007
- NS-lijn

Financiële reservering:

- stadsgewest Haaglanden: regionale projecten
- Rijk: spoorprojecten
- SRR: ZoRo-bus

Stations

- Bestaand
- ⊗ Nieuw (Ypenburg)

B Voorzieningenniveau in stand houden

Het stadsgewest Haaglanden gaat uit van het minimaal in stand houden van het voorzieningenniveau van de openbaarvervoernetwerken naar de centra van Den Haag, Delft en Zoetermeer. Voor elk van deze drie netwerken gelden de volgende minimumfrequenties:

- ▶ Voor Den Haag en omstreken (RandstadRail-lijnen, tram en bus inclusief de lijnen 1, 19, 16) geldt minimaal een 10-minutendienst 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 de regio Haaglanden zal de komende jaren ingrijpend wijzigen als gevolg van ingebruikname van de RandstadRail-lijnen, tramlijnen 19 en 16, buslijn 37 en wijzigingen in de dienstregeling van het NS-spoornet vanwege ingebruikname van de HSL-Zuid en de HSL-shuttles Den Haag-Rotterdam. 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. Het stadsgewest Haaglanden heeft met HTM overeenstemming over een langjarige concessie voor het railvervoer tot en met 2016 (tram en RandstadRail).

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

In de concessies zullen eisen gesteld gaan worden aan stiller, schoner en zuiniger busmaterieel. Gedacht wordt aan eisen voor motoren, voor het gebruik van alternatieve schone brandstoffen en voor het ontwerp van bussen voor wat betreft de toegankelijkheid. Stil, schoon en zuinig openbaar vervoer draagt bij aan meer duurzame mobiliteit.

Bij aanbesteding van lijnen die de concessiegrens overschrijden, wordt intensief overleg gepleegd met de provincie Zuid-Holland en 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

Het stadsgewest 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 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-veiligvoorzieningen elkaar raken, zoeken we naar busvriendelijke oplossingen. Het rijden met de bus door 30-km-gebieden met verkeersdrempels wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Haaglanden zet net als de Nota Mobiliteit in op verhoging van de capaciteit van het regionaal openbaar vervoer. Ook de Visie Openbaar Vervoer (rapport van de commissie Winsemius, mei 2005) stelt dat het openbaar vervoer een reëel, aantrekkelijk, beschikbaar en betrouwbaar vervoerproduct biedt voor de groeiende mobiliteit naar, in en tussen (groot)stedelijke netwerken. Om de extra groei qua reistijd en capaciteit in de regio op te kunnen vangen is vooral in de spits een aantal verbeteringen nodig:

- ▶ de verbetering van doorstroming, lijnvoering en frequentie van een aantal tangentbuslijnen;
- ▶ het geschikt maken van de tracés van lijn 2 en lijn 9 voor breed materieel en/of voor extra spitstrams;
- ▶ de inzet van extra Interliners voor comfortabel rechtstreeks busvervoer in en naar Haaglanden, onder andere vanuit Westland naar Den Haag.

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. Het stadsgewest Haaglanden heeft geen bevoegdheid over die lijnen, maar zet zich met gemeenten en provincie in voor realisering van de ambities van Stedenbaan; een belangrijke toevoeging aan het openbaar vervoer op Zuidvleugelniveau. Het stadsgewest stelt alles in het werk om in 2007 op beide lijnen een frequentieverhoging naar 15-minutendiensten 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 Oudelijijn.

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 drie stations lopen pilotstudies. Voor het Binckhorstgebied wordt eerst nagegaan of verbetering van de bereikbaarheid vanuit het OV-knooppunt Voorburg voldoende kan zijn of dat realisatie van een nieuw Stedenbaanstation Binckhorst aan de orde is. Een 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.

Het stadsgewest Haaglanden vindt dat nieuwe stations alleen moeten worden gerealiseerd 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. Het stadsgewest gaat ervanuit dat nieuwe stations door het Rijk gefinancierd 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 rechtstreekse aansluiting van 8 keer per dag op de HSL-Zuid en 8 keer per dag via een HSL-shuttle naar Rotterdam. Haaglanden is voorstander van realisatie van de HSL-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 het stadsgewest 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 betrokken worden.

Op randstedelijk niveau is het spoor onvoldoende betrouwbaar. Om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken, moet dit fors verbeteren. Het stadsgewest deelt de rijkswisie 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.

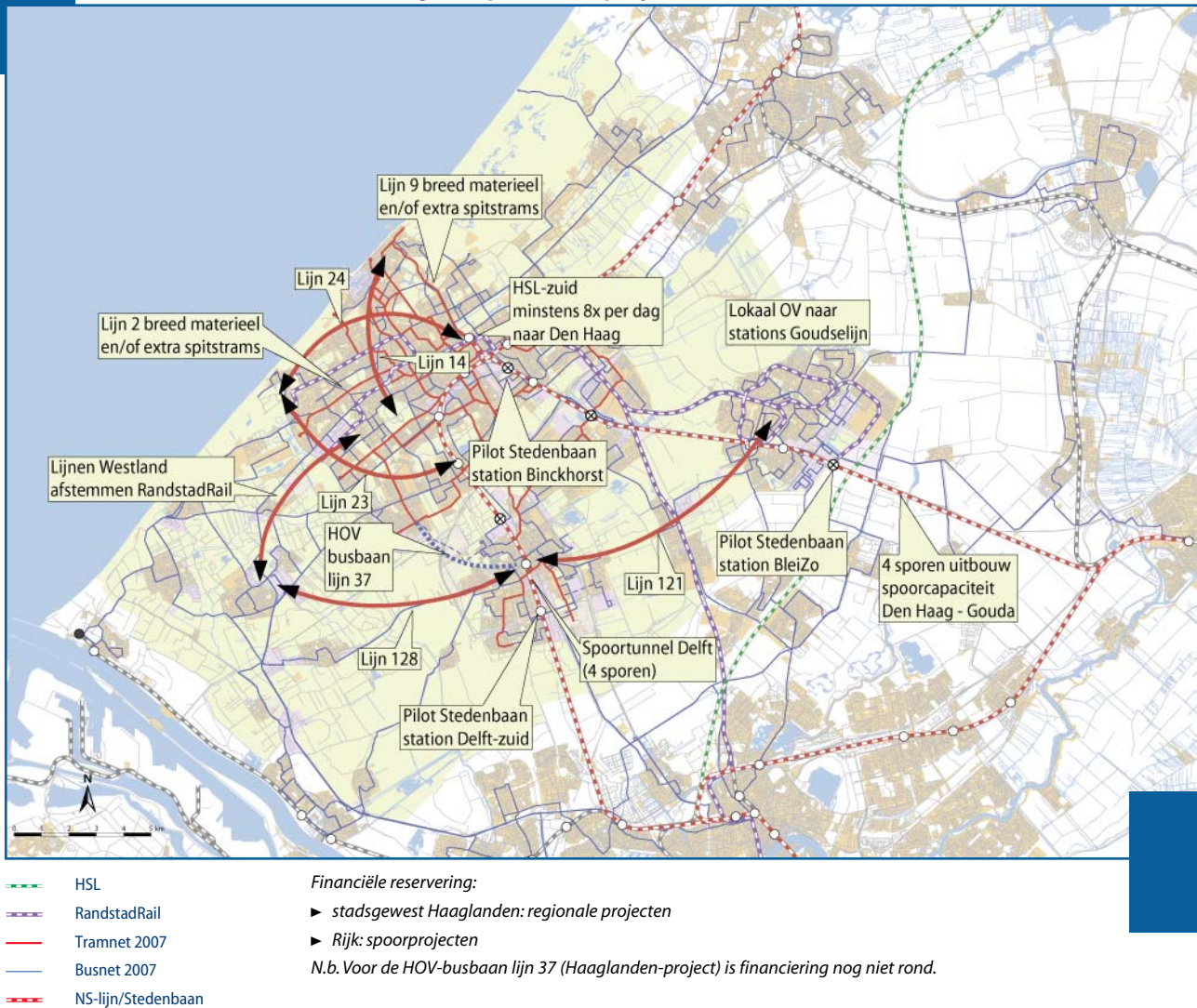
Haaglanden gaat ervanuit dat het Rijk bij nieuwe investeringen prioriteit geeft aan verbindingen met het grootste maatschappelijke belang (meer dan 25.000 reizigers per dag), te weten Leiden-Den Haag-Rotterdam (meer dan 40.000 reizigers per dag). Viersporigheid op dit hele traject is noodzakelijk. De Spoortunnel Delft moet daarom op afzienbare termijn viersporig beschikbaar zijn. Hiermee verbetert de aansluiting van de regio 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 viersporigheid 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.

De volgende kaart geeft een overzicht van de regionale investeringsprojecten openbaar vervoer tot 2015 waarvoor financiële reservering in het Uitvoeringsprogramma is vastgelegd. Op deze kaart zijn ook de pilots Stedenbaan en de overige rijksspoorprojecten aangegeven.

Regionaal OV-net – investeringsprojecten tot 2015

Uitwerkings- en planstudieprojecten



D Projecten verkenningfase openbaar vervoer 2015-2020 en verder

Op de volgende 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 hier met name om uitbouw van het light-rail-netwerk richting Scheveningen, Westland/Maassluis, Rotterdam en Leiden en omstreken, zowel vanuit Den Haag als vanuit Zoetermeer. Alleen in samenhang met voldoende vervoersvraag en 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 het stadsgewest voor deze periode ook voor een rechtstreekse aantakking op de HSL-Oost.

Regionaal OV-net verkenningenprojecten 2015-2020 en verder



Zonder financiële reservering.

- HSL
- NS-lijn/Stedenbaan
- RandstadRail
- Halte RandstadRail

Stations Stedenbaan

- Bestaand
- Nieuw

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 ten minste 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).

Het stadsgewest ontvangt sinds 2003 van het Rijk een extra impuls voor sociale veiligheid van € 9,5 mln per jaar waarvan 80% is geoormerkt voor toezicht op de tram. Het overige budget is voor opleiding van personeel, voorlichting en publiekscampagnes. Het stadsgewest 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 het stadsgewest tijdig met voorstellen hoe we invulling geven aan het sociale veiligheidsbeleid na 2008.

F Verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer

Het streven 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. Het stadsgewest streeft ernaar dat in 2007 alle bussen in de regio Haaglanden voorzien zijn van een lagevloer. Deze zijn dan nog niet rolstoeltoegankelijk. Wel zijn deze bussen al goed toegankelijk voor mensen met een functiebeperking. Aanpassing van bestaand trammaterieel is een geleidelijk proces, dat in de vervanging van de trams wordt meegenomen. Haaglanden en de wegbeheerders streven de komende jaren naar het rolstoeltoegankelijk maken van de bus- en de tramhaltes. Wegbeheerders spannen zich ook in om de aanlooproutes naar de haltes toegankelijk en veilig uit te voeren.

G Verbeteren reizigersinformatie en marketing

Haaglanden streeft 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 is al voorzien van deze panelen. Ook op de RandstadRail-haltes komen informatiepanelen. Individuele en actuele route- en reistijdinformatie realiseert het stadsgewest in de komende jaren ondermeer vanuit het project 'ICT in bereikbaarheid' (zie ook paragraaf 8.4.2 onder B).

Het stadsgewest Haaglanden kent prioriteit toe aan een positieve uitstraling van het openbaar vervoer in de regio Haaglanden en zet daarom samen met vervoerders en gemeenten in op betere marketing, met name op een betere informatievoorziening. Op landelijke schaal is OV 9292 bezig met het integreren van auto- en OV-informatie in de routeplanner. Voor enkele werkgebieden in Den Haag is ervaring opgedaan met bereikbaarheidsfolders voor medewerkers, waarin een reisadvies op maat is verstrekt. Ook werken we samen met de vervoerders aan één duidelijk en toegankelijk boekje voor de hele dienstregeling in Haaglanden (voor zowel het HTM- als het Connexxion-vervoer). Haaglanden zal ook met de vervoerders overleggen over extra marketinginspanningen in samenhang met de introductie van de chipkaart (zie ook 4.4.3 onder A).

H Structureel overleg met NS

Het stadsgewest zal structureel intensief overleg met NS hebben over alle aangelegenheden met betrekking tot het NS-gerelateerd openbaar vervoer, zoals verbetering van de aansluitingen tussen NS-diensten en het regionaal openbaar vervoer, locatie-ontwikkelingen rondom bestaande en beoogde nieuwe stations en de visieontwikkeling op de (inter)nationale bereikbaarheid van Den Haag en de regio per spoor.

4.4.3 Innoveren: chipkaart, tarievenbeleid en andere projecten

A Chipkaart invoeren en tarievenbeleid vaststellen

Vanaf 1 januari 2007 wordt de chipkaart in de rest van de regio Haaglanden ingevoerd. Het Rijk wil dat per 1 januari 2008 de chipkaart 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 openbaarvervoerketen (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 vervoerssoorten en in tijdstippen (spits- en daltarieven). Bij de verdere uitwerking van dit systeem kan afstemming plaatsvinden met de uitwerking van vormen van prijsbeleid van het autoverkeer. Het stadsgewest komt in 2005 met voorstellen voor tarievenbeleid gerelateerd aan de invoering van de chipkaart.

B Lijnennet bepalend voor ruimtelijke ontwikkelingen

Het LOB-traject (LocatieOntwikkeling en Bereikbaarheid) stelt dat infrastructuur bepalend is voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Betere benutting van het bestaande openbaarvervoerlijnnennet 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 het stadsgewest open voor pilots met nieuwe vormen van collectief vervoer, bijvoorbeeld bedrijfsvervoer en deeltaxi-gebruik, eventueel in samenhang met RegioTaxi. Het nodigt bedrijvengroepen en maatschappelijke organisaties uit om vanuit publiek-private samenwerkingsconstructies (PPS) met voorstellen te komen.

4.5 Financiën openbaarvervoerprojecten: 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. Het stadsgewest financiert noodzakelijke regionale openbaarvervoerinfrastructuurprojecten in principe 100%, uitgaande van sobere en doelmatige uitvoering van projecten. Aanpassingen aan haltevoorzieningen worden eveneens 100% gefinancierd. Extra bijdragen voor extra wensen van partijen moeten door hen zelf worden opgebracht. De spoorprojecten worden door het Rijk gefinancierd.

De projecten en beleidsmaatregelen met de daarbijbehorende financiering zijn uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma.

Voor de aangegeven regionale investeringsprojecten openbaar vervoer is € 125 miljoen beschikbaar uit het regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden, budget 2012-2015 (zie de uitwerkingstabel in het Uitvoeringsprogramma). Niet alle noodzakelijke investeringen om de ambitie waar te maken zijn hiermee gefinancierd; extra middelen zijn nodig (zie planstudie- en verkenningentabel in het Uitvoeringsprogramma).

5.1 Belang: de fiets is de basis voor 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 voor het 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. Het stadsgewest 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 bezien 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 tot 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 periode tot 2007 worden 70 knelpunten in het regionaal fietsnet opgelost of in uitvoering genomen.

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

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

Het stadsgewest coördineert en subsidieert de aanpak van regionale en lokale fietsknelpunten. Het stadsgewest is geen wegbeheerder en voert geen fiets-infrastructuurprojecten uit. In het kader van mobiliteitsmanagement stimuleert het samen met gemeenten het fietsgebruik in het woon-werkverkeer.

5.3 Doelstelling: meer verplaatsingen op de fiets

Het stadsgewest Haaglanden streeft tot 2020 naar:

- ▶ het minimaal handhaven en zo mogelijk verhogen van het aandeel fietsverplaatsingen in het totale aantal verplaatsingen. Ongeveer eenderde van het totale aantal verplaatsingen in de spits in de regio Haaglanden gaat nu al op de fiets;
- ▶ een toename van het aandeel fietsverplaatsingen in het stedelijk gebied met accent op het woon-werkverkeer. Uit de zojuist genoemde feiten en cijfers blijkt dat er voldoende potentieel is om het aantal verplaatsingen per fiets te vergroten.

5.4 Aanpak: kwaliteit fietsroutes en fietsvoorzieningen verbeteren

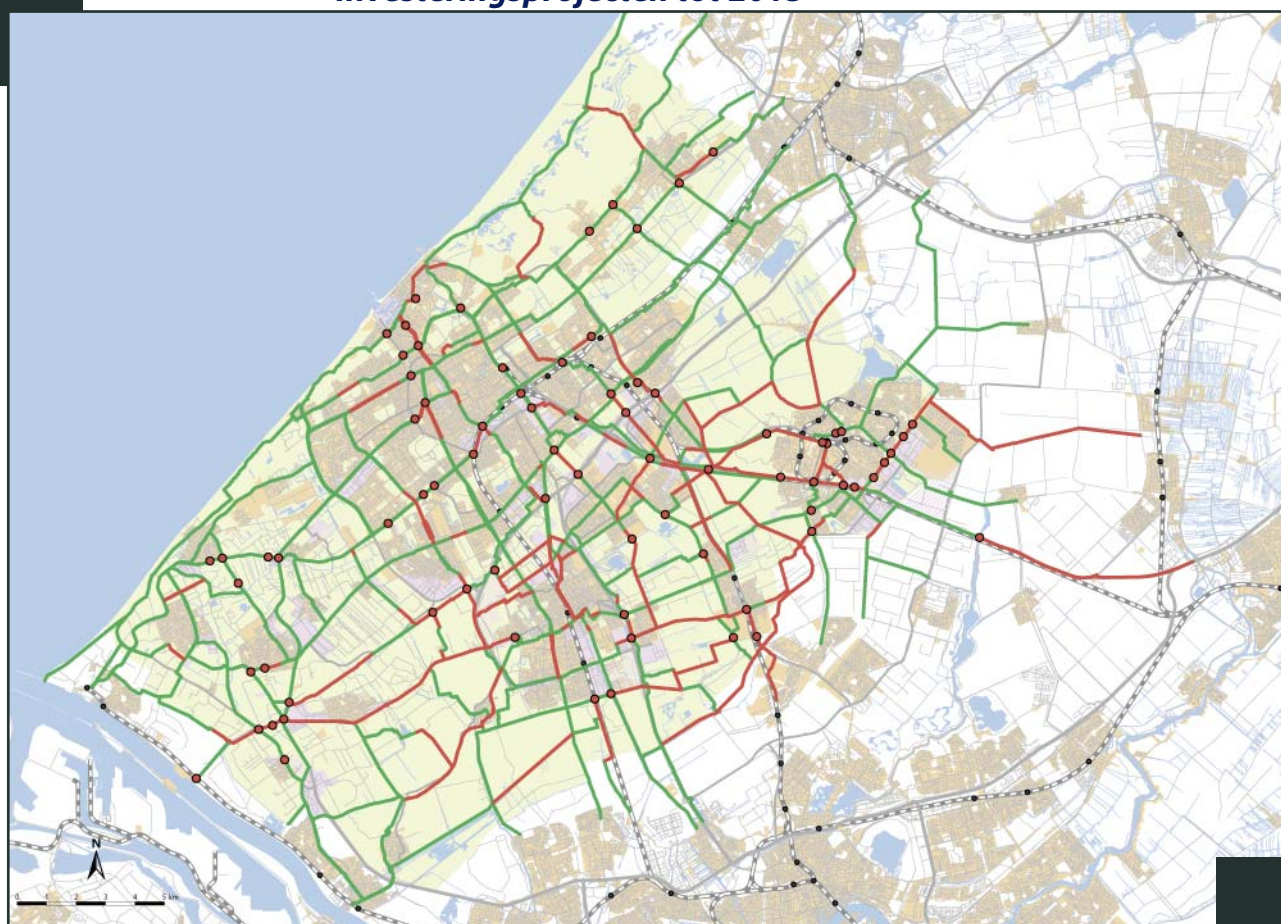
De doelstellingen voor het fietsverkeer wil het stadsgewest op de volgende wijze realiseren.

5.4.1 *Continueren: aanpakken knelpunten regionaal fietsroutenet, subsidiëren fietsprojecten uit het Mobiliteitsfonds Haaglanden*

Het regionaal fietsroutenet Haaglanden omvat ruim 500 kilometer fietsroute. Op dit fietsroutenet zijn circa 200 knelpunten. Tot 2007 worden 70 knelpunten aangepakt (Vijfjarenprogramma regionale fietsroutes). Dan resteren nog circa 130 knelpunten, die in de periode tot 2015 aangepakt moeten worden. Daarnaast gaat het stadsgewest door met het subsidiëren van lokale fietsprojecten uit het regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden.

De volgende kaart geeft de huidige knelpunten⁽⁷⁾ op de regionale fietsroutes aan. Inzet van het stadsgewest Haaglanden is om al deze knelpunten in 2015 opgelost te hebben. Het stadsgewest reserveert minimaal 50% subsidie voor het aanpakken van al deze knelpunten.

Regionaal fietsroutenet – gefinancierde en investeringsprojecten tot 2015



- Knelpunt: tunnel, viaduct of kruispunt
- Knelpunt wegvak
- Regionaal fietsroutenet

Stadsgewest Haaglanden: 50% financiële reservering. (stand van zaken knelpunten: mei 2005).

(7) Een knelpunt is een ontbrekende of kwalitatief onvoldoende fietsroutevoorziening.

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

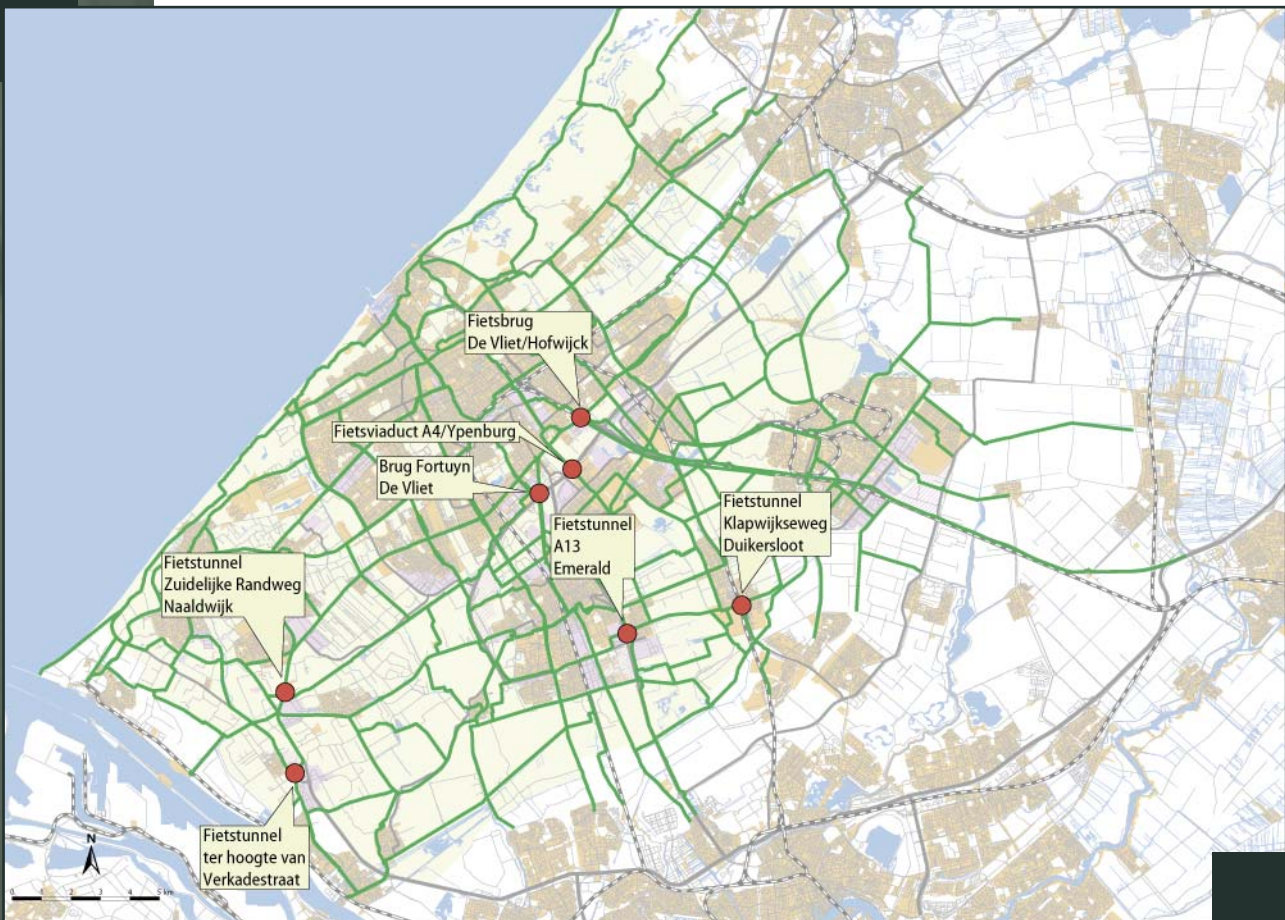
Het stadsgewest Haaglanden wil de aanpak van resterende knelpunten in het regionaal fietsroutenet intensiveren. Het streeft ernaar om in 2015 alle resterende knelpunten opgelost te hebben.

B Extra subsidie voor zeven grote knelpunten

Het stadsgewest stelt extra subsidie voor zeven grote knelpunten in het regionaal fietsroutenet beschikbaar. 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. Het stadsgewest subsidieert deze projecten voor 75%.

Op de volgende kaart zijn de zeven knelpunten weergegeven.

Regionaal fietsroutenet – zeven grote investeringsprojecten tot 2015



Stadsgewest Haaglanden: 75% financiële reservering.

C Subsidie voor VAT-kosten van fietsprojecten

Het stadsgewest verleent subsidie voor VAT (Voorbereiding, Administratie en Toezicht)-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. Het stadsgewest investeert ook in fietsstallingsvoorzieningen bij openbaarvervoerhaltes. 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

Bij wijze van proef heeft het stadsgewest in 2004 circa 100 kilometer regionale fietsroutes getoetst op kwaliteit met behulp van de kwaliteitsmonitor. De fietsroutes beoordeelden we op samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, comfort en sociale veiligheid. Wegbeheerders kunnen de uitkomsten van deze toetsing gebruiken bij de onderhoudsprogramma's. Door het verwachte succes wordt deze aanpak voortgezet.

F Onderzoek naar bewegwijzering

Goede bewegwijzering verhoogt de kwaliteit van het fietsen. Het stadsgewest 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 van het regionale fietsroutenet en aantrekkelijkheid verhogen

Het huidige fietsroutenet in de regio Haaglanden is primair ontwikkeld als utilitair fietsnet en waarborgt de fietsbereikbaarheid van onder meer de regionale werk-gelegenheidsgebieden. Het stadsgewest wil in afstemming op de ruimtelijke keuzes die worden gemaakt in het LOB-project en in het kader van de herziening van het RSP, het regionaal fietsroutenet actualiseren. Bij deze actualisatie zorgen we 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 het stadsgewest meer de aantrekkelijkheid van de fietsroutes voor recreatief gebruik verhogen. Ook gezien 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 tracés langs spoorwegen of vaarwegen meerwaarde kunnen hebben voor zowel utilitair als recreatief gebruik.

5.5 Financiën fietsprojecten: forse bijdrage van het stadsgewest

Het stadsgewest draagt bij uit het regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden:

- ▶ 50% over de subsidiabele kosten aan de financiering van het oplossen van de reguliere knelpunten op het regionaal fietsroutenet; de overige financiering moet komen van de wegbeheerders;
- ▶ maximaal 75% over de subsidiabele kosten aan de zeven benoemde grote knelpunten in het regionale fietsroutenet (zie 5.4.2 onder B); de overige financiering moet komen van de wegbeheerders of uit andere financieringsbronnen, bijvoorbeeld PPS-mogelijkheden;
- ▶ 50% over de subsidiabele kosten aan de financiering van lokale fietsprojecten.

De financiering van de fietsprojecten en de beleidsmaatregelen worden nader uitgewerkt in het nader vast te stellen Vierjarenprogramma fiets 2006-2009. Eventuele nieuwe routewijzigingen van het regionale fietsroutenet worden bij de vaststelling van dit programma door het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden meegenomen. Het totale pakket aan projecten op het regionaal fietsroutenet wordt uitgewerkt in dit Vierjarenprogramma. Voor de uitvoering van het programma wil het stadsgewest contracten afsluiten met de wegbeheerders. Financiering van het Haaglanden-deel van de kosten van het aanpakken van alle huidige knelpunten is rond op basis van de aangegeven percentages met de gereserveerde budgetten in IPVV 2006 en € 30 miljoen uit het regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden uit het budget 2012-2015.

6.1 *Uitgangspunt: betere benutting van het regionaal wegennetwerk*

In paragraaf 2.3 gaven we aan dat tot 2015 een mobiliteitsgroei van 20 tot 30% wordt verwacht. De mogelijkheden om nieuwe wegen bij te bouwen om het groeiend verkeersaanbod te verwerken, zijn ruimtetechnisch gezien beperkt of slechts tegen zeer hoge kosten mogelijk. Daarom neemt het stadsgewest een betere benutting van het huidige wegennet als uitgangspunt. 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 netwerk-niveau 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 het stadsgewest 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 anderhalf keer de reistijd in de huidige dalperiode. Hierbij is geen rekening gehouden met incidentele vertragingen, b.v. als gevolg van ongevallen.
- ▶ 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*

Het stadsgewest is geen wegbeheerder. Het heeft dus geen wegen in beheer en onderhoud en legt geen wegen aan. Het stadsgewest 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 het stadsgewest voor het afwegen van de noodzakelijke maatregelen om een optimaal wegennet te realiseren. Het verleent subsidies aan wegbeheerders voor het realiseren van regionale doelmatige en economisch rendabele maatregelen. Het onderhandelt met het Rijk over bijdragen uit het MIT aan wegenprojecten in de regio.

Naast de samenwerking met andere overheden die momenteel al plaatsvindt in het kader van de netwerkanalyses voor de MIT-programma's op het niveau van de Zuidvleugel, zal het stadsgewest actie ondernemen om deze samenwerking een structureel karakter te geven. Ook op randstedelijk niveau zal het stadsgewest zonodig streven naar verbetering van de samenwerking. Dit alles ten behoeve van een betere bereikbaarheid van de regio.

6.3 Doelstelling: kortere en beter voorspelbare reistijd en minder incidentele lange vertragingen⁽⁸⁾ in de spits in 2020

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

A Beter voorspelbare reistijd in 2020

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

B Kortere reistijd in de spits: in 2020 duurt een autorit binnen Haaglanden in de spits maximaal 15 minuten langer dan in de daluren

Naast het opvangen van de groei van het autoverkeer is het verminderen van het spitsprobleem de belangrijkste opgave. Het stadsgewest streeft naar gemiddeld kortere reistijden in de spits in 2020 op autoritten binnen Haaglanden. Dit streven heeft betrekking op het gemiddelde van alle autoritten binnen Haaglanden.

Het stadsgewest stelt als doelstelling dat een autorit binnen Haaglanden in de spits maximaal 15 minuten langer duurt dan buiten de spits. Deze 15-minuten doelstelling komt voor langere autoritten binnen Haaglanden ongeveer overeen met een spits/dal-factor van 1.5. Op kortere autoritten kan 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 tot 45 minuten, dus eveneens met een marge van 15 minuten tussen spits en dal.

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

Net als het Rijk zetten we ook 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. 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 de regio niet alleen oplossen. Andere overheden en wegbeheerders zijn hiervoor vooral aan zet. Verbeteringen in het regionale wegennet in Haaglanden kunnen er tegelijkertijd voor zorgen dat de reistijd van en naar bestemmingen buiten Haaglanden ook verbetert.

6.4 Aanpak: continueren, intensiveren, innoveren

Het stadsgewest 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 de volgende projecten. Deze projecten zijn in voorbereiding of in uitvoering. Uiteraard geldt voor alle projecten dat de geldende ruimtelijke procedures en milieuprocedures bij de uitwerking en uitvoering in acht worden genomen.

⁽⁸⁾ Een lange vertraging is een vertraging van meer dan 20% van de normale spitsrijd.

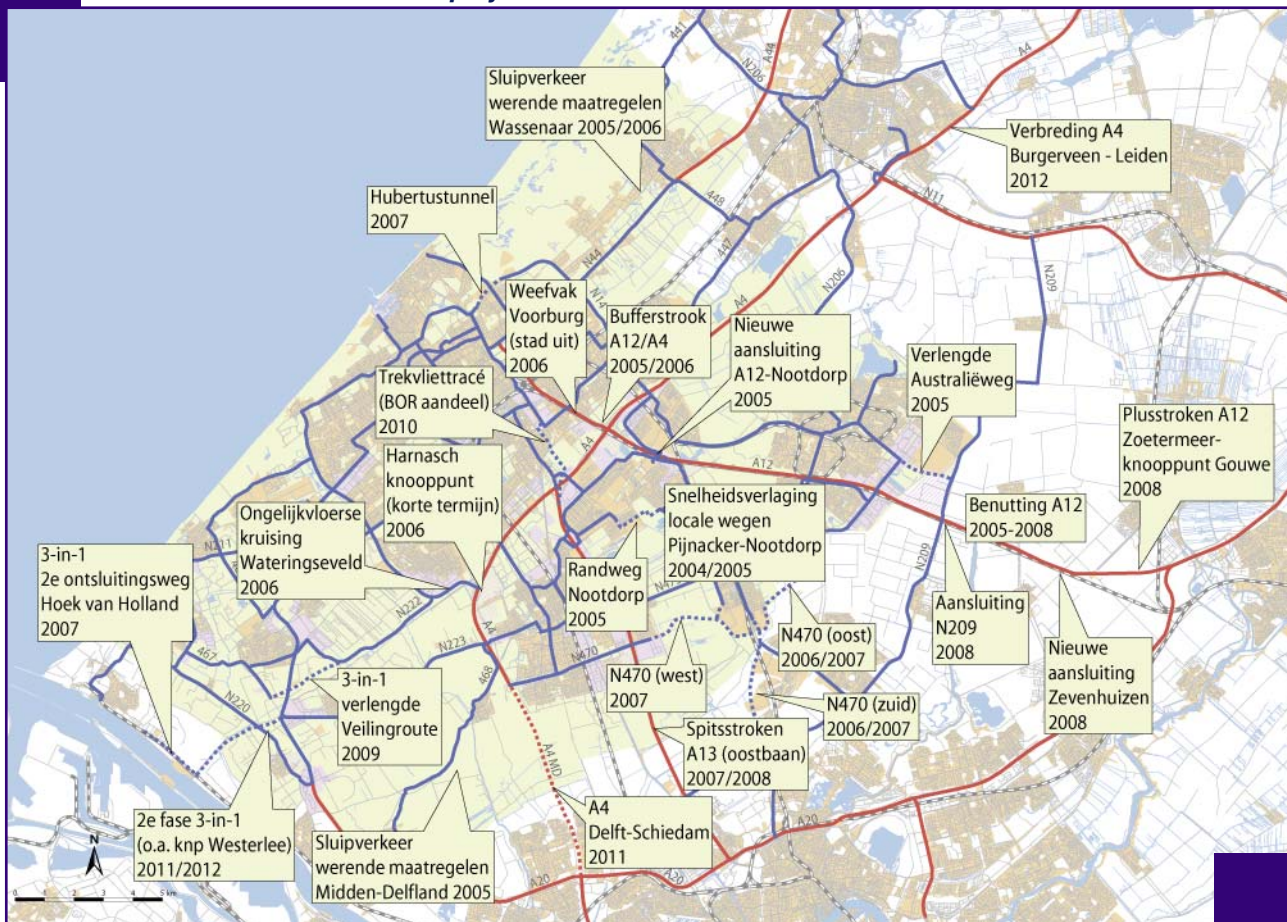
Grote gefinancierde autoprojecten, uit te voeren tot 2011

Status uitvoering project (peildatum 29 juni 2005)		Gereed
Rijswijkseplein Den Haag	Uitgevoerd; Financieel gereed 2005	2004
Snelheidsverlaging lokale wegen Pijnacker-Nootdorp	Deels uitgevoerd	2004-2005
Randweg Nootdorp	In uitvoering	2005
Nieuwe aansluiting A12/Nootdorp	Uitgevoerd; financieel gereed 2005/2006	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
N 470 (2 x 1)	In uitvoering	2006-2007
Pakket Integrale benutting Den Haag-Gouda 'A12 Vernieuwd op weg', en spoedwetprojecten A12/A4 waaronder: - plusstroken A12, - nieuwe aansluiting N209, - nieuwe aansluiting Zevenhuizen (N219), - 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 2e ontsluitingsweg Hoek van Holland (fase 1), - reconstructie Westerlee (fase 2)	In voorbereiding	2007-2009 2007-2009 2011-2012
Trekvliesstracé (regiofonds BOR-aandeel)	MER loopt	2010
A4 Delft-Schiedam (volgens plan Norder of de alternatieven MER (rijksproject)	MER loopt	2011
Verbreiding A4 Burgerveen-Leiden (rijksproject)	In uitvoering	2012

Op de volgende kaart zijn alle bovenstaande projecten aangegeven.

Regionaal wegennet – gefinancierde projecten tot 2011

Realisatieprojecten



Wegennet

- Regioweg
- Regioweg (toekomstig)
- Rijksweg
- Rijksweg (toekomstig)

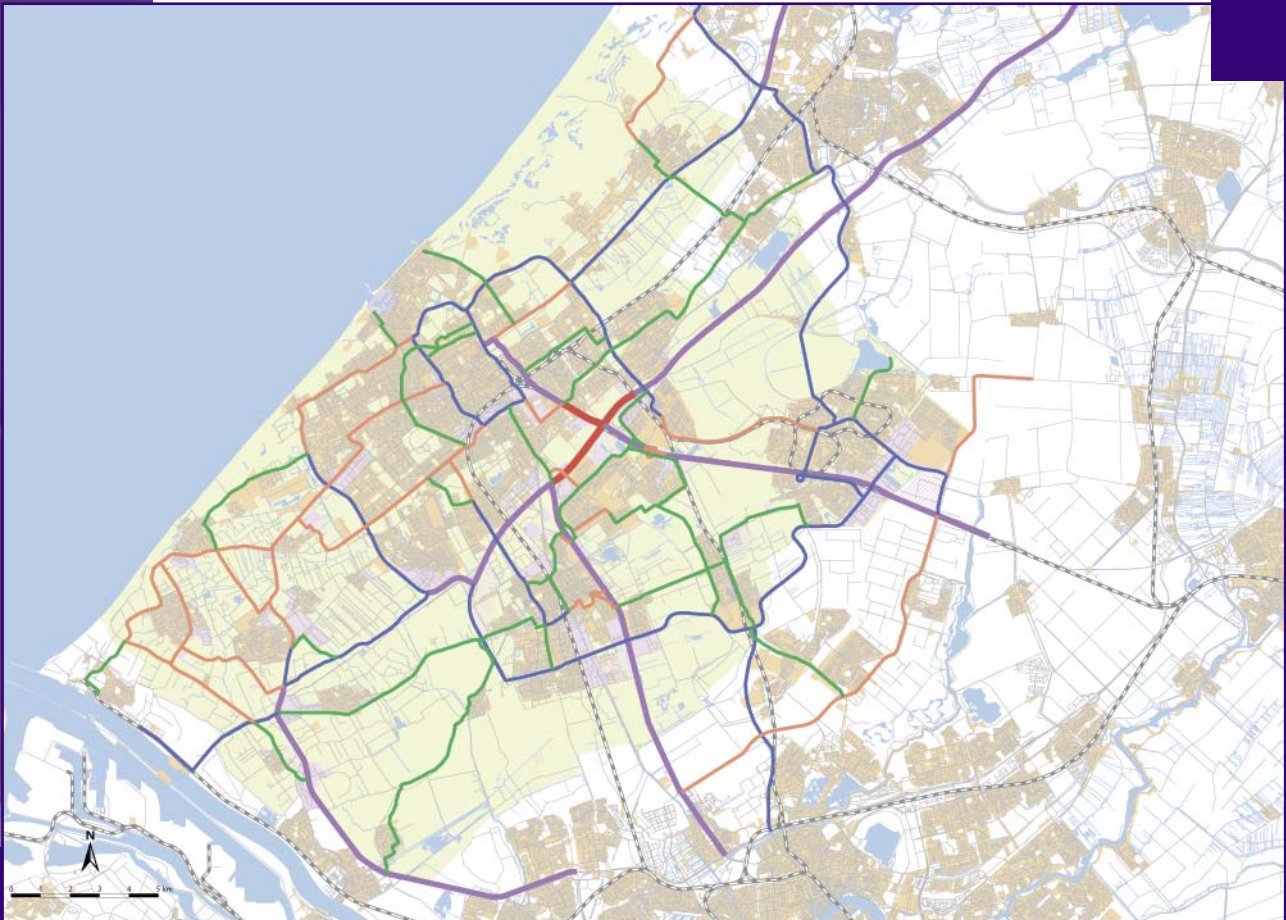
Met financiële reservering.

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

Het grootste deel van het autoverkeer verplaatst zich binnen de regio. Aan de hand van de hoeveelheid verkeer (intensiteit) en van 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 belangrijker is het 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. Het stadsgewest zal samen met alle wegbeheerders op korte termijn de netwerkprioritering verder uitwerken waarbij rekening wordt gehouden met de te realiseren nieuwe weginfrastructuur, zoals genoemd in deze nota.

Regionaal wegennet – netwerkprioritering 2004



Prioriteit bereikbaarheid

- 1 (hoogste)
- 2
- 3
- 4
- 5 (laagste)

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 het doorgaande 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 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 en eventueel om te leiden via andere (nieuwe) in- of uitvalswegen van Den Haag, zoals de Noordelijke Randweg en straks het Trekvljettracé.

**B Aansluitingen tussen rijkswegen en regionale wegen verbeteren;
belangrijke schakels versterken**

Knelpunten zitten voornamelijk op de aansluitingen van rijkswegen, 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 worden aangelegd.

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. De kans dat het onderliggend wegennet in geval van calamiteiten als uitwijkmogelijkheid moet worden gebruikt, neemt daardoor af. Mocht de N468 in noodgevallen toch gebruikt moeten worden als uitwijkmogelijkheid, dan moet hierbij altijd rekening gehouden worden met beperkingen van maximumsnelheid en gewicht. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig zoals de optimalisatie van het Kruithuisplein (aansluiting N470/A13) en een verbreding van de Provincialeweg/Beatrixlaan tussen Delft en Rijswijk naar 2x2-rijstroken.

De reeds in uitvoering zijnde maatregelen in het kader van 'A12 Vernieuwd op weg', de Spoodwet 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. Bij de verdere uitwerking van de aansluitingen van de westelijke en oostelijke Randweg van Pijnacker op de N470 nemen we de gevolgen voor de doorstroming op de N470 mee.

Als gevolg van onvoldoende doorstroming op de A44 heeft Wassenaar last van sluipverkeer op lokale wegen. In de corridor Leiden-Wassenaar-Den Haag zijn al diverse (benuttings)maatregelen gerealiseerd dan wel in voorbereiding. Om de capaciteitsproblemen verder aan te pakken en de sluipverkeerproblemen te verminderen is de aanleg van de RijnlandRoute (verbeteren verbinding A4/A44) noodzakelijk.

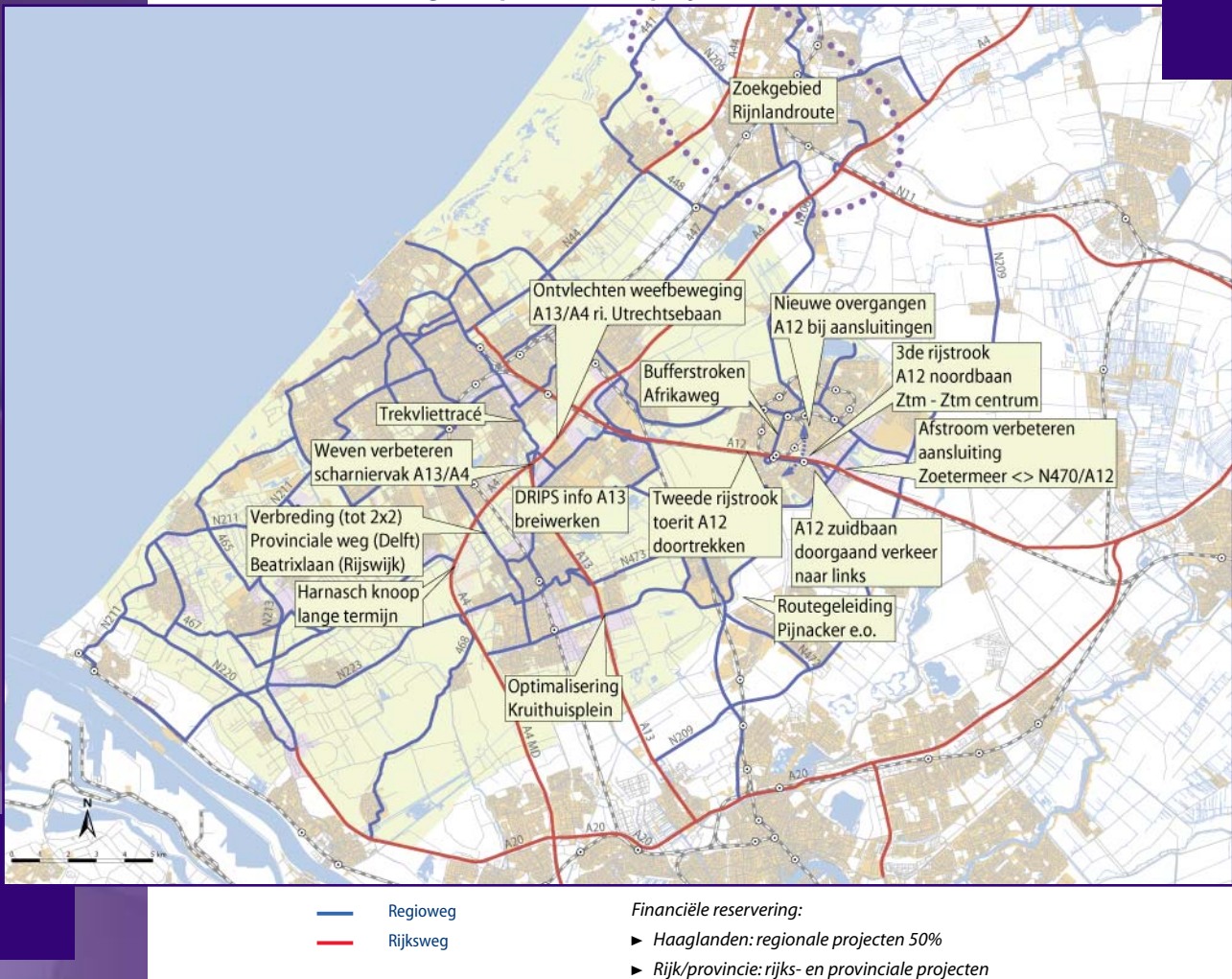
De onderstaande kaart geeft een overzicht van de investeringen in het regionaal wegennet tot 2015. Voor de op de kaart aangegeven projecten is financiële reservering vanuit het stadsgewest beschikbaar, met uitzondering van een financiële reservering voor de Rijnlandroute. Deze verbinding is een provinciaal project en ligt buiten de regio Haaglanden. Alle op de volgende kaart aangegeven projecten zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Hierin is onderscheid gemaakt tussen:

- ▶ projecten in uitwerkingsfase;
- ▶ enkele prioritaire projecten in de planstudiefase A.

Al deze projecten zijn nodig om de mobiliteitsgroei van het autoverkeer tot 2015 op te vangen.

Regionaal wegennet – investeringsprojecten tot 2015

Uitwerkings- en planstudie A-projecten

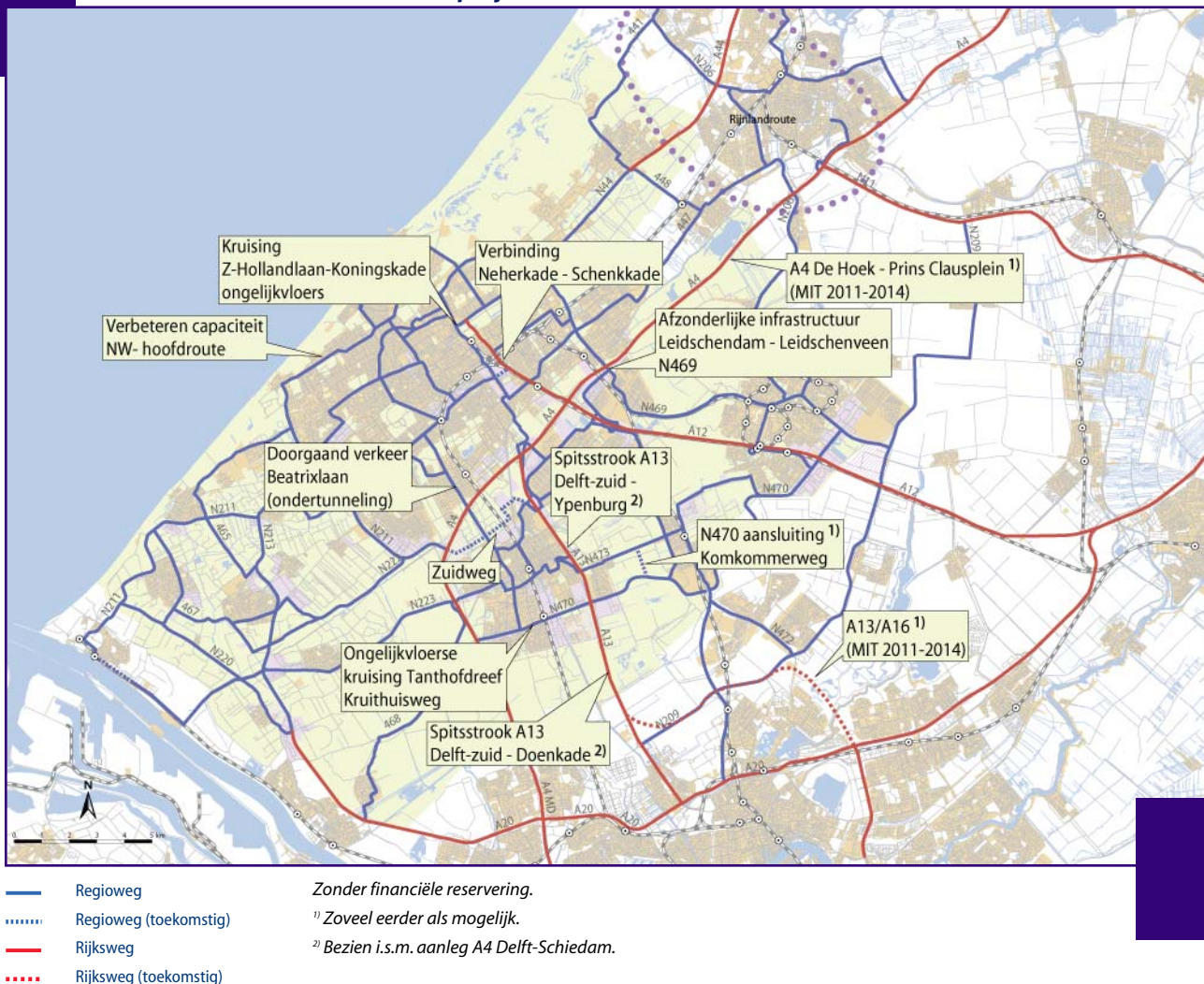


C Verdere verbeteringen zijn noodzakelijk: de voorbereidingsprojecten

Daarnaast is een groot aantal voorbereidingsprojecten in planstudiefase B (zonder financiële reservering) in het Uitvoeringsprogramma opgenomen. Deze projecten zijn noodzakelijk voor een betere autobereikbaarheid van de regio, maar vergen een wat langere voorbereidingstijd. Verbeteringen zijn nodig - ook vanwege leefbaarheidsproblemen - op delen van het regionaal wegennet in Den Haag, zoals de verbinding Neherkade-Schenkkade en de noordwestelijke hoofdroute. Verdere verbetering van de doorstroming op de Kruithuisweg in Delft door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising Kruithuisweg met de Tanthofdreef is noodzakelijk in samenhang met de ontwikkeling van Technopolis. Momenteel ontbreken voor deze projecten nog de financiële middelen.

Op de volgende kaart zijn deze voorbereidingsprojecten - planstudiefase B aangegeven.

Regionaal wegennet – voorbereidingsprojecten tot 2015 (e.v.) Planstudie-B projecten



D Langetermijn verbeteringen nodig: infrastructurele verkenningenstudies

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

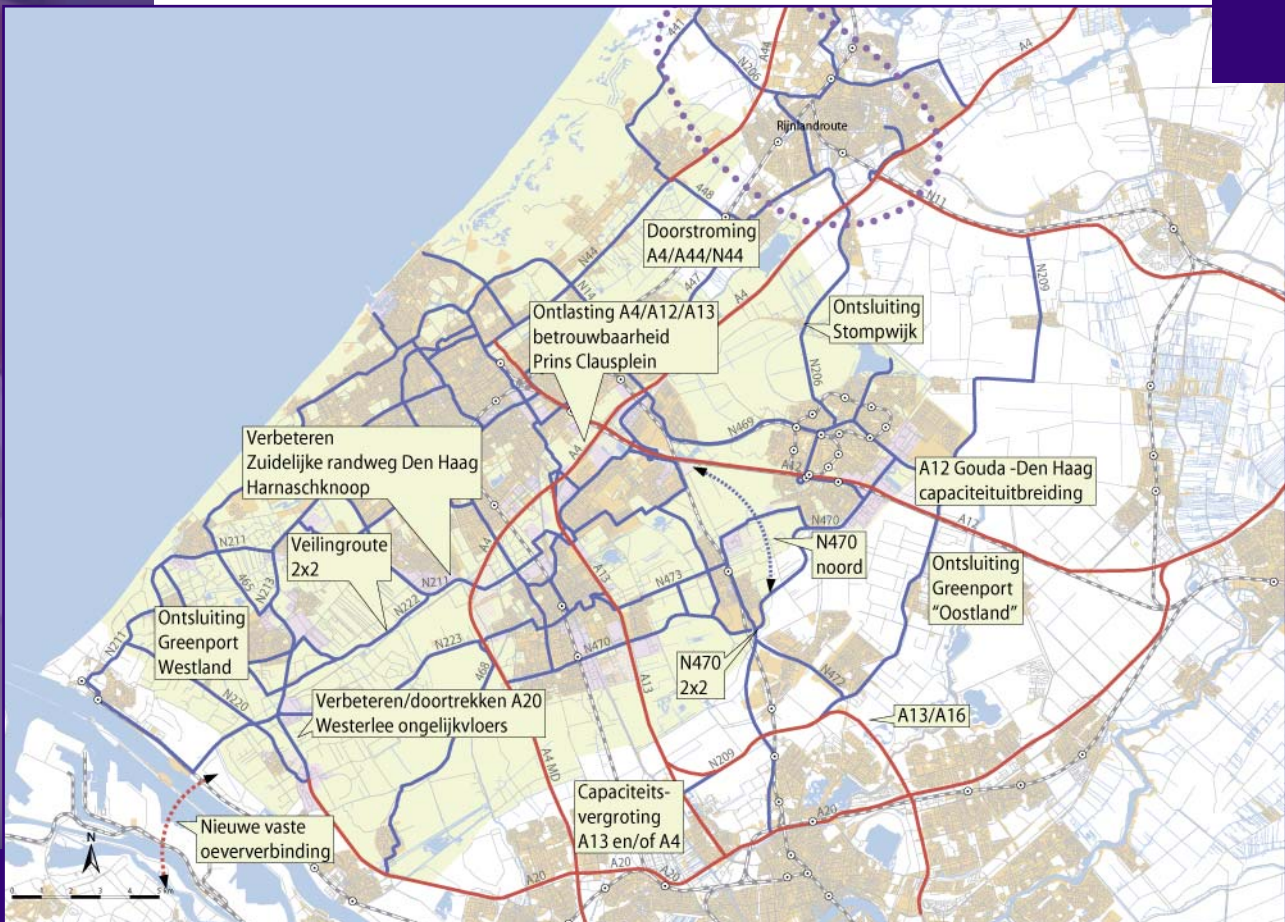
- In beeld is het verbreden van de Veilingroute naar 2x2-rijstroken met het doortrekken van de A20 en een ongelijkvloers knooppunt Westerlee. Dit in samenhang met het verbeteren van de Zuidelijke Randweg Den Haag en verdere verbetering van de Harnaschknoop met daarop aansluitend een nieuwe vaste oeververbinding 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/Pijnacker-Nootdorp te kunnen opvangen zijn op langere termijn aanvullende maatregelen nodig. Hierbij denken we aan capaciteitsvergroting op de A12, het verbreden van de N470 naar 2x2-rijstroken en een verkenningenstudie naar de aanleg van een N470-Noord;
- 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 (verkenningenfase MIT in relatie tot A4/Valkenburg);
- 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 ze kunnen komen tot een ontlasting van de A4/A13 en A12 en tot het waarborgen van de betrouwbaarheid van het Prins Clausplein (verkenningenfase MIT);

- De aanleg van de A4 Delft-Schiedam en de aanleg van de A13/A16 zijn mogelijk niet voldoende om de bereikbaarheid van Haaglanden vanuit zuidelijke richting op langere termijn te garanderen. Verbetering van de doorstroming in deze corridor is nodig. Mogelijk is capaciteitsvergroting op de A13 en/of A4 noodzakelijk.

Deze verkenningenprojecten zijn op de volgende kaart aangegeven.

Regionaal wegennet – verkenningenprojecten 2015-2020 en verder



— Regioweg
— Rijksweg

Zonder financiële reservering.

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

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

- ▶ Dynamisch verkeersmanagement op netwerkniveau: het treffen van dynamische maatregelen op wegen afhankelijk van de verkeerssituatie om weggebruikers te informeren en te sturen. Ondermeer het project 'ICT in Bereikbaarheid' (zie ook 8.4.2 onder B) voorziet in een eerste stap: betere reisinformatievoorziening;
- ▶ 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 het stadsgewest samen met Leidschendam-Voorburg nadere studie verrichten naar de wegontsluiting 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 projecten die nodig zijn om de autobereikbaarheid te verbeteren, worden voor maximaal 50% gefinancierd uit het regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden. Hiervoor zijn gelden ter medefinanciering gereserveerd in het IPVV 2006 en is uit het budget 2012-2015 € 99 miljoen gereserveerd voor de uitwerkingsfase-projecten en voor een aantal prioritaire projecten in de planstudiefase A van het Uitvoeringsprogramma. Voor de voorbereidingsprojecten (planstudie B-projecten) en voor de projecten in de verkenningfase is de bijdrage (nog) niet rond.

7.1 *Ontwikkeling: toename goederenvervoer*

Het goederenvervoer is in Haaglanden en omgeving sterk gerelateerd aan de greenport Westland-Oostland (het Westlands glastuinbouwcomplex en het glastuinbouwcomplex in Pijnacker-Nootdorp) en daarnaast aan de bevoorrading van de stedelijke gebieden.

In de Nota Ruimte wijst het Rijk de greenport Westland/Oostland 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 de Nieuwe Maas in Rotterdam. De provincie Zuid-Holland is beheerder van deze regionale vaarweg.

Feiten en cijfers over goederenvervoer in Haaglanden

- ▶ Landelijk en ook voor Haaglanden wordt voor de periode tot 2020 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- en roll-off-schepen van Hoek van Holland. Dit geeft piekbelasting op de aan- en afvoerroutes.
- ▶ Het aandeel vrachtverkeer loopt op de Veilingroute op bepaalde momenten op tot boven de 50%.
- ▶ 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 vervoerd over de vaarroute Binckhorsthaven-Nieuwe Maas. Dit is vergelijkbaar met 50 tot 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*

Het stadsgewest 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 het stadsgewest samen met de wegbeheerders en het bedrijfsleven voor een efficiënt en duurzaam goederenvervoer. Het stadsgewest 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: het stadsgewest streeft naar gemiddeld kortere reistijden in de spits in 2020 op autoritten binnen Haaglanden; het gaat dan dus om het gemiddelde van alle autoritten binnen Haaglanden.

Daarnaast heeft het stadsgewest als doelstelling dat een (vracht)autorit binnen Haaglanden in de spits maximaal 15 minuten langer duurt dan buiten de spits. Deze 15-minutendoelstelling komt voor langere autoritten binnen Haaglanden ongeveer overeen met een spits/dal-factor van 1.5. Op kortere autoritten kan 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 tot 45 minuten, dus eveneens met een marge van 15 minuten tussen spits en dal.

7.4 De aanpak: continueren, intensiveren, innoveren

Het stadsgewest 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 tijdskritische 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 afgerond die van groot belang zijn voor het glastuinbouwgerelateerd goederenvervoer.

Grote gefinancierde goederenvervoerprojecten, uit te voeren tot 2011

Status uitvoering project (peildatum 29 juni 2005)		Gereed
3-in-1-project Westland:	In voorbereiding	
- aanleg verlengde Veilingroute, inclusief Zuidelijke Randweg Naaldwijk,		2007
- aanleg 2e ontsluitingsweg Hoek van Holland (fase 1),		2011/2012
- reconstructie Westerlee (fase 2)		
N 470 (2 x 1)	In uitvoering	2006/2007
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',	In uitvoering	2008
en spoedwetprojecten A12/A4 waaronder:		
- plusstroken A12,		
- nieuwe aansluiting N 209,		
- nieuwe aansluiting Zevenhuizen (N219)		
Aanleg spitsstroken A13 oostbaan tussen Doenkade en Delft-Zuid	In voorbereiding	2007/2008
(spoedwetproject - rijksfinanciering)		

Realisatie van bovenstaande projecten zorgt 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.⁽⁹⁾

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

A Verbeteren infrastructuur ten behoeve van greenport Westland/Oostland

Het stadsgewest 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 (Uitvoeringsprogramma planstudietabel A - met financiële reservering);
- ▶ het verbeteren van de aansluiting Kruithuisplein A12/N470 (Uitvoeringsprogramma planstudietabel A - met financiële reservering);
- ▶ planstudie naar de aansluiting van de Komkommerweg op de N470 als oplossing voor de overlast van het tuinbouwverkeer in Delfgauw en de Overgauwseweg in Pijnacker (voorbereidingsproject - planstudietabel B - zonder financiële reservering).⁽¹⁰⁾

B 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 (Tweede Maasvlakte) nodig. Voor de (langere) termijn is verbetering/verlenging van de A20, inclusief een ongelijkvloers knooppunt Westerlee, de verdubbeling van de Veilingroute (N54) en in samenhang daarmee de realisatie van een nieuwe vaste oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel gewenst. Voor het Westland is de N54 met goede aansluitingen van en naar het gebied de infrastructurele drager. Verbreding van deze verbinding is opgenomen in de verkenningenfase in het Uitvoeringsprogramma, voorsnog zonder financiële reservering. Nadere studies zullen in samenspraak met de stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam, Rijk en provincie volgen.

Voor de ontsluiting van het Oostlands glastuinbouwcomplex is op termijn verbreding van de N470 naar 2x2 rijbanen, capaciteitsvergroting van de A12 en een verkenningstudie naar de aanleg van de N470-noord noodzakelijk.

(Zie kaart 'Regionaal wegennet - verkenningenprojecten 2015-2020 en verder' in hoofdstuk 6.)

C Beter benutten vroege venstertijden 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.

(9) 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 willen graag dat het systeem gehandhaafd blijft of uitgebreid wordt. De evaluatie was te beperkt om vast te stellen in hoeverre het DRIS invloed heeft gehad op de wegbezetting en op het aantal verliesuren. Veel ervaring is opgedaan met technische en beheersmatige complicaties.

(10) Pijnacker-Nootdorp en het stadsgewest spannen zich in voor financiële dekking en realisatie van deze maatregel zo mogelijk vóór 2015. Bij de verdere uitwerking van deze aansluitingen op de N470 zullen de gevolgen voor de doorstroming op de N470 worden meegenomen.

Het stadsgewest 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'⁽¹¹⁾ 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.

D 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 gezien worden of bijvoorbeeld een DRIS, zoals bij de Flora Holland, bijdraagt aan een betere doorstroming.

E Beter gebruik Schie-vaarroute voor goederenvervoer

Het stadsgewest sluit aan bij het beleid van de provincie Zuid-Holland om het goederenvervoer over water te stimuleren en waar nodig voorrang te geven boven de recreatievaart. De provincie, beheerder van de Schie-vaarroute, heeft dit beleid vastgelegd in een ontwerpnota Vaarwegen. Onderdeel daarvan is de wijze van omgaan met brugopeningen: bij kruisingen van vaarroutes en doorgaande wegroutes is sprake van conflicten tussen het scheepvaartverkeer en het wegverkeer. Bij de Hoornbrug en de Geestbrug is daarom in het verleden gekozen voor spitsuursluiting en heeft het wegverkeer dus absolute voorrang in de spits. Andere bruggen kennen deze spitsuursluiting niet. De provincie wil nu bekijken of een andere wijze van omgaan met brugopeningen meer recht kan doen aan zowel de belangen van de (vracht)scheepvaart als het wegverkeer. Nieuwe ontwikkelingen, zoals dynamisch verkeersmanagement te water, bieden meer mogelijkheden daartoe. Het doel is scheepvaartverkeer te reguleren waardoor brugopeningen voorspelbaar en kort worden met altijd voldoende tijd tussen openingen voor het herstel van het wegverkeer. Brugbediening in de spits wordt hierdoor een optie.

F 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. Samen met de provincie Zuid-Holland wil het stadsgewest zoeken naar innovatieve concepten voor distributie van goederen in het algemeen en vervoer van gevaarlijke stoffen over water in het bijzonder. Ook is het stadsgewest betrokken bij het project goederenvervoer-management Honderdland, waarin het gaat om het managen van goederenvervoerstromen door de vervoerders onderling. Momenteel wordt op verzoek van de gemeenten gezien waar en hoe dit project een vervolg zou kunnen krijgen.

(11) 'Schone stad' is project van de gemeente Den Haag. Per winkelstraat werden bevoorrading en afvalinzameling georganiseerd. De pilot duurde tot voorjaar 2005. Als gevolg van de positieve evaluatie wordt deze aanpak nu breder toegepast.

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 het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving - en met name van de luchtkwaliteit - vooral in de binnensteden. Het stadsgewest stimuleert de ontwikkeling en het gebruik van schoon, stil en zuinig materieel waar mogelijk. Het stadsgewest zal in het nog op te starten overleg met de vervoerders en de gemeenten in het kader van de stedelijke distributie bezien of er mogelijkheden zijn om vervoerders die met milieuvriendelijke materieel rijden, meer faciliteiten te bieden bij de distributie van goederen, bijvoorbeeld verruiming of ontheffing van venstertijden.

7.5 Financiën goederenvervoerprojecten: 50% subsidie

De projecten en beleidsmaatregelen voor het goederenvervoer zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma overeenkomstig de categorieën zoals aangegeven in hoofdstuk 6. Autoprojecten komen in principe in aanmerking voor 50% subsidie uit het regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden. In voorkomende gevallen kan aan een goederenvervoerproject vanwege het specifieke regionaal belang voor de concurrentiepositie van de regio Haaglanden een hoger subsidiepercentage worden toegekend.

The background of the cover is a photograph of a traffic light and a road sign. The traffic light is black with several white lenses, some of which are illuminated. It is mounted on a yellow pole. Below the traffic light is a circular road sign with a blue border and a white center. The background is a warm, yellowish-orange gradient.

Mobiliteitsmanagement tot 2020

Hoofdstuk

8

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 duurzaam bereikbaar te houden. Immers, extra wegcapaciteit is 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 hoofdstuk 1 is aangegeven dat het stadsgewest, in aanvulling op het rijksbeleid dat momenteel wordt ontwikkeld inzake het aanscherpen van de milieunormeringen, nog in 2005 een notitie zal opstellen over de mogelijkheden van meer duurzame mobiliteit. De bijdragen van een aantal mobiliteitsmanagementmaatregelen, zoals vervoermanagement, P&R's en transferia zullen daarin nader worden beschouwd.

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. De keuze voor het openbaar vervoer 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 openbaarvervoercapaciteit in de spits meer nodig is voor vervoer van woon-werkverkeer. Scholen zouden bijvoorbeeld ook vanuit gezondheidsoogpunt kunnen stimuleren dat leerlingen op de fiets naar school komen. Het stadsgewest wil samen met de gemeenten waar mogelijk dit bevorderen, bijvoorbeeld in het kader van verkeerseducatie.

Dit hoofdstuk laat zien wat het stadsgewest 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 75 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.
- ▶ In 2001 is de herkomst en vervoerwijze van de medewerkers in het Binckhorst-gebied in Den Haag onderzocht. Hieruit blijkt dat een kwart van de medewerkers, die op maximaal 2,5 kilometer van het werk woont met de auto naar het werk komt. Onderzoeken bij individuele bedrijven in andere gebieden van Haaglanden (Rijswijk, Zoetermeer, bedrijvensgebied Forepark) laten eenzelfde beeld zien.

8.2 Taak: mobiliteitsmanagement voor woon-werkverkeer bevorderen

Het stadsgewest bevordert met name voor het werkgerelateerd verkeer het aanbieden van alternatieven voor het autogebruik in samenhang met maatwerk in parkeerbeleid. Daarnaast stimuleren we waar mogelijk het gebruik van alternatieven door het sociaal-recreatief verkeer.

8.3 Doelstelling: bewust keuzegedrag reiziger stimuleren

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

8.4 Aanpak: samenwerken, afstemmen en maatwerk leveren

Het stadsgewest wil de doelstelling voor mobiliteitsmanagement realiseren door de volgende aanpak.

8.4.1 Continueren: samenwerking tussen bedrijven en overheden loont

Sinds enkele jaren werkt het stadsgewest per bedrijfengebied samen met bedrijven en gemeenten aan het beheersbaar houden van het autoogerelateerde woon-werkverkeer. In het Bezuidenhout is deze aanpak zeer succesvol. De bedrijven financieren gezamenlijk het vervoercoördinatiecentrum (VCC) Bezuidenhout. Inmiddels is dit VCC uitgegroeid tot een VCC Den Haag, waar bedrijven uit het Centrum en uit Benoordenhout zich bij hebben aangesloten. Haaglanden richt zich in deze aanpak op het ondersteunen van bedrijven en gemeenten bij het vormgeven en uitvoeren van mobiliteitsmanagementactiviteiten door de bedrijven zelf.

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 drie 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).

Het stadsgewest 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 het stadsgewest verder aan deze reeds gestarte aanpak. Het spreekt jaarlijks met de gemeenten af welke bedrijfengebieden in aanmerking komen voor het opstarten van deze aanpak.

8.4.2 Intensiveren: projecten beter afstemmen op de reiziger

A *Betere overstappunten, transferia en P&R's realiseren*

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

- ▶ de verbeteringen richten zich primair op het werkgerelateerd verkeer, daarnaast stimuleren we medegebruik door sociaal-recreatief verkeer 's avonds en in de weekends;
- ▶ de locatie van het overstappunt, transferium of P&R 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 als de aanvullende voorzieningen (bijvoorbeeld deelauto, OV-fietsgebruik, dienstfietsen);
- ▶ de voorzieningen leveren aantoonbaar voordeel op 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, transferium of P&R.

Het stadsgewest onderzoekt momenteel samen met overige betrokken partijen het opzetten of verbeteren van regio-P&R's. Vanuit de richting Rotterdam wordt gedacht aan een P&R bij Hoornwijk en/of bij Delft-Zuid en vanuit de richting Utrecht aan een P&R bij Zoetermeer-Oost/Bleizo. Vanuit Amsterdam/Leiden is er al het transferium 't Schouw. De provincie Zuid-Holland bekijkt momenteel of hier verbeteringen mogelijk zijn die bijdragen aan een hoger gebruik. Verder bekijken we de mogelijkheid van een P&R in Forepark en bij station Ypenburg. Voorwaarde voor deze P&R's is de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer. In het kader van het Vierjarenprogramma mobiliteitsmanagement kunnen gemeenten aanvullende locaties aanmelden.

Het stadsgewest onderzoekt de mogelijkheden van een P&R Hoornwijk. De overstaplocatie voor openbaar vervoer bij het ziekenhuis Leijenburg verbetert in samenhang met de realisatie van RandstadRail.

Het stadsgewest neemt voor zover wenselijk en noodzakelijk een coördinerende en stimulerende rol op zich bij het onderzoek en de organisatie van P&R-voorzieningen. In 2005 wordt een inventarisatie van de mogelijkheden van betere benutting van transferia en P&R's gedaan. Deze inventarisatie wordt betrokken bij de uitwerking van het beleid dat een bijdrage kan leveren aan meer duurzame mobiliteit. In het Uitvoeringsprogramma is de financiële reservering voor onderzoek naar de mogelijkheden van overstappunten, P&R's en transferia geregeld.

Uiterlijk in 2006 beslist het stadsgewest in samenspraak met overige betrokkenen over uitbreiding en verbetering van bestaande of nieuwe overstappunten, transferia en P&R's op basis van hiervoor beschreven uitgangspunten en de onderzoeksresultaten van de genoemde locaties.

B *Betrouwbaarder reis- en route-informatie: ICT in bereikbaarheid*

Betrouwbare informatie over files en wegwerkzaamheden kan ertoe bijdragen dat reizigers een ander vervoermiddel, tijdstip of een andere route kiezen. Het stadsgewest 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 is nodig.

Het project 'ICT in bereikbaarheid' voorziet in deze kwaliteitssprong. Het stadsgewest voert dit project samen met het Rijk en de provincie Zuid-Holland uit. In maart 2005 is een contract aangegaan met het consortium TripleVia. TripleVia zorgt dat de reiziger actuele reisinformatie en reisadviezen tot zijn beschikking heeft: van deur-tot-deur. Het gaat om continue en actuele informatie over de situatie op de wegen en in het openbaar vervoer, vooraf en tijdens de reis: via Internet, radio, televisie, mobiele telefoon en borden langs de weg.

De exploitatie van deze diensten wordt vanaf 2005 gedurende twee jaar door het stadsgewest, de provincie Zuid-Holland en het Rijk gezamenlijk voor een deel gesubsidieerd. Na twee jaar vindt een evaluatie plaats van de effecten op de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid van de regio en op de tevredenheid 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 om de informatievoorziening te verbeteren gericht op bevordering van fietsgebruik in het woon-werkverkeer en openbaarvervoerpromotie bij bedrijven.

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

A Ketenmobiliteit

Het stadsgewest Haaglanden start op korte termijn met een nieuw project 'ketenmobiliteit', waarin we ons richten op het optimaliseren van de overstappen auto-openbaar vervoer en fiets-openbaar vervoer, maar ook op de mogelijkheden van een overstap auto-fiets. Dit project willen we samen met de gemeenten oppakken. Het stadsgewest wil daarbij zowel de kleinschalige maatregelen, fietsparkeervoorzieningen bij bus- tram- en treinhalttes en eventueel ook bij parkeerplaatsen, als de wat meer grootschalige maatregelen, zoals P&R's betrekken. We sluiten in dit project aan bij de reeds gestarte onderzoeken in het kader van regio-P&R's, zoals bovenstaand aangegeven, en bij de activiteiten in het kader van het project 'fietsenstallingen bij OV-halttes'. Het stadsgewest zal ook nadrukkelijk aandacht geven aan voorzieningen voor natransport openbaar vervoer. De OV-fiets en de deel-auto hebben hierin een belangrijke functie. Het stadsgewest streeft ernaar om in 2005 een plan van aanpak gereed te hebben.

B Regionaal parkeerbeleid ontwikkelen

Het stadsgewest zal samen met de gemeenten een regionaal parkeerbeleid ontwikkelen rekening houdend met de lokale verantwoordelijkheid voor parkeerbeleid. Alvorens hiermee te starten, inventariseert het stadsgewest de onderwerpen, kansen en verwachtingen van de gemeenten.

C 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. Ondanks vaak goede alternatieven gaat een groot deel van de werknemers met de auto naar het werk. Wij verwijzen naar het in het begin van dit hoofdstuk genoemde onderzoek in bedrijvengebieden. Daaruit blijkt dat circa 25% van de mensen die tot 2,5 km afstand van het werk wonen toch met de auto naar het werk komt. Werkgevers kunnen bijvoorbeeld voor deze categorie anders reizen stimuleren door regulerend parkeerbeleid te voeren. Dit schept ook ruimte op de weg voor het economisch belangrijke verkeer dat de auto echt nodig heeft.

Het stadsgewest richt zich primair op de regionale afstemming van het werk-gerelateerd parkeerbeleid en hanteert hierbij de volgende uitgangspunten:

- ▶ Het juiste bedrijf zit 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 vindt plaats op eigen terrein of op een terrein dat in gezamenlijk beheer is van bedrijven (o.a. parkmanagement).
- ▶ Gemeenten formuleren gebiedsgewijs (bandbreedtes van) parkeernormen, in combinatie met een beheerregeling. In een dergelijke norm wegen compenserende of mitigerende maatregelen mee.
- ▶ Gebiedsgewijze parkeernormen worden gerelateerd 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 automobilititeit;
 - ▶ een haalbare parkeernormering voor parkeren op eigen terrein;
 - ▶ de voorwaarden die moeten worden ingevuld door het bedrijf, de gemeente, het stadsgewest en eventueel overige partijen om de beoogde reductie van de automobilititeit 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 de situering van het bedrijf, de hoeveelheid bezoekers en de herkomst van de werknemers.

Het stadsgewest werkt deze uitgangspunten samen met de gemeenten uit in een stappenplan en monitort gedurende twee jaar of deze aanpak werkbaar is en tot de gewenste resultaten leidt. Bij gebleken succes wil het met de gemeenten afspreken dat deze uitgangspunten in bestemmingsplannen worden toegepast. Vervolgens wil het stadsgewest 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 het 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).

D Lokaal maatwerk in parkeren bij woningen en winkels

Het parkeerbeleid bij woningen en winkels is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de gemeenten. De gestage toename van het autobezit geeft grote druk op de leefbaarheid in woongebieden. Het parkeren bij winkelcentra heeft ook economische aspecten en kan van invloed zijn op de regionale bereikbaarheid. Het stadsgewest 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.

E Anders betalen voor mobiliteit: invoering landelijke kilometerheffing

Het Platform 'Anders Betalen voor Mobiliteit' (commissie Nouwen) heeft in mei 2005 advies uitgebracht aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën. Het platform adviseert de invoering van een landelijke kilometerheffing gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. De vaste lasten voor de automobilist worden verlaagd en tegelijkertijd worden de kosten voor het gebruik verhoogd. Behalve een eerlijkere verdeling van de autokosten, moet deze aanpak leiden tot een betere bereikbaarheid én een verbetering van de verkeersmilieukwaliteit.

Implementatie van het systeem vraagt een lange voorbereidingstijd in verband met de beschikbare technologie. De invoering is volgens het advies van het platform pas aan de orde in de periode 2012-2015. Tot die tijd stelt het platform voor om het in bepaalde regio's mogelijk te maken een regionale knelpuntenheffing in te voeren op of in de directe nabijheid van infrastructuurknelpunten, waarbij vervolgens zichtbaar in de infrastructuur wordt geïnvesteerd.

Het platform vindt verder dat bij het gebruik, de bouw, de verbetering en het onderhoud van weginfrastructuur moet worden uitgegaan van marktprincipes, zoals:

- ▶ het hanteren van prijzen in plaats van belastingen;
- ▶ het verschuiven van de financiële lasten van de auto van bezit naar gebruik en van vast naar variabel;
- ▶ het benutten van de opbrengsten voor bouw, verbetering en onderhoud van de weginfrastructuur;
- ▶ het organiseren van de inning zodanig dat de weggebruiker één rekening krijgt;
- ▶ ervoor zorgen dat marktpartijen een grotere rol krijgen bij voorstellen voor en het versnellen van infrastructuurprojecten (laat de planning van en de besluitvorming over de aanleg van infrastructuur bij de overheid);
- ▶ toewerken naar verzelfstandigde wegbeheerders; het aanbod afstemmen op de vraag en de opbrengsten gebruiken voor het eigen gebied.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dit advies te zullen verwerken in de PKB deel 3 van de Nota Mobiliteit. Het stadsgewest zal zich mede in samenhang met de standpuntbepaling van het kabinet een mening vormen over dit advies en over de eventuele mogelijkheden die dit voor de regio biedt.

Voor het stadsgewest blijft gelden dat een eventuele heffing op knelpunten in de regio, dan wel andere vormen van prijsbeleid in de regio, in ieder geval moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- ▶ De heffing draagt op netwerkniveau aantoonbaar bij aan een efficiëntere benutting van het wegen-, fiets- en openbaarvervoernetwerk 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 een pakket aan maatregelen op het gebied van auto, openbaar vervoer, fiets en openbare ruimte, dat het knelpunt oplost en daarmee de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid verbetert: het pakket maakt zichtbaar wat de betaler ervoor terug krijgt.
- ▶ De regio' moet voldoende mogelijkheden krijgen om tijdig adequate alternatieven, zoals extra openbaar vervoer en keten- en fietsvoorzieningen te implementeren.
- ▶ Eventuele negatieve effecten, waaronder sluipverkeer, moeten altijd worden voorkomen.

F Bedrijven bieden mobiliteitsdiensten aan

Het stadsgewest 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 het stadsgewest het product niet ondersteunen.

8.5 Financiën mobiliteitsmanagementprojecten: 50% subsidie

In het IPVV 2006 zijn de reeds gereserveerde bedragen voor aan mobiliteitsmanagement gerelateerde projecten tot 2011 benoemd. Uit het regionaal Mobiliteitsfonds Haaglanden reserveert het stadsgewest € 10 miljoen voor mobiliteitsmanagementprojecten uit het budget 2012-2015 op basis van in principe 50% subsidiebijdrage.

In het Uitvoeringsprogramma zijn de projecten en beleidsmaatregelen op hoofdlijnen uitgewerkt. Het nog nader vast te stellen Vierjarenprogramma mobiliteitsmanagement 2006-2009 zal de concrete invulling in projecten aangeven. Voor de uitvoering van het programma wil het stadsgewest contracten afsluiten met de gemeenten en andere wegbeheerders, (samenwerkende) bedrijven en overige betrokkenen.

9.1 *Uitgangspunt: verkeersveilig gedrag en verkeersveilige infrastructuur*

Het stadsgewest 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).

Het stadsgewest richt zich op gedragsbeïnvloeding (mens) en infrastructurele verbeteringen (weg). Verkeersveilige voertuigen zijn vooral een rijks-verantwoordelijkheid. Wel stelt het stadsgewest eisen bij aanbesteding en concessieverlening voor het openbaar vervoer en eisen aan de verkeersveiligheid van trams, bussen en voertuigen van RegioTaxi.

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 stadsgewest) 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 27 in 2004, met uitschieters naar boven en beneden.

De ongevalanalyses voor Haaglanden geven aan dat:

- ▶ de meeste ongevallen gebeuren op gemeentelijke wegen met een 50-kilometerregime en provinciale wegen met een 80-kilometerregime;
- ▶ openbaar vervoer in vergelijking met de auto en de fiets heel veilig is;
- ▶ relatief de meeste slachtoffers in de leeftijdscategorie 12 tot 18 jaar (bromfietzers) en 18 tot 25 jaar (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

Het stadsgewest 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. Het stadsgewest 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

Het stadsgewest heeft met ingang van 1 januari 2005 de wettelijke taak op het gebied van gedragsbeïnvloeding en de daarbij behorende financiën voor haar gebied overgenomen van de provincie Zuid-Holland. Het coördineert daarvoor en met geld uit de BDU verkeersveiligheidseducatie- en voorlichtingsprojecten voor de gemeenten en maakt afspraken met de politie Haaglanden over de verkeershandhaving.

9.3 Doelstelling: minder verkeersslachtoffers in 2010 en 2020

Het stadsgewest 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 en
- ▶ 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. Indien de doelstelling voor 2010 al eerder structureel gehaald blijkt te zijn, blijven we ons inzetten voor een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers in de regio.

Voor 2020 streeft het Rijk naar:

- ▶ minimaal 40% minder verkeersdoden ten opzichte van 2002 en
- ▶ 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 moeten komen. Het stadsgewest neemt deze rijksdoelstelling voor 2020 over.

9.4 De aanpak: veiliger infrastructuur en gerichte gedragsbeïnvloeding

Het stadsgewest wil de doelstelling voor verkeersveiligheid realiseren door de volgende aanpak.

9.4.1 Continueren: Duurzaam Veilig afmaken en onveilige locaties aanpakken

Succesvol beleid om de veiligheid te doen toenemen wordt gecontinueerd:

- ▶ 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*

Extra verbeteringen op het vlak van verkeersveiligheid willen we realiseren door:

- ▶ 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: (brom)fietzers, fietsers, beginnende bestuurders en ouderen;
- ▶ het subsidiëren van VAT-kosten ten behoeve van het versnellen van infrastructuurprojecten, die de verkeersveiligheid bevorderen;
- ▶ het samen met de wegbeheerders aanpakken van de belangrijkste regionale black-spots op risicovolle regionale wegen (50- en 80-kilometerwegen);
- ▶ de railveiligheid te verbeteren: het stadsgewest 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. Het stadsgewest 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*

Verdere toename van de verkeersveiligheid willen we realiseren door de volgende innovatieve projecten:

- ▶ Het stadsgewest 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. Het stadsgewest vertaalt de uitkomsten hiervan in regionale projecten, primair gerelateerd aan het goederenvervoer in het Westland.
- ▶ Het stadsgewest versterkt de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en verkeersveiligheid en benut daarbij waar mogelijk het programma Ruimte en Mobiliteit van het Kennis Platform Verkeer en Vervoer. Het neemt de mogelijkheid van een verkeersveiligheidstoets voor bestemmingsplannen mee in de actualisatie van het Regionaal Structuurplan Haaglanden.

9.5 *Financiën verkeersveiligheidsprojecten: 50% subsidie*

Het stadsgewest reserveert uit het Mobiliteitsfonds Haaglanden in totaal € 24.5 miljoen voor de periode 2005-2011 voor verkeersveiligheidsprojecten. Uit dit budget draagt Haaglanden 50% van de subsidiabele kosten bij aan het aanpakken van infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten van wegbeheerders in Haaglanden. Voor gedragsbeïnvloedingsprojecten kunnen andere percentages gelden.

Het stadsgewest gaat op voorhand uit van het voortzetten van het huidige beleid voor de periode 2012-2015 en verder.

Het in dit hoofdstuk geschetste verkeersveiligheidsbeleid wordt uitgewerkt in projecten en beleidsmaatregelen in het voortschrijdend Vierjarenprogramma Verkeersveiligheid 2006-2009. Hierin worden ook de subsidiepercentages voor gedragsbeïnvloedingsprojecten aangegeven. Naast de in het IPVV 2006 hiervoor gereserveerde gelden, is in Mobiliteitsfonds Haaglanden € 20 miljoen gereserveerd voor verkeersveiligheidsprojecten uit het budget 2012-2015. Voor de uitvoering van het programma wil het stadsgewest contracten afsluiten met de wegbeheerders en overige betrokken partijen, zoals de Onderwijsbegeleidingsdiensten.

Kwaliteit van de leefomgeving tot 2020

Hoofdstuk

10

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 en fijn stof (PM 10) is echter toegenomen, vooral vanwege zwaardere vrachtwagens en hogere percentages vrachtverkeer.

De overschrijdingen van de norm voor fijn stof leiden tot een onvoldoende luchtkwaliteit in de regio en daarbuiten. Het stadsgewest is zich bewust van deze overschrijdingen en van de daarmee gepaard gaande problemen voor de volksgezondheid. Het rijk werkt momenteel aan nieuw beleid ten behoeve van de aangescherpte normeringen voor de luchtkwaliteit. In aanvulling hierop zal het stadsgewest nog in 2005 een notitie zal opstellen over de mogelijkheden van transitie naar meer duurzame mobiliteit.

Het stadsgewest wil zich samen met de gemeenten, provincie, Rijk, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties inspannen om met name de luchtkwaliteit, maar ook alle overige aspecten van de kwaliteit van de leefomgeving weer op een aanvaardbaar niveau te brengen. Ook inwoners zelf hebben hierin een verantwoordelijkheid. Door bewuster te kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer dragen we gezamenlijk bij aan een betere leefomgeving.

In dit hoofdstuk werken we deze thema's nader uit. We geven aan met welk beleid en welke projecten we de kwaliteit van de leefomgeving in de komende jaren willen verbeteren. Het stadsgewest voldoet hiermee aan de opdracht uit de nationale Nota Mobiliteit die stelt dat we deze essentiële onderdelen van beleid nader moeten uitwerken. De volgende thema's komen aan de orde:

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

10.2 *Luchtkwaliteit, geluidsbelasting en klimaatbeleid*

De wettelijke taken voor het uitvoeren van maatregelen ten behoeve van een betere luchtkwaliteit en klimaatbeleid en verminderende geluidsbelasting liggen bij de wegbeheerders (Rijk, provincie en gemeenten) en de spoorwegbeheerders. Het stadsgewest Haaglanden is geen wegbeheerder en heeft formeel als zodanig geen rechtstreekse bevoegdheden. Wel kan en wil het stadsgewest zich enerzijds als verantwoordelijke voor het openbaar vervoer en anderzijds als samenwerkingsverband van gemeenten samen met alle betrokkenen in de regio inspannen om de kwaliteit van de leefomgeving en met name de luchtkwaliteit te verbeteren. We werken deze aanpak onderstaand uit.

10.2.1 *Normeringen luchtkwaliteit, geluidsbelasting en klimaatbeleid*

Het stadsgewest onderschrijft de ambitie om te voldoen aan de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Wet- en regelgeving met betrekking tot de geluidsbelasting is momenteel in ontwikkeling.

Voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting sluit het stadsgewest aan bij de normen zoals aangegeven in de Nota Mobiliteit. Concreet betekent dit dat we uitgaan van de volgende normeringen en beleid:

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit wordt bepaald door de omvang van de concentratie van stoffen die schadelijk zijn voor de volksgezondheid. Het gaat dan vooral om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM 10). Vanaf 2010 geldt de NO₂-norm van 40 µg/m³.

Het stadsgewest streeft ernaar dat er in 2010 geen overschrijdingen van de normen en geen knelpunten meer zijn.

Om in 2010 aan de dan geldende norm 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 de regio overschreden dan in 2002; oorzaak is de warme en droge zomer. Op onderstaande kaart zijn de knelpunten luchtkwaliteit 2003 aangegeven.

Regionaal wegennet – knelpunten luchtkwaliteit 2003



- Luchtkwaliteit NO₂ concentratie
- Boven de norm 2003:
> 54 ug/m³
 - Mogelijk in de
toekomst boven de
norm: 50-54 ug/m³
 - Overschrijding
grenswaarde NO₂
in 2010 (prognose
met referentieraming)

Geluidsbelasting

Wet- en regelgeving over taken en bevoegdheden is momenteel in ontwikkeling. Het stadsgewest volgt deze ontwikkelingen. De ervaring leert dat een luchtkwaliteitsknelpunt meestal ook een geluidsknelpunt is. De (nieuwe) Wet geluidhinder is bepalend voor de normeringen.

Klimaatbeleid

Het klimaat wordt warmer als gevolg van de uitstoot van CO₂ en andere gassen. Het wegverkeer stoot CO₂ uit door de verbranding van de fossiele brandstoffen olie en gas. De CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer stijgt sterk ten opzichte van andere sectoren, zoals de industrie. Maatregelen om het klimaatbeleid te verbeteren moeten er voor zorgen dat de uitstoot van broeikasgassen vermindert.

10.2.2 *Maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting en het klimaatbeleid*

Het stadsgewest draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting en het klimaatbeleid door de volgende maatregelen te treffen:

- ▶ sterk inzetten op fiets- en openbaarvervoergebruik.
- ▶ samen met gemeenten mobiliteitsmanagementmaatregelen en maatwerk in parkeerbeleid bevorderen.
- ▶ bewuster keuzegedrag van de reiziger bevorderen. Samen met andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties een bewuster keuze van het juiste vervoermiddel bij de gekozen verplaatsing stimuleren, door goede voorzieningen voor de fiets en het openbaar vervoer aan te bieden, zoals eerder in de nota is uitgewerkt.
- ▶ de vastgestelde normen bewaken en het staand beleid als randvoorwaarden meewegen bij:
 - ▶ keuzeprocessen voor en bij de inrichting van ruimtelijke ontwikkelingslocaties;
 - ▶ de uitwerking van de plannen voor en de aanleg en verbetering van infrastructuur;
 - ▶ de toekenning van subsidie uit het Mobiliteitsfonds Haaglanden.
- ▶ een Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK) ontwikkelen. Deze kaart geeft inzicht in de overschrijdingen van de geluids- en luchtnormen in de regio als gevolg van verkeer en vervoer. Het stadsgewest wil in vervolg daarop een coördinerende en bemiddelende rol vervullen richting de wegbeheerders en een programma opstellen voor het aanpakken van de huidige knelpunten en het voorkomen van nieuwe knelpunten die gerelateerd zijn aan het regionaal wegennet. Maatregelen die in dit kader aan de orde kunnen zijn, zijn bijvoorbeeld:
 - ▶ het verder bewerkstelligen van een eventuele verlaging van de snelheidslimiet op bepaalde wegvakken. Zo zal de minister van Verkeer en Waterstaat in de tweede helft van 2005 een verlaging van de maximumsnelheid invoeren op het wegvak Utrechtsebaan-Voorburg in de richting Utrecht van 100 km/uur naar 80 km/uur vanwege de luchtkwaliteitsproblematiek. Ook heeft de minister een snelheidsverlaging aangekondigd op de A13 op het wegvak Ypenburg-Overschie van 120 naar 100 km/uur;
 - ▶ het beïnvloeden en sturen van reis- en routekeuzes door middel van ICT-activiteiten en dynamisch verkeersmanagement. Dit alles om een betere doorstroming op het wegennet te bereiken. Immers, een rijdende auto veroorzaakt minder uitstoot dan een in de file stilstaande auto.
- ▶ gemeenten ondersteunen bij de jaarlijkse verplichte rapportages luchtkwaliteit en bij het maken van geluidsbelastingskaarten (vanaf 2007 verplicht).
- ▶ mogelijkheden onderzoeken voor een pompstation voor één of meer alternatieve brandstoffen in de regio. Dit project is in gang gezet. Het stadsgewest brengt in het project de voordelen van de diverse alternatieve brandstoffen (bijvoorbeeld aardgas, biodiesel, pure plantaardige olie, waterstof) in kaart, zoekt de marktpotentie uit en promoot het gebruik van alternatieve brandstof bij overheid en bedrijfsleven.
- ▶ ten behoeve van de concessieverlening openbaar vervoer onderzoeken welke eisen gesteld kunnen worden aan minder uitstoot, dus aan stil, schoon en zuinig openbaar vervoer. Hiermee schrijft het stadsgewest niet de brandstof voor, maar wel een verminderende uitstoot die het vervoerbedrijf moet realiseren.
- ▶ in een op te starten overleg over stedelijke distributie stimuleren dat schone voertuigen meer faciliteiten krijgen, zoals ruimere venstertijden.
- ▶ mogelijkheden onderzoeken van milieuzonering in centrumgebieden in relatie tot het vrachtverkeer. Zo mogelijk zullen de gemeenten in de regio gezamenlijk hiertoe actie ondernemen.
- ▶ bij het Rijk aandringen op generieke maatregelen, zoals voertuigeisen voor vracht- en personenauto's.

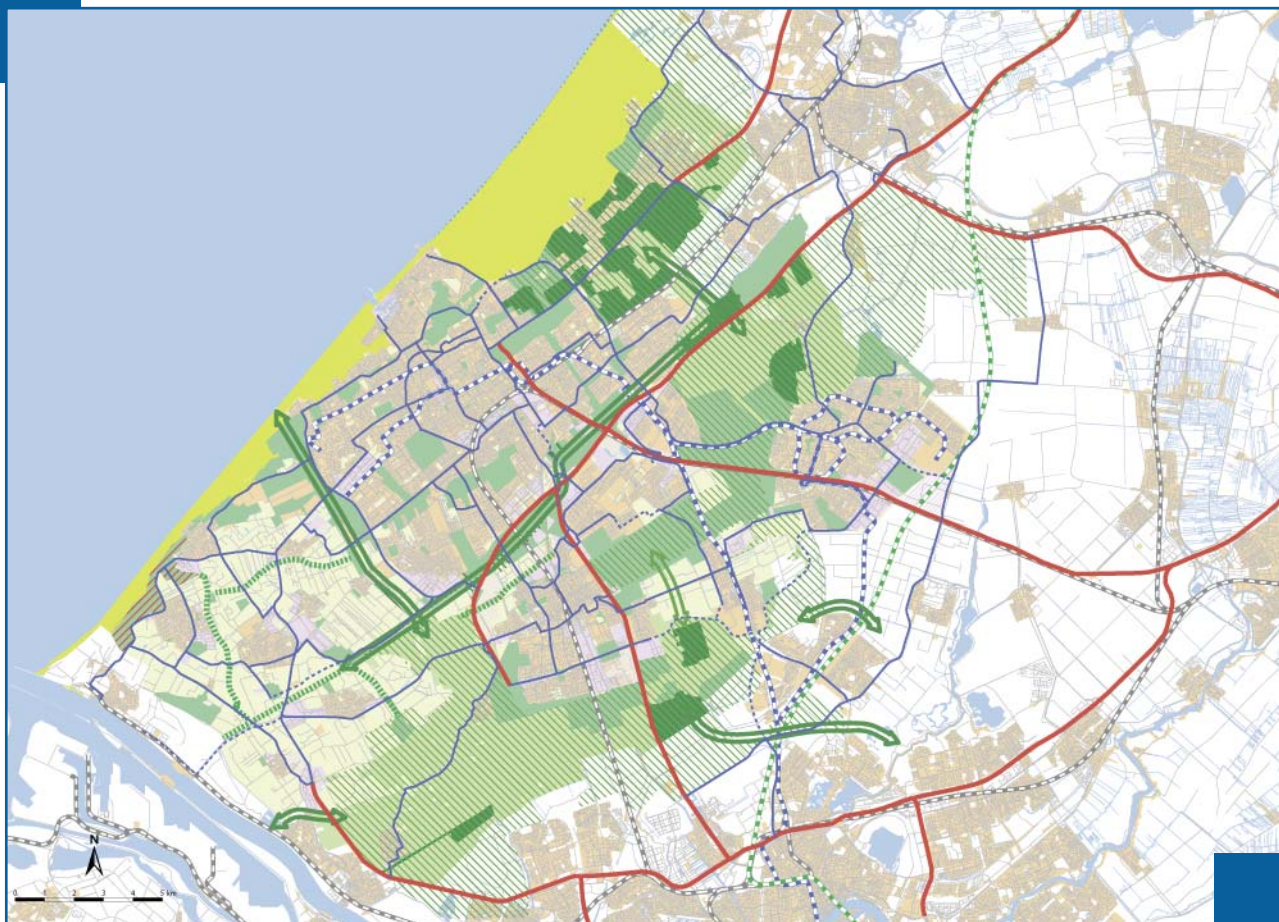
In de eerder aangekondigde notitie over de mogelijkheden van transitie naar meer duurzame mobiliteit, die nog in 2005 wordt opgesteld, zullen we bovengenoemde punten nader concretiseren.

10.3 Ontsnippering/groen

Uitgangspunt van beleid is het realiseren van het Groene netwerk Haaglanden, zoals benoemd in het Regionaal Structuurplan. Het stadsgewest draagt bij aan het aanpakken van bestaande en het voorkomen van nieuwe knelpunten in het Groene netwerk Haaglanden door dit netwerk als randvoorwaarde mee te wegen bij:

- ▶ keuzeprocessen voor en bij de inrichting van ruimtelijke ontwikkellocaties;
- ▶ de uitwerking van plannen voor en de aanleg en verbetering van infrastructuur;
- ▶ de toekenning van subsidie uit het Mobiliteitsfonds Haaglanden.

Groene netwerk Haaglanden (Regionaal Structuurplan 2002)



- Groene schakel
- Groene schakel indicatief
- Regionale groenprojecten
- Groenblauwe ader
- Bestaand/ Nieuw recreatiegebied
- Landgoederen groen
- Duingebied
- Kustzone Westland
- HSL
- RandstadRail
- NS-lijn
- Rijksweg
- Regioweg
- Regioweg (toekomstig)

10.4 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. Het stadsgewest 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.

10.5 Externe veiligheid: transport van gevaarlijke stoffen

Routes waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, moeten voldoen aan de volgende rijksnormen uit de nationale Nota Mobiliteit⁽¹²⁾:

- ▶ In nieuwe situaties zijn kwetsbare bestemmingen binnen de 10^{-6} -risicocontour niet toegestaan; voor minder kwetsbare bestemmingen moeten we streven naar het hanteren van deze risicocontour (richtwaarde).
- ▶ In bestaande situaties mag geen bebouwing aanwezig zijn binnen de 10^{-6} -risicocontour.
- ▶ In nieuwe situaties mag geen bebouwing aanwezig zijn binnen de 10^{-5} -risicocontour (grenswaarde).

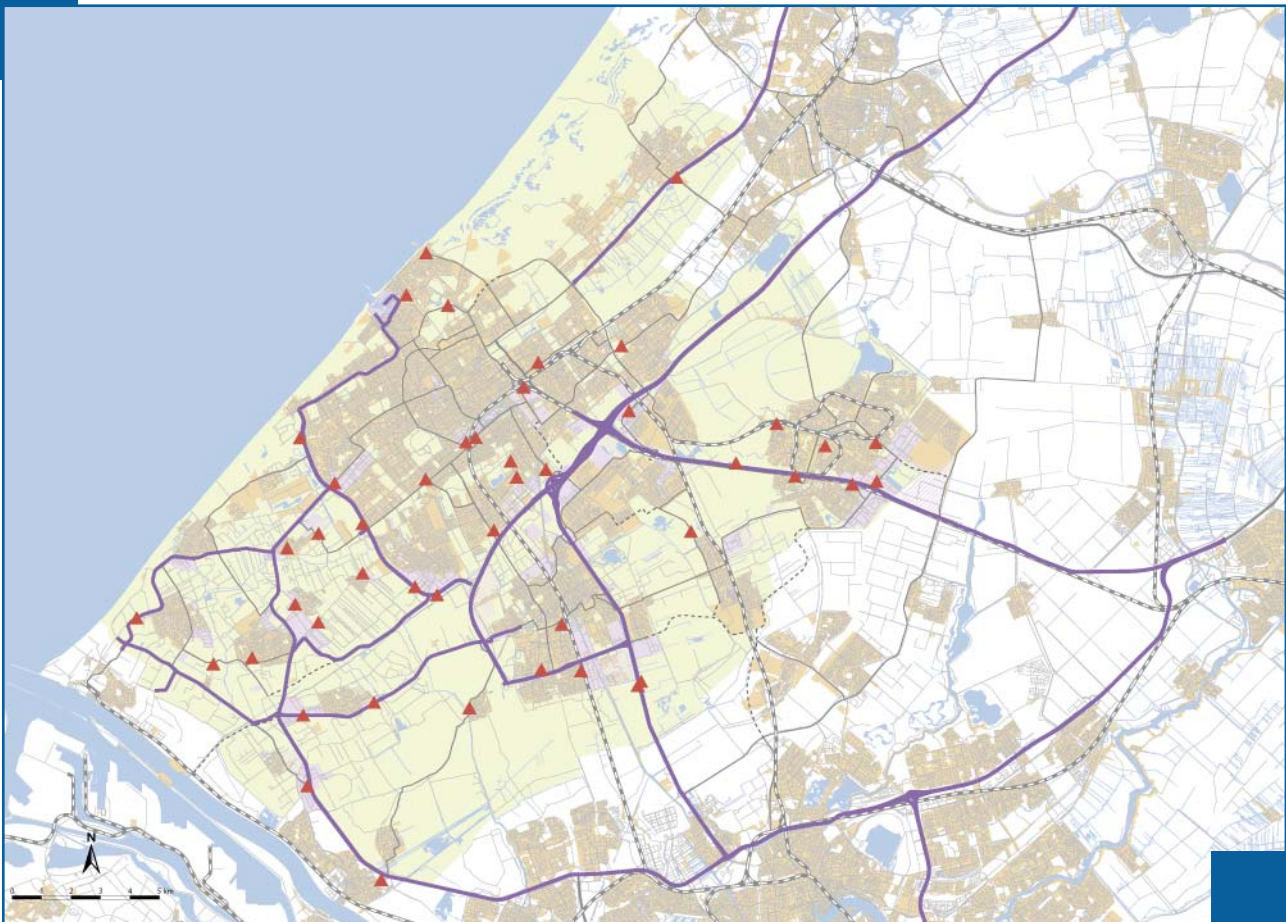
Op basis van een risico-analyse kan het plaatsgebonden risico worden vastgesteld.

Aan de hand van bovenstaande normen is in het jaar 2000 de regionale route voor gevaarlijke stoffen vastgesteld. Op deze route zit één knelpunt, de A13 bij Delft, en één bijna-knelpunt, 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. Het stadsgewest zal de regionale route gevaarlijke stoffen actualiseren aan de hand van de nieuw vastgestelde lokale en provinciale routes.

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

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

Regionaal wegennet – externe veiligheid



Situatie 2005

- ▲ LPG-station
- Route gevaarlijke stoffen

10.6 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 het stadsgewest besluiten over de mate waarin het gemeenten en vervoerbedrijven kan ondersteunen in de bescherming van vitale infrastructuur.

10.7 Financiën kwaliteit leefomgeving: meer kosten en geen middelen

Het voldoen aan Europese en landelijke wet- en regelgeving en aan staand beleid van het stadsgewest op alle hiervoor genoemde gebieden vergt extra geld van decentrale overheden. Volgens globale inschatting moet rekening worden gehouden met 10 tot 20% meerkosten bij aanleg van en verbeteringen in de infrastructuur. Het Mobiliteitsfonds Haaglanden voorziet niet in deze meerkosten. Het stadsgewest heeft geen extra financiën beschikbaar gesteld gekregen van het Rijk voor het oplossen van deze knelpunten.

Het stadsgewest dringt er daarom sterk bij het Rijk op aan om geld beschikbaar te stellen aan de decentrale overheden om deze problemen zo goed mogelijk aan te kunnen pakken. De verantwoordelijkheid voor de aanpak is door het Rijk deels wel bij de decentrale overheden gelegd.

11.1 Inkomsten en uitgaven tot 2020

In deze paragraaf geven we een overzicht van de inkomsten en uitgaven van het stadsgewest Haaglanden tot 2020. De periode 2005-2011 heeft betrekking op de looptijd van het IPVV 2006. De periode 2012-2015 is gekozen omdat de mobiliteit in die periode nog fors groeit en we een dubbele inspanning moeten leveren om én de groei op te vangen én de regio beter bereikbaar te maken. Voor de periode 2016-2020 is de grootste opgave, naast het continue doorwerken aan verbetering van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid, het faciliteren van de gevolgen van noodzakelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Inkomsten en uitgaven tot 2020

[bedragen in mln €]

	2005-2011	2012-2015	2016-2020
Inkomsten			
Mobiliteitsfonds totaal	1.400	840	1.050
BOR-fonds	280	-	-
Gemeentelijke contributie ⁽¹³⁾	42	24	30
Totaal	1.722	864	1.080
Uitgaven			
Exploitatie openbaar vervoer en sociale veiligheid (€145 mln/jr structureel) ⁽¹⁴⁾	995	580	725
Projecten BOR/Mobiliteitsfonds (Uitvoeringsprogramma/IPVV)	727	-	-
Beschikbare financiële ruimte	nihil	284	355

11.2 Periode 2005-2011: gefinancierde projecten afmaken

De regionaal beschikbare budgetten tot 2011 liggen vast in bijdragen aan: BOR-fonds-projecten, verkeersveiligheids-, fiets- en mobiliteitsmanagementprojecten en in een aantal grote regionale openbaarvervoer- 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 globaal 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 het stadsgewest over een vrij besteedbare ruimte van € 284 miljoen (budget Mobiliteitsfonds 2012-2015). Het besteedt dit bedrag aan een samenhangend pakket van openbaarvervoer-, fiets-, auto-, mobiliteitsmanagement- en verkeersveiligheidsprojecten. Voor knelpunten op het gebied van lucht, geluid, groen, klimaatbeleid, externe veiligheid, tunnelveiligheid en bescherming vitale infrastructuur is van rijkswege vooralsnog geen geld beschikbaar gesteld.

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

(14) Exploitatiekosten openbaar vervoer bedragen vanaf het moment dat RandstadRail in bedrijf gaat in 2006 structureel € 145 miljoen per jaar. In 2005 gaat het nog om een lager bedrag.

Investerings

Openbaar vervoer	125
Autoprojecten	99
Fietsprojecten	30
Mobiliteitsmanagement	10
Verkeersveiligheid	20
Totaal	284

In het Mobiliteitsfonds Haaglanden zijn de volgende subsidiepercentages vastgesteld:

- ▶ 100% subsidie over de subsidiabele kosten van regionale openbaarvervoerprojecten;
- ▶ 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 van fiets- en verkeersveiligheidsprojecten; voor zeven specifieke fietsprojecten wordt 75% subsidie verleend;
- ▶ 50% subsidie over de subsidiabele kosten van mobiliteitsmanagementprojecten. In voorkomende gevallen wordt een ander subsidiepercentage vastgesteld, bijvoorbeeld opstartpercentages en aflopende percentages bij onder andere vervoermanagementprojecten.

In deze Regionale Nota Mobiliteit zijn de projecten die behoren bij deze bedragen weergegeven op de kaarten:

- ▶ regionaal OV-net - investeringsprojecten tot 2015 (pag. 37);
- ▶ regionaal fietsroutenet - gefinancierde en investeringsprojecten tot 2015 (pag. 43);
- ▶ regionaal fietsroutenet - zeven grote investeringsprojecten (pag. 44);
- ▶ regionaal wegennet - investeringsprojecten tot 2015 (pag. 54).

De investeringsprojecten verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement zijn niet op een 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 openbaarvervoer- en de autoprojecten al eerder gerealiseerd zijn om de groei van de mobiliteit bij te kunnen houden. Het stadsgewest 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. Als enige regio in Nederland dragen in Haaglanden de gemeenten bij aan het Mobiliteitsfonds in de vorm van een gemeentelijke contributie. Het stadsgewest is hier trots op. We gaan ervan uit dat deze gemeentelijke inspanning aanleiding is voor Rijk en overige potentiële medefinanciers om extra bij te dragen aan de uitvoering van projecten. Ook zullen we met de provincie Zuid-Holland in gesprek gaan om het investeringsniveau vanuit de provinciale opcenten ook op langere termijn te behouden.

11.4 Effectiviteit van het maatregelenpakket tot 2015: opvang mobiliteitsgroei; verbetering verkeersveiligheid

Met alle reeds geplande en in deze nota nieuw benoemde investeringen tot 2015 kan Haaglanden de verwachte groei van de mobiliteit van 20 tot 30% tot 2015 opvangen met behoud van de huidige doorstroomsnelheid. 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 wel.

Ook de verkeersveiligheid verbetert. Het stadsgewest continueert de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten in samenhang met voortzetting van het investeringsvolume voor deze periode. De rijksaankstelling naar minder verkeersslachtoffers, zoals aangegeven in het hoofdstuk Verkeersveiligheid kunnen we volgens de berekeningen halen.

11.5 Een beter bereikbaar en meer leefbaar Haaglanden kan alleen met meer investeringen

Het stadsgewest heeft helaas (nog) geen geld om de regio beter bereikbaar te maken en daarmee het gewenste niveau van bereikbaarheid te realiseren. Evenmin is er, zoals al eerder in deze nota is aangegeven, geld om bestaande leefbaarheidsknelpunten aan te pakken en nieuwe te voorkomen. Deze ambitie waarmaken vereist aanzienlijk meer investeringen.

Extra investeringen tot 2015 nodig

[bedragen in mln €]

Noodzakelijke investeringen

De financiële gevolgen voor de regio en wegbeheerders van Europese en nationale milieuwetgeving op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving. Dit komt neer op circa 10 tot 20 % (richtpercentage) van de totale huidige geplande investeringen	250 ⁽¹⁵⁾
Het aanpakken van bestaande knelpunten in lucht, geluid en groen	p.m.
Verbetering kwaliteit openbaar vervoer	100
Autoprojecten - voorbereidingsprojecten (planstudie B)	250
Fietsprojecten	30
Keten- en mobiliteitsmanagementprojecten	30
Verkeersveiligheid	20
Innovatieve ontwikkelingen	10
VAT-kosten (50% van maximaal 16% subsidiabele VAT-kosten) voor auto en mobiliteitsmanagement	45
Ambitie Nota Mobiliteit voor wat betreft externe veiligheid en 'security'	p.m.
Totaal nodig voor extra investeringen tot 2015	minimaal 700

(15) 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.

11.6 Hoe gaat het stadsgewest de kloof tussen ambities en noodzakelijke investeringen overbruggen?

Het stadsgewest gaat na in hoeverre het Rijk vanuit de enveloppe regionale bereikbaarheid (MIT) kan meebetalen aan relatief goedkope maatregelen op het onderliggend wegennet (uitwerkings- en planstudieprojecten) als deze leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de rijkswegen en dus tot een betere bereikbaarheid van de regio. Omgekeerd is het stadsgewest ook bereid om zonedig mee te betalen aan maatregelen op het rijkswegennet als eveneens aangetoond wordt dat de maatregel zeer kosteneffectief is en het goed is voor de bereikbaarheid van de regio.

Het stadsgewest zal bij provinciaal van belang zijnde projecten medefinanciering vanuit de provinciale opcenten aan de orde stellen bij de provincie Zuid-Holland.

Betrokkenheid van het bedrijfsleven bij de uitvoering van projecten is wenselijk. Het stadsgewest zal daar waar mogelijk kansen voor PPS benutten.

Het stadsgewest toont met deze nota aan dat de middelen die in het kader van de BDU door het Rijk zijn gedecentraliseerd, absoluut onvoldoende zijn om de ambitie waar te maken die het Rijk met de Nota Mobiliteit voor de decentrale overheden heeft geformuleerd. Voor het stadsgewest is dit het uitgangspunt voor de onderhandelingen met het Rijk in het kader van de evaluatie van de omvang en van de verdeelsleutel BDU in 2006.

11.7 Periode 2015-2020 en verder: nieuwe locatieontwikkeling vergt aanvullende nieuwe infrastructuur

Voor de periode 2015 tot 2020 en verder is, uitgaande van de huidige financiële inzichten, voor infrastructurele projecten in totaal € 355 miljoen beschikbaar. Dit bedrag zal volledig nodig zijn om te kunnen doorgaan met de continue verbeteringen van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarnaast zal een groot aantal van de in deze nota opgenomen verkenningen-projecten (kaarten op pag. 38 voor het regionaal OV-net en op pag. 56 voor het regionaal wegennet) in deze periode in samenhang met nieuwe noodzakelijke ruimtelijke ontwikkeling moeten worden gerealiseerd. Het LOB-project en de actualisatie van het RSP zullen weliswaar leiden tot verantwoorde nieuwe locatiekeuzes voor ruimtelijke ontwikkelingen - zoveel als mogelijk aan bestaande infrastructuur. Echter, een goede ontsluiting met de fiets, het openbaar vervoer en de auto zal aanvullende infrastructuur vereisen.

In een samenhangende aanpak van de sectoren Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken, Milieu, Wonen en Verkeer en Vervoer van het stadsgewest zijn in de actualisatie van het RSP Haaglanden en in Zuidvleugelverband de volgende verkenningengebieden aan de orde:

- ▶ verdere verstedelijking langs de Stedenbaan-tracé's;
- ▶ binnenstedelijke verdichting rondom belangrijke tramlijnen in Haaglanden;
- ▶ de verdere ontwikkeling van de Centrale Zone Den Haag (Den Haag Nieuw Centraal- Beatrixkwartier-Binckhorst-Ypenburg);
- ▶ verdere groei van de greenport Westland/Oostland;
- ▶ verdere ontwikkelingen in de Zuidvleugel, onder andere de driehoek Zoetermeer-Gouda-Rotterdam en Valkenburg en omstreken.

Het stadsgewest werkt in nauwe betrokkenheid met alle partijen mee aan deze verkenningenstudies. Het bevordert dat tijdig in de vorm van gedegen mobiliteitsanalyses en kosten-batenanalyses de gevolgen voor het verkeer en vervoer in Haaglanden inzichtelijk zijn.

Bijlage 1 Aanpak en uitkomsten gebiedsgewijze reistijdanalyses

1 Aanpak

Hieronder beschrijven we de aanpak van het onderzoek naar gebiedsgewijze reistijden.

Analyses aan de hand van reistijd van A naar B

De bereikbaarheidsproblemen in Haaglanden zijn inzichtelijk gemaakt door middel van modelanalyses. Deze analyses zijn gebaseerd op de reistijd van deur-tot-deur bij verplaatsingen binnen Haaglanden en naar bestemmingen buiten Haaglanden. Reistijd sluit aan bij de beleving van mensen. Ook het Rijk gaat in de Nota Mobiliteit uit van reistijd van deur-tot-deur.

Mobiliteitsconcentratiegebieden als ordeningsprincipe (hulpmiddel)

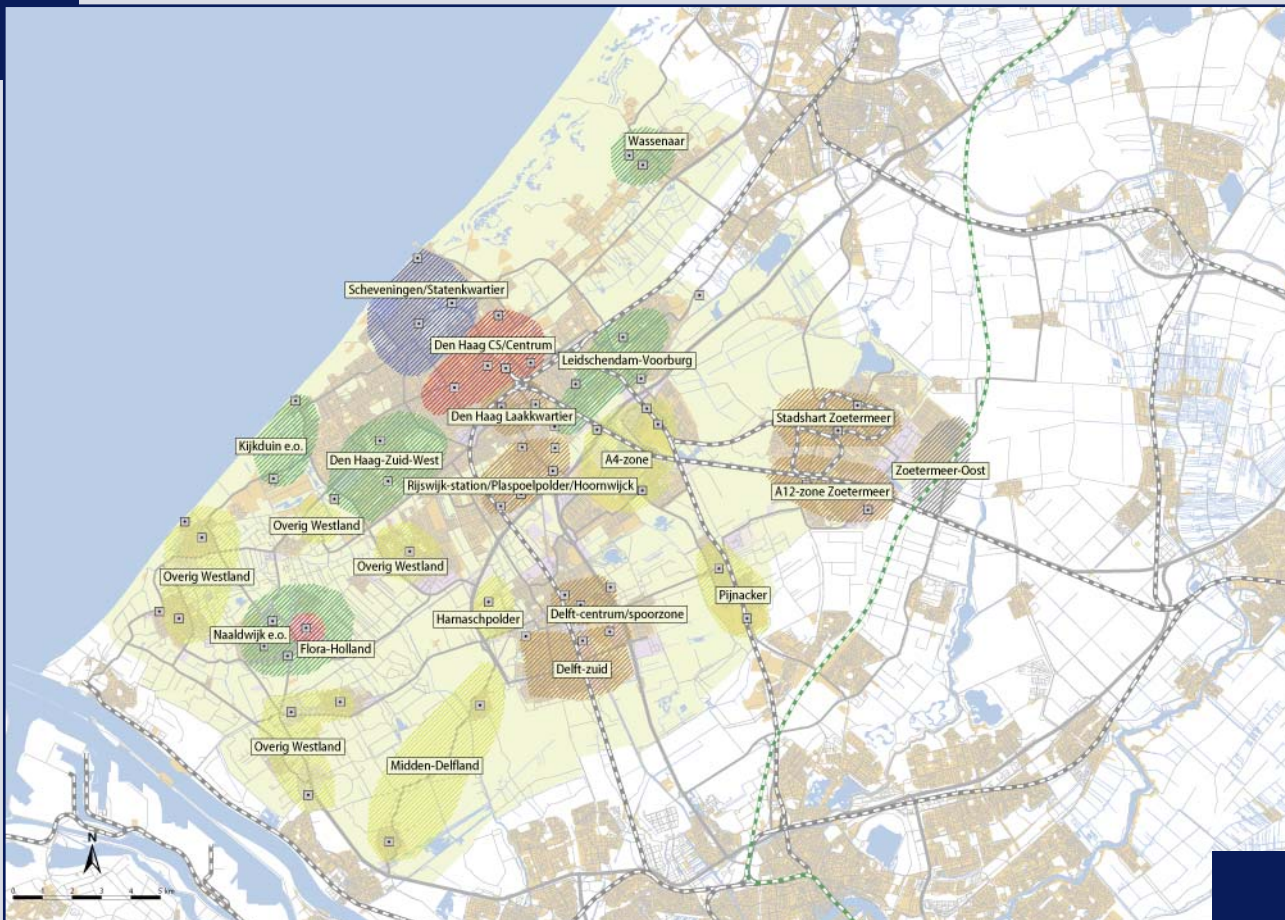
Mensen verplaatsen zich naar bepaalde bestemmingen voor werk, school, recreatie, winkelen, zorg, enzovoort. Primair zijn daarom de belangrijke bestemmingspunten (de werkgelegenheidsgebieden, onderwijsinstellingen, winkelcentra, recreatieve voorzieningen en ziekenhuizen in Haaglanden) in kaart gebracht.

Vervolgens is vanuit de bestemmingspunten opgeschaald naar gebieden, de zogenoemde 'mobiliteitsconcentratiegebieden'. Dat zijn gebieden waar, vanwege een concentratie van activiteiten ook mobiliteit zich concentreert. Deze gebieden zijn op basis van de omvang van de werkgelegenheid en van de voorzieningen voor onderwijs, recreatie, winkelen en zorg/ziekenhuizen en in een onderlinge vergelijking naar exclusiviteit en allure ingedeeld in schaalniveaus van bereikbaarheid. De vastgestelde knooppuntencategorisering uit het Regionaal Structuurplan is in deze indeling verwerkt.

De schaalniveaus geven aan op welk cumulatief niveau een bepaald gebied een bepaalde mate van bereikbaarheid nodig heeft. De indeling in schaalniveaus is bedoeld als ordeningsprincipe; als hulpmiddel bij de uitwerking van de reistijdanalyses. De aanpak werkt niet door in vormen van prioritering. Al naar gelang het schaalniveau is gekeken naar de bereikbaarheid op dat niveau, bijvoorbeeld het gebied Den Haag/Scheveningen is gecategoriseerd als randstedelijk schaalniveau. Vanuit dit gebied is dus ook gekeken naar de bereikbaarheid naar de Randstadcentra.

Op de onderstaande kaart zijn de mobiliteitsconcentratiegebieden naar schaalniveaus aangegeven. De legenda geeft aan welke kleur welk schaalniveau vertegenwoordigt. Om misverstanden te voorkomen vermelden we dat de kleuren geen enkele relatie hebben met (nieuwe) ruimtelijke inrichting van gebieden.

Mobiliteitsconcentratiegebieden



Schaalniveau attractiegebied

- ▨ (Inter)nationaal
- ▨ Randstedelijk
- ▨ Bovenregionaal
- ▨ Stadsgewestelijk
- ▨ Lokaal
- ▨ PM
- Attractiepunt

Reistijdanalyses van gebied naar gebied

Met behulp van het verkeersmodel van Haaglanden (avondspitsmodel) zijn van gebied naar gebied de reistijden voor de auto en voor het openbaar vervoer berekend. Per gebied is één representatief punt voor verplaatsingsrelaties van en naar het desbetreffende gebied gekozen. In de modelruns is rekening gehouden met de infrastructuurprojecten die gerealiseerd worden tot 2011: de (grote) gefinancierde openbaarvervoer- en autoprojecten (zie ook paragrafen 4.4.1 en 6.4.1) en met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen tot circa 2015 (RSP-locaties). Per modaliteit is op basis van de modelmatige reistijden gezien welke relaties zwak zijn en verbetering behoeven.

2 Uitkomsten reistijdanalyses met de gefinancierde auto- en openbaarvervoerprojecten tot 2011

Uitkomsten algemeen

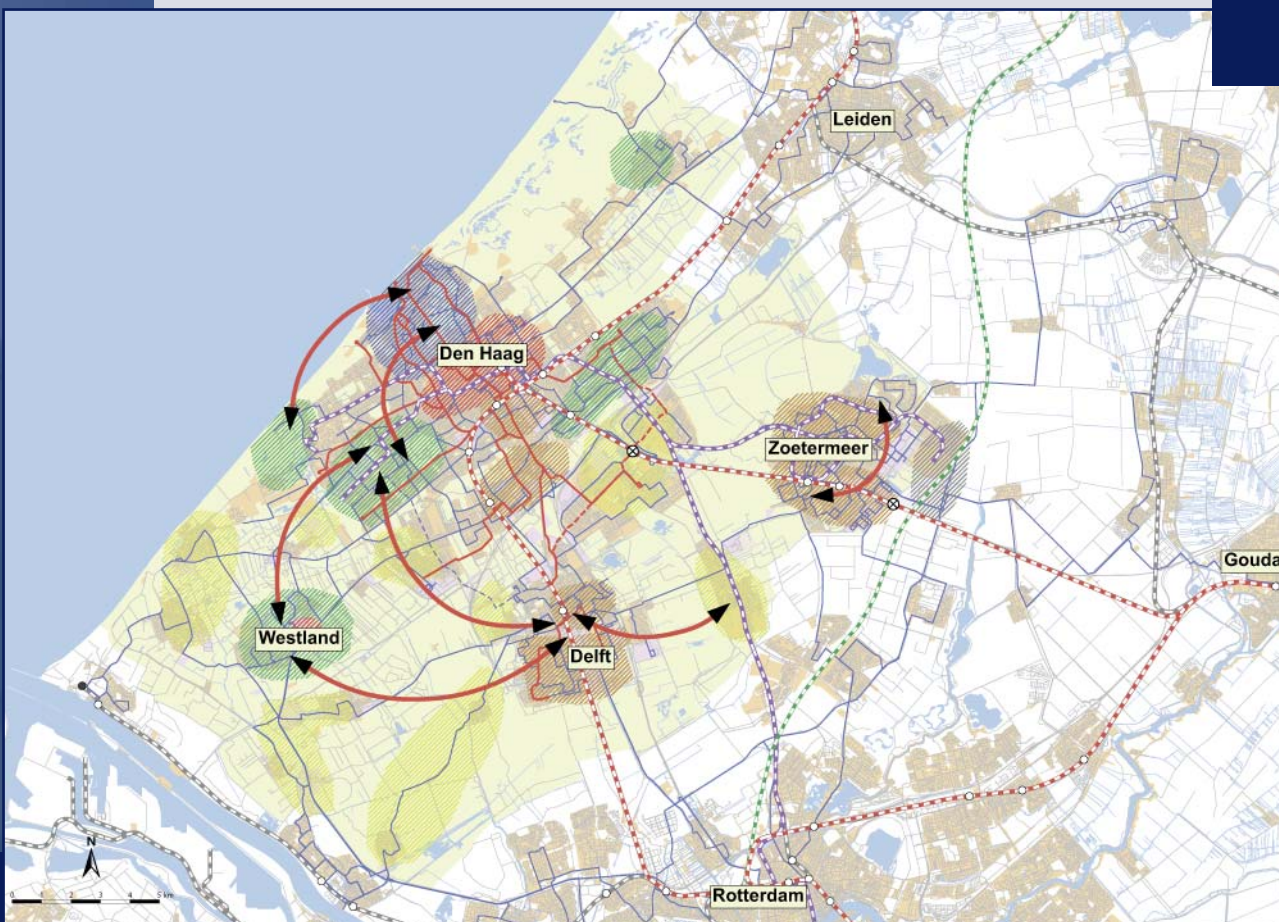
Uit de modelanalyse trekken we de volgende algemene conclusies:

- 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, bijvoorbeeld ongeveer de helft van het aantal verplaatsingen in de spits op de relatie Scheveningen-Den Haag-centrum verplaatst zich met de auto (afstand circa 3 km).

Uitkomsten (regionaal) openbaar vervoer⁽¹⁶⁾

Voor het openbaar vervoer trekken we de volgende conclusies:

- ▶ Bij openbaarvervoerplaatsingen 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 zijn met de auto;
- ▶ Het regionaal openbaar vervoer scoort qua reistijd op centrumgerichte, binnenstedelijke relaties concurrerend met de auto;
- ▶ Regionale openbaarvervoerplaatsingen 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 onderstaande 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).

Regionaal OV-net – zwakke OV-relaties

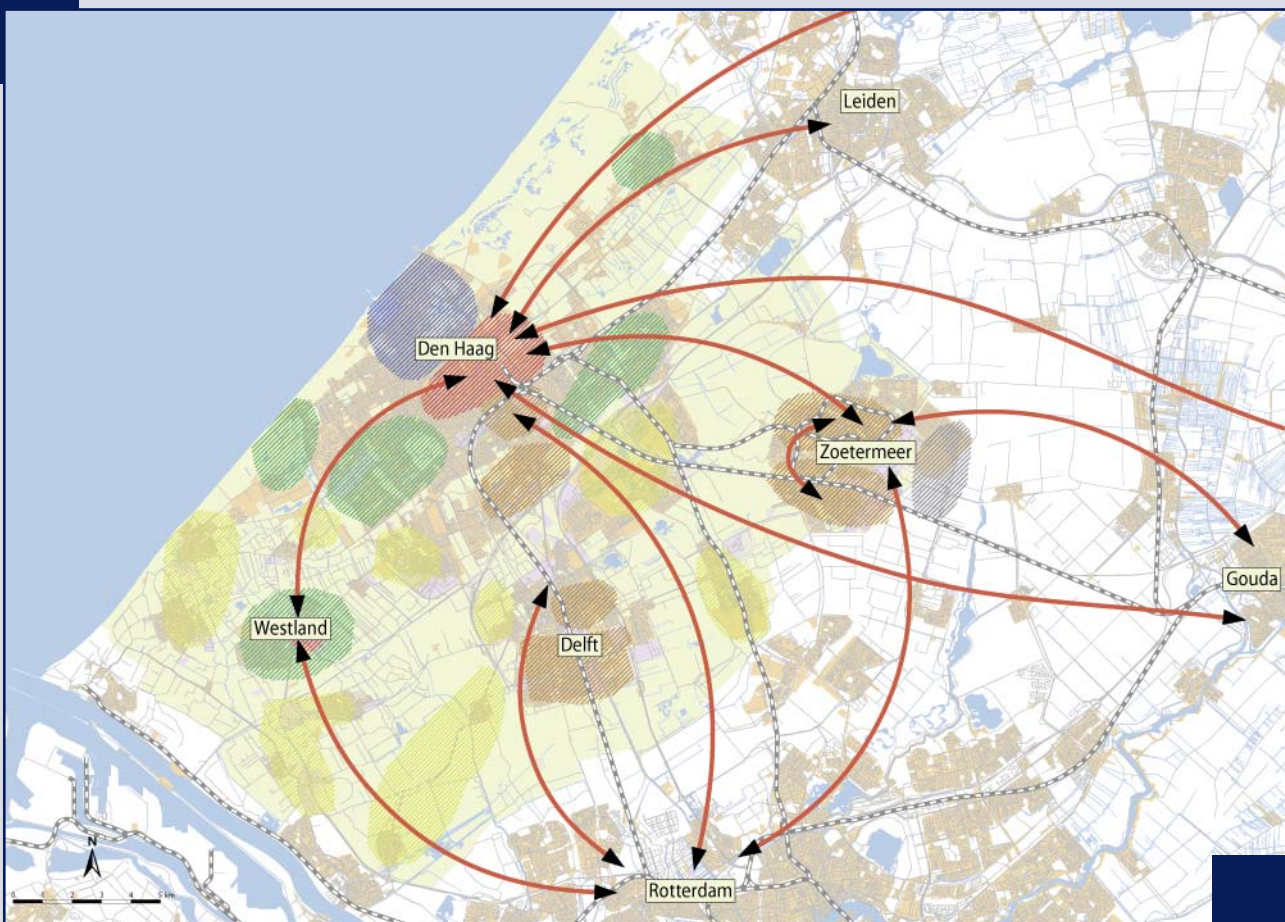
(16) Hiermee is (nog) niets gezegd over de capaciteit van het openbaar vervoer.

Uitkomsten autoverkeer

Voor het autoverkeer trekken we de volgende conclusies:

- ▶ De vertragingen voor het autoverkeer bij binnenstedelijke verplaatsingen in de spits ten opzichte van free-flow-condities is maximaal 10 minuten;
- ▶ De maximale vertragingstijd bij verplaatsing binnen Haaglanden in de spits ten opzichte van free-flow-condities is maximaal 20 minuten;
- ▶ De vertragingstijden vanuit gebieden in Haaglanden naar randstedelijke bestemmingen in de spits zijn hoog;
- ▶ Op de volgende kaart zijn de uit de analyses voortgekomen te verbeteren autorelaties weergegeven. Dit zijn relaties waarbij de vertragingstijd in de spits ten opzichte van free-flow-condities hoog is en waarbij tevens sprake is van veel verplaatsingen.

Regionaal wegennet – zwakke autorelaties



3. *Uitkomsten reistijdanalyse met volledig investeringsprogramma openbaar vervoer en auto*

Aan de hand van de hiervoor gedefinieerde zwakke openbaarvervoer- en autorelaties 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 tot 30% tot 2015 kunnen 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

- ▶ Advies aan de Minister van Verkeer en Waterstaat van het OV-beraad onder voorzitterschap van prof.dr. P. Winseminus, Visie OV, 18 mei 2005
- ▶ 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
- ▶ Gemeente Delft, Delft Duurzaam Bereikbaar, juni 2005
- ▶ Gemeente Den Haag, Verkeersplan, verkeersbeleid tot 2010
- ▶ Gemeente Leidschendam-Voorburg, Een kwestie van (be)wegen, verkeers- en vervoersplan Leidschendam-Voorburg 2003-2010
- ▶ Gemeente Pijnacker-Nootdorp, Ontwerp Mobiliteitsplan Pijnacker-Nootdorp, september 2004
- ▶ Gemeente Rijswijk, Verkeers- en vervoersplan Rijswijk, 2000-2010, oktober 2002
- ▶ Gemeente Wassenaar, Verkeersplan Wassenaar 2000, mei 2000
- ▶ Gemeente Wassenaar, Update Verkeersplan 2002, begin 2003
- ▶ Gemeente Westland, Visie greenport Westland, april 2005
- ▶ Gemeente Zoetermeer, Nota Mobiliteit Zoetermeer, 25 april 2005
- ▶ 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
- ▶ Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit (commissie Nouwen), mei 2005
- ▶ 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, visie en ambitie - deel 1, 21 januari 2004
- ▶ Provinciale Staten van Zuid-Holland, Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020, de beleidsagenda - deel 2, 23 maart 2005
- ▶ 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
C _x H _y	koolwaterstoffen
CO ₂	kooldioxide
CVV	collectief vraagafhankelijk vervoer
DRI	dynamische reisinformatie
DRIP	dynamisch reisinformatiepaneel
DVM	dynamisch verkeersmanagement
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
HWN	hoofdwegenet
ICT	informatie- en communicatietechnologie
IPVV	Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer
LOB	locatieontwikkeling en bereikbaarheid
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
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 en Cultureel Planbureau
SWINGH	Samenwerken in Groot Haaglanden
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
VAT	voorbereiding, advies en toezicht
VCC	Vervoercoördinatiecentrum