



Gemeente Den Haag

HAAGSE NOTA MOBILITEIT

BEWUST KIEZEN
SLIM ORGANISEREN

Voorontwerp



7 juli 2009

Inhoud

Voorwoord	5
Leeswijzer	6
Hoofdstuk 1 Een nieuw verkeers- en vervoersplan voor Den Haag	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Beleid en plannen van andere overheden	7
1.3 Stedelijke verdichting	8
1.4 Gevolgen voor de mobiliteit	9
1.5 Uitdagingen in het verkeers- en vervoerssysteem	11
Hoofdstuk 2 Hoofdpijnen van het beleid	14
2.1 Ambitie	14
2.2 Duurzame en gezonde stad	15
2.3 Betrouwbare bereikbaarheid	15
2.4 Vergroten van het marktaandeel openbaar vervoer	17
2.5 Stimuleren van fietsgebruik	17
2.6 Bundelen en ordenen van autoverkeer	17
2.7 Stimuleren van ketenmobiliteit	18
2.8 Rust en ruimte in woongebieden	19
Hoofdstuk 3 Duurzame mobiliteit en een gezonde stad	20
3.1 Wat willen we bereiken?	20
3.2 Hoe bevorderen we duurzame mobiliteit?	21
3.3 Effecten van voorgenomen maatregelen	23
Hoofdstuk 4 Betrouwbare bereikbaarheid	25
4.1 Streefbeeld	25
4.2 Locatietypes	25
4.2 Reistijden	26
4.3 Stadspoorten	26
4.4 Voorkeursroutes	28

Hoofdstuk 5 Vergroten marktaandeel openbaar vervoer	31
5.1 Aantrekkelijk openbaar vervoer	31
5.2 Noodzaak en kansen	31
5.3 Meer en beter openbaar vervoer	33
 Hoofdstuk 6 Stimuleren fietsgebruik	 47
6.1 Fietsen biedt vele voordelen	47
6.2 Uitgangssituatie	47
6.3 Bevordering van het fietsgebruik	47
6.4 Uitwerking van de aanpak	48
 Hoofdstuk 7 Autoverkeer bundelen, ordenen en inpassen	 55
7.1 Doel: een betere circulatie van het autoverkeer	55
7.2 Toename van autoverkeer	57
7.3 In de wegen investeren	57
 Hoofdstuk 8 Stimuleren ketenmobiliteit	 70
8.1 Wat willen we bereiken?	70
8.2 Hoe bereiken we dat?	70
8.3 Groei van Park + Ride-capaciteit	70
8.4 Stimuleren lopen en fietsen	73
 Hoofdstuk 9 Rust en ruimte in woon- en leefgebieden	 74
9.1 Wat willen we bereiken?	74
9.2 Verminderen doorgaand verkeer in woon- en leefgebieden	74
9.3 Beheersen van de parkeerdruk	75
9.4 Ruimte voor de fietser	75
9.5 Ruimte voor de voetganger	75
9.6 Ecologische verbindingen	76
9.7 Wijkverkeersplan	76
 Hoofdstuk 10 Optimaal gebruik van de netwerken	 78
10.1 Wat willen we bereiken?	78
10.2 Mobiliteitsmanagement	78
10.3 Vervoersmanagement	80

10.4	Prijsbeleid	82
Hoofdstuk 11 Beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte		83
11.1	Doelen van het parkeerbeleid	83
11.2	Parkeerruimte steeds vaker een schaars goed	83
11.3	Maatregelen om de parkeerdruk te beheersen	84
11.4	Uitwerking parkeermaatregelen	85
Hoofdstuk 12 Verdere verbetering van de verkeersveiligheid		88
12.1	Wat willen we bereiken?	88
12.2	Trends en ontwikkelingen	88
12.3	Doel- en taakstellingen	88
12.4	Hoe willen we de gewenste reductie bereiken?	89
Hoofdstuk 13 Stimuleren schoon en efficiënt goederenvervoer		91
13.1	Wat willen we bereiken?	91
13.2	Uitgangssituatie	91
13.3	Hoe bereiken we een schoon en efficiënt goederenvervoer?	91
Hoofdstuk 14 Indicatief uitvoeringsprogramma		95
14.1	Inleiding	95
14.2	Lopende projecten	95
14.3	Lopende programma's	95
14.4	Uit te werken projecten, maatregelen en onderzoeken	97
14.5	Projectenlijst	101
Hoofdstuk 15 Aanzet Monitoren van het beleid		104
15.1	Rapportage: doelen, indicatoren en metingen	104
15.2	Inhoud van de monitor HNM	104
Begrippenlijst		107
Colofon		109

Voorwoord

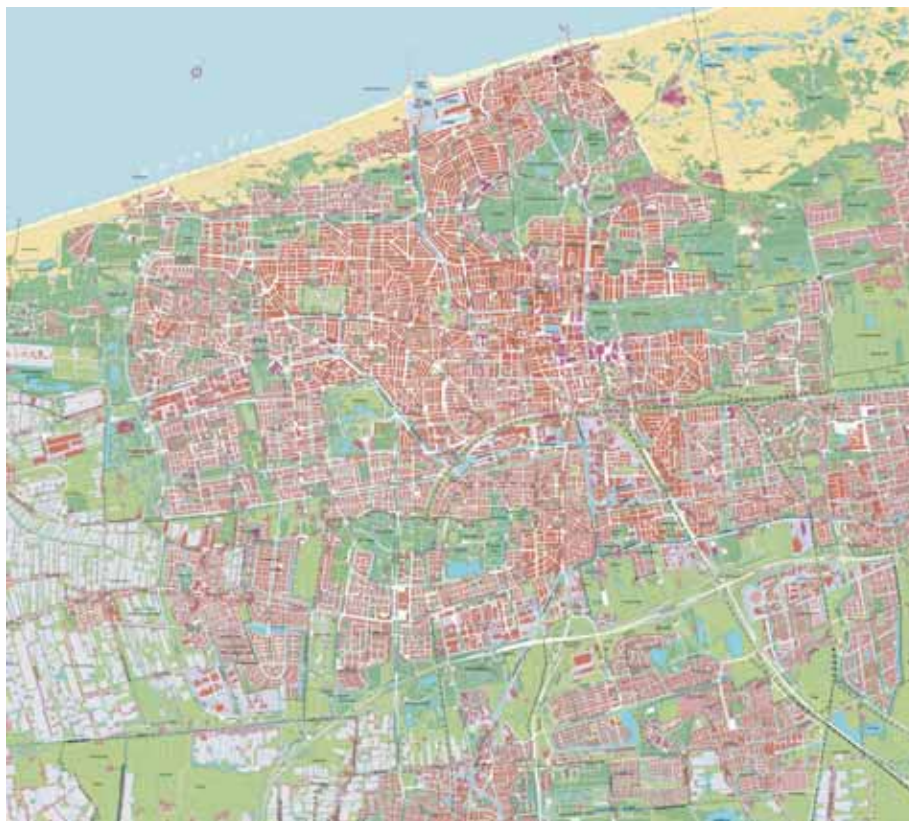
Voor u ligt het voorontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit. De nota beschrijft het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010-2020 met een doorkijk naar 2030.

Op basis van dit document wil de gemeente Den Haag het gesprek aangaan over hoe het verkeer en vervoer in en om de stad zich moeten ontwikkelen – en welke prioriteiten en maatregelen er nodig zijn. De nota geeft richtingen aan en stelt een koers naar de toekomst voor. Centraal staat het streven naar een duurzaam bereikbare stad in 2020 en daarna. De weg daar naartoe luidt kort samengevat: bewust kiezen en slim organiseren. Want de groei van de stad en van het verkeer maakt de noodzaak om scherpere keuzes te maken groter. Maar ook slim organiseren helpt bij het opvangen van de toename van de mobiliteit.

Het voorontwerp zal meteen na de presentatie ervan onderwerp zijn van een milieu-effectrapportage (plan-m.e.r.). De gemeente wil daarmee de milieu-effecten van het beleid expliciet zichtbaar maken en betrekken in de verdere koersbepaling.

Na dit voorontwerp verschijnt na de zomer van 2009 de notitie Reikwijdte & Detailniveau. Dat is de aftrap van de plan-m.e.r. Dan zijn er dus twee documenten en op basis van de reacties van bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden komt er in de tweede helft van 2009 een ontwerp-Haagse Nota Mobiliteit en een Milieu-effectrapport. Na de gemeenteraadsverkiezingen op 3 maart 2010 gaan deze nota's formeel de inspraak in. Het gesprek tussen stad en stadhuis over de mobiliteit in Den Haag vormt vervolgens een belangrijke bouwsteen bij de vaststelling van de Haagse Nota Mobiliteit door de gemeenteraad, later in het jaar 2010.

Den Haag is klaar voor een discussie over de route naar een beter bereikbare en leefbare stad.



Leeswijzer

De Haagse Nota Mobiliteit bestaat uit een aantal delen.

Inleiding en beschrijving van de hoofdlijnen van het beleid.

Hoofdstuk 1 en 2 beschrijven de aanleiding voor de nota en schetsen in het kort de hoofdlijnen van het beleid. Dit gedeelte kan gelezen worden als een samenvatting.

De hoofdkeuzes

De nota bevat 7 hoofdkeuzes. Elke keuze is beschreven en toegelicht in een apart hoofdstuk. Het betreft de **hoofdstukken 3 tot en met 9**. Achtereenvolgens gaat het om:

- Duurzame mobiliteit en een gezonde stad (*hoofdstuk 3*)
- Betrouwbare bereikbaarheid (*hoofdstuk 4*)
- Vergroten van het marktaandeel openbaar vervoer (*hoofdstuk 5*)
- Stimuleren fietsgebruik (*hoofdstuk 6*)
- Autoverkeer bundelen, ordenen en inpassen (*hoofdstuk 7*)
- Stimuleren ketenmobiliteit (*hoofdstuk 8*)
- Rust en ruimte in woon- en leefgebieden (*hoofdstuk 9*)

Overige thema's

Naast de 7 hoofdkeuzes is ook beleid geformuleerd voor een aantal andere thema's

Het betreft de **hoofdstukken 10 tot en met 13**:

- Optimaal gebruik van de netwerken (*hoofdstuk 10*)
- Beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte (*hoofdstuk 11*)
- Verdere verbetering van de verkeersveiligheid (*hoofdstuk 12*)
- Stimuleren van schoon en efficiënt goederenvervoer (*hoofdstuk 13*)

Tenslotte

Achterin de nota is een indicatief uitvoeringsprogramma te vinden (**hoofdstuk 14**) en een hoofdstuk over monitoring van het beleid (**hoofdstuk 15**). Ook is daar een verklarende begrippenlijst te vinden.

Hoofdstuk 1 Een nieuw verkeers- en vervoersplan voor Den Haag

1.1 Aanleiding

Den Haag is toe aan nieuw verkeers- en vervoersbeleid. In 2001 werd het Verkeersplan 2010 vastgesteld en dat is tot op de dag van vandaag het officiële beleid. Maar de tijd heeft niet stil gestaan. Er zijn vier redenen om het Haagse verkeers- en vervoerbeleid te herijken:

- De planhorizon: het vigerende beleid kijkt niet verder dan het jaar 2010. Om goed op de toekomstige ontwikkelingen in te spelen is het nodig de blik verder vooruit te richten.
- Ontwikkelingen en plannen: de afgelopen jaren zijn er binnen en buiten de gemeente tal van nieuwe ontwikkelingen en plannen gelanceerd, die niet in het vigerende beleidsplan zijn meegenomen. Actualisering van het Haagse verkeers- en vervoersbeleid is daarom hard nodig.
- Groei van de stad: Den Haag wil een vitale stad zijn en blijven en moet daarom groeien. Het aantrekken van meer inwoners en arbeidsplaatsen zoals aangegeven in de structuurvisie moet zorgen voor een steviger draagvlak voor grootstedelijke voorzieningen. Omgekeerd zijn deze voorzieningen nodig om aan de wensen van huidige en toekomstige gebruikers van de stad te voldoen.
- Verkeers- en schaarsteproblemen: groei van inwoners en arbeidsplaatsen brengen meer mobiliteit met zich mee. Een groeiend aantal verplaatsingen leidt niet alleen tot verkeersproblemen, maar legt ook een grotere druk op de fysieke ruimte en op de milieukwaliteit van de stad. Het verkeers- en vervoersbeleid moet hierop inspelen met passende uitgangspunten, beleidsrichtingen en oplossingen voor bestaande en nieuwe problemen.

1.2 Beleid en plannen van andere overheden

Het nieuwe verkeersbeleid van de gemeente Den Haag staat niet op zichzelf. Vooral het mobiliteitsbeleid van het Rijk en van het Stadgewest Haaglanden geven op hoofdlijnen de richting aan van het verkeersbeleid in Den Haag. Daarnaast vormt ook het provinciale beleid een kader.

Op rijksniveau zijn de hoofdlijnen van het beleid vastgelegd in de Nationale Nota Mobiliteit (2005). Het beleid uit die nota is in de afgelopen jaren vertaald en concreter gemaakt in meer actuele analyses¹. Het rijk gaat ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlandse bevolking in de periode 2000 tot 2020 blijft groeien. Het rijk wil acceptabele en betrouwbare reistijden bieden. Doel is dat 95 % van de reizigers in 2020 op tijd aankomt. Om dat doel te bereiken is een aanpak gewenst, die lokale, regionale en nationale infrastructuur optimaal verknoopt en benut. Verder zet het rijk in op een sterke groei van het OV gebruik, vermindering van de uitstoot van fijn stof en NO_x en verbetering van de verkeersveiligheid.

Op provinciaal niveau geldt het Provinciale Verkeers en Vervoersplan “Beheerst Groeien” (PVVP 2005). Het plan heeft een looptijd tot 2020. Het PVVP stelt de reiziger centraal, dat betekent dat de samenwerking tussen verschillende wegbeheerders en het maken van netwerkanalyses belangrijke maatregelen zijn. Voor een goed functioneren van het verkeers- en vervoerssysteem is volgens de

¹ Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006) en de Landelijke markt- en capaciteitsanalyses (2007)

provincie een goede uitwisseling op knooppunten van belang. Het concept Stedenbaan (verdichting rond de stoptreinstations in de Zuidvleugel) is daar een voorbeeld van.

Op regionaal niveau vormt het Regionaal Mobiliteitsplan Haaglanden (2005) het beleidskader. Dit plan is onlangs geactualiseerd door vaststelling van een supplement (2008). In deze nota staat hoe de regio Haaglanden de komende jaren de toename van de mobiliteit accommodeert in samenhang met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is er een Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden 2020, waarin een forse binnenstedelijke verdichtingsopgave is voorzien met een toename van de mobiliteit in het stedelijke gebied. Haaglanden vindt extra verbeteringen in de regionale fietsinfrastructuur en ketenmobiliteit noodzakelijk. Ook het openbaar vervoer in de regio en de weginfrastructuur in Den Haag moeten naar een hoger niveau. Twee nieuwe grote projecten spelen een centrale rol bij het mogelijk maken van de ruimtelijke ontwikkelingen in Haaglanden:

- Netwerk RandstadRail, ofwel een forse kwaliteitssprong in het regionaal openbaar vervoer;
- Internationale Ring Den Haag, ofwel opwaardering van de ontsluitingswegen van en naar belangrijke ontwikkelingsgebieden in Den Haag en de regio.

1.3 Stedelijke verdichting

De meest ingrijpende ontwikkeling in Den Haag voor de komende 10 tot 20 jaar is de verdere uitbouw en verdichting van de stad. Den Haag wil een stad zijn waar mensen graag willen wonen, werken, ondernemen en recreëren. In de structuurvisie 'Den Haag Wêreldstad aan Zee' (2005) heeft het gemeentebestuur aangegeven in welke richting de stad zich de komende jaren moet ontwikkelen om aantrekkelijk te zijn en te blijven voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Centraal thema daarbij is de versterking van Den Haag als Internationale Stad van Recht, Vrede en Veiligheid. Den Haag ontwikkelt zich tot Wereldstad aan Zee.

De structuurvisie zet in op een groei van het aantal inwoners van 475.000 nu naar 505.000 in 2020. In de periode daarna is een verdere door groei mogelijk. De verdichting doet zich voor in het gehele stedelijke gebied, maar concentreert zich in een vijftal kansenzones in Den Haag: het centrum, de Lijn-11 zone, de Internationale Zone, de Vliet en A4-zone en de 'schakelzone' Lozerlaan. Binnen elke kansenzone liggen specifieke ontwikkelingsgebieden. Negen 'masterplannen' bieden de basis voor de verdere planvorming en uitvoering in deze ontwikkelingsgebieden (zie kaart 1.1).

In de periode 2005-2020 streeft Den Haag naar een netto groei van de woningvoorraad met 30.000 woningen. Die woningen zijn niet alleen nodig om nieuwe inwoners te huisvesten, maar ook om de voortgaande daling van de gemiddelde woningbezetting op te vangen. Ze komen binnen de bestaande stad te staan, omdat er voor verdere uitbreiding aan de stadsrand steeds minder ruimte is. De nieuwe woningen komen voor ongeveer de helft in de negen ontwikkelingsgebieden: aan de kust, in de Vlietrand/A4-zone, nabij de Lozerlaan en in de Binckhorst. De andere helft van de nieuwe woningen komt verspreid over de stad.

Tot 2020 neemt ook het aantal arbeidsplaatsen toe met 30.000. Nieuwe bedrijven en kantoren komen vooral in de Centrale Zone van Den Haag, dat wil zeggen, de zone die loopt vanaf station Ypenburg, via de Vliet/A4-zone en de Binckhorst, naar de binnenstad, het Bezuidenhout en Scheveningen. Voor bedrijvigheid, die veel ruimte vraagt en niet stadsverzorgend is, zal in het stedelijke gebied van Den Haag steeds minder ruimte beschikbaar zijn.

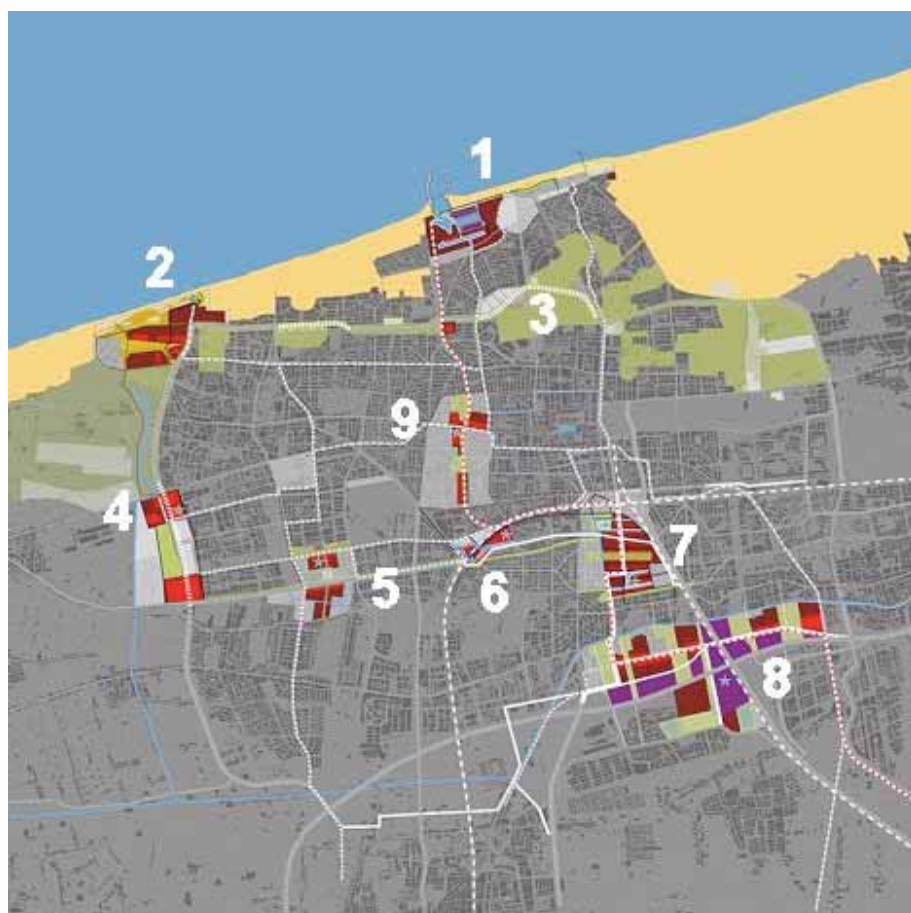
Door de voorgenomen versterking van de binnenstad en de verdere ontwikkeling van Scheveningen zal verder het aantal bezoekers van Den Haag flink toenemen.

De komst van nieuwe inwoners, bedrijven, organisaties en voorzieningen vraagt niet alleen om meer fysieke ruimte, maar ook om een hogere kwaliteit. Nieuwkomers hebben ook behoefte aan een aantrekkelijke omgeving en hoogwaardige stedelijke voorzieningen. Den Haag wil daarom stevig investeren in meer groen, een aantrekkelijke openbare ruimte en een goede bereikbaarheid – en dat komt ook de huidige inwoners ten goede. Een gezond en veilig leefmilieu en het streven naar een klimaatneutrale stad passen eveneens binnen de ambitie.

1.4 Gevolgen voor de mobiliteit

In de afgelopen 20 jaar is de mobiliteit binnen Den Haag sterk gegroeid. Sociale, ruimtelijke en economische ontwikkelingen kunnen deze groei verklaren. Een van de belangrijkste verklaringen voor de groei van de mobiliteit is de toegenomen welvaart en de afname van de relatieve kosten voor autogebruik en autobezit.

Ook een betere infrastructuur, kortere reistijden en een sterkere scheiding en spreiding van wonen en werken hebben een grote bijdrage geleverd aan de mobiliteitsgroei. De voortgaande individualisering en de sterk gestegen arbeidsparticipatie van vrouwen vormt een andere verklaring voor de groei van de mobiliteit. Beide ontwikkelingen hebben geleid tot meer en langere verplaatsingsafstanden. Daarbij combineren steeds meer mensen huishoudelijke, arbeids- en zorgtaken, wat leidt tot een toename van het aantal kris-kras-verplaatsingen. Veelal kiest men daarbij voor de auto.

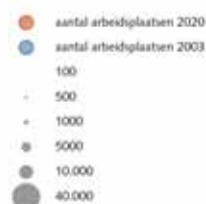


Kaart 1.1 Negen ontwikkelingsgebieden Structuurvisie 2020

1: Scheveningen-Kust, 2: Kijkduin, 3: Internationale Zone, 4: Lozerlaan-Uithof 5: Erasmusveld-Leywegzone, 6: Knoop Moerwijk, 7: Binckhorst, 8: A4-/Vlietzone, 9: Lijn 11 zone Transvaal en Regentesse Zuid.



Toe-/afname werkgelegenheid per wijk 2003 - 2020



Kaart 1.2

Tot slot is ook de mobiliteit voor recreatie- en vakantiedoeleinden sterk toegenomen; mensen zijn bereid meer tijd te besteden aan reizen naar verder weg gelegen bestemmingen. De toename van de mobiliteit is voornamelijk opgevangen door de auto. Openbaar vervoer en fiets zijn de afgelopen 20 jaar veel minder sterk gegroeid dan de automobilititeit.

Ook de komende jaren zal de mobiliteit in Den Haag groeien. Mede als gevolg van de geplande verdichting van de stad zal het aantal inwoners, werknemers en bezoekers dat zich door Den Haag heen beweegt fors toenemen. Er komt meer verkeer van en naar de stad, er ontstaat meer verkeer binnen de stad. En die groei krijgt nog een extra impuls, omdat de algemene vraag naar mobiliteit van de Nederlandse bevolking blijft toenemen. De gemiddelde verplaatsingsafstand neemt toe, met andere woorden, mensen reizen steeds meer. Betere infrastructuur en snellere vervoersdiensten helpen dat mogelijk te maken. Het autobezit blijft stijgen, het gebruik ervan ook. Samengevat voorziet Den Haag in de periode 2005-2020:

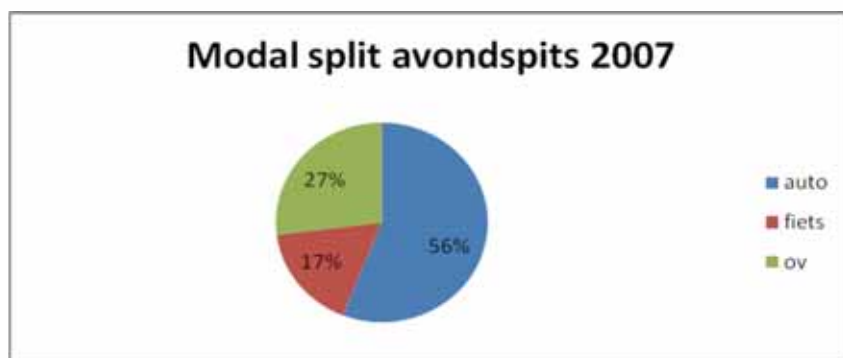
- een groei van het aantal inwoners met 6 % (30.000);
- een groei van het aantal arbeidsplaatsen met 14 % (30.000);
- een toename van de gemiddelde verplaatsingsafstand per inwoner (nu 29 km per dag);
- een groei van het aantal verplaatsingen met 20-30 % (2003-2020);
- een groei van het autobezit² met 15 tot 20 % (32.000-39.000 personenauto's).

² Afhankelijk van de effecten van de verlaging van de belasting op aanschaf van nieuwe auto's i.v.m. invoering van de kilometerprijs.

Om de toenemende vraag naar mobiliteit op een goede manier te faciliteren en om de mogelijke negatieve bijeffecten in de hand te houden zijn heldere keuzes nodig. Keuzes over uitbreiding, aanpassing en benutting van de infrastructuur. Maar ook keuzes over maatregelen om het milieu en de leefbaarheid te beschermen en te verbeteren. Een goed functionerend verkeers- en vervoerssysteem is in dat geheel niet alleen een basisvoorwaarde, maar ook een visitekaartje voor een gezonde en vitale stad.

1.5 Uitdagingen in het verkeers- en vervoerssysteem

De groei van de mobiliteit maakt een aantal al bestaande problemen en tekortkomingen in het verkeers- en vervoerssysteem nadrukkelijk voelbaar en merkbaar. Het is dan ook een uitdaging om daar werkbare en effectieve oplossingen voor te vinden. In hoofdlijn gaat het om het volgende:



Figuur 1.2: Verdeling over de vervoerswijzen van Hagenaars en niet-Hagenaars.(2007)

Investeren in sterke groei van openbaar vervoer en fiets

Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets ligt in Den Haag al op een behoorlijk niveau. De huidige verdeling over de vervoerswijzen is 17 % fiets, 27 % OV en 56 % auto. Op de korte afstanden is ook lopen een belangrijke vervoerswijze. Afstanden tot 1 km gaan in 67 % van de gevallen te voet.

Hoewel het aantal OV-reizigers groeit, neemt het aandeel OV al jaren licht af. En voor de fiets liggen er grote, nog niet benutte kansen. Ketenmobiliteit (de combinatie van openbaar vervoer met auto of fiets) is binnen de stad en de regio zwak ontwikkeld. Om ervoor te zorgen dat openbaar vervoer, fiets en keten voldoende bijdragen aan het opvangen van de groeiende verplaatsingsbehoefte, is aanscherping van het beleid op deze onderdelen onontkoombaar. Zonder effectieve maatregelen zal het autoverkeer met 28% groeien en het openbaar vervoer met 24% en het gebruik van de fiets zal zelfs afnemen met 6%. (zie ook figuur 2.1)

Uitbreiding capaciteit van wegennet en openbaar vervoer

Zelfs indien de gemeente er in slaagt de groei van het autoverkeer te beperken, is de capaciteit en kwaliteit van het wegennet op een aantal punten ontoereikend om de groei van het autoverkeer op te vangen. Dat geldt vooral voor de stadsranden en op de aansluitingen van stedelijke hoofdwegen en rijkswegen, waar het autoverkeer relatief snel groeit. Daarnaast bieden de stedelijke hoofdwegen naar de ontwikkelingslocaties in 2020 deels onvoldoende capaciteit.

Een soortgelijk probleem doet zich voor ten aanzien van het stedelijke en regionale openbaar vervoer. Den Haag zet samen met Haaglanden in op een enorme groei van het aantal OV-reizigers,

maar moet tegelijkertijd constateren dat de huidige capaciteit op een aantal OV-lijnen nu al ontoereikend is.

Aantrekkelijke woon- en verblijfsgebieden met minder sluipverkeer

Mobiliteit is net als water: autoverkeer zoekt tussen herkomst en bestemming naar de gemakkelijkste route door de stad. Op dit moment is het onderscheid tussen de verschillende routes en wegcategorieën vaak onvoldoende zichtbaar en herkenbaar voor de automobilist. Er bestaat weinig duidelijkheid over de kwaliteit, waaraan de verschillende soorten wegen moeten voldoen. Door de structuur en de kwaliteit van het Haagse wegennet zijn er veel parallelle (sluip)routes. Autoverkeer rijdt daardoor veelvuldig door kwetsbare woon- en verblijfsgebieden en veroorzaakt daar milieu- en ruimteproblemen. De woonomgeving komt daardoor onder druk te staan, terwijl het doel juist is een aantrekkelijke woonomgeving te bieden. Groei van het autoverkeer verergert dit probleem.

Beheersen parkeerdruk in de openbare ruimte

Wat geldt voor de rijdende auto, geldt ook voor de stilstaande auto. Vooral de oudere wijken van Den Haag hebben te maken met een onaanvaardbare parkeerdruk. Onderzoek naar de invoering van betaald parkeren in Haagse woonwijken heeft uitgewezen dat dit beleidsinstrument om de parkeerdruk te verlagen niet overal werkt. In een aantal gevallen is de beschikbare parkeercapaciteit onvoldoende om de basisbehoefte aan parkeerplaatsen voor de bewoners op te vangen. Daarbij ontbreekt de fysieke ruimte om op eenvoudige wijze parkeerplaatsen op straat toe te voegen. Schaarste aan fysieke ruimte verhoudt zich slecht met een toenemende parkeerbehoefte. En die behoefte groeit nog steeds, zowel als gevolg van de stedelijke verdichting als door het toenemende autobezit. Tot 2020 groeit het personenautobezit in de stad naar verwachting van 185.000 naar minimaal 217.000 auto's in 2020 (ca. 15%).

Schaalvergroting: Den Haag in de Randstad en de metropoolregio Rotterdam–Den Haag

Den Haag maakt onderdeel uit van de Randstad. Binnen de Randstad zijn Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Amsterdam de belangrijkste economische concentratiegebieden. Op internationaal schaalniveau moet de Randstad met andere Europese regio's concurreren bij het aantrekken van werkgelegenheid, werknemers en voorzieningen. Om de concurrentiepositie van de Randstad te versterken is er meer samenhang nodig; inwoners van de Randstad moeten concentraties van voorzieningen en werkgelegenheid gemakkelijk en vlot kunnen bereiken. Bezoekers en werknemers van buiten Den Haag moeten de stad vlot kunnen bereiken en inwoners van Den Haag moeten ook snel op andere plaatsen in de Randstad kunnen komen. Dat vereist een snel, frequent en betrouwbaar vervoersnetwerk binnen de Randstad.

Binnen de Randstad maakt Den Haag onderdeel uit van de metropoolregio Rotterdam – Den Haag. In de metropoolregio positioneren de steden Rotterdam en Den Haag zich als Gateway to Europe en World Legal Capital. Het succes van deze internationaal onderscheidende economische clusters is mogelijk dankzij de metropolitane kracht van de regio als geheel. Deze kracht zit in de metropolitane massa van 2,5 miljoen inwoners, de internationale bereikbaarheid, de top universiteiten en hogescholen, het enorme cultuuraanbod, de dynamische stadscentra en een goed internationaal vestigingsklimaat. De metropoolregio is één samenhangend stedelijk gebied, waarbinnen de arbeids-, woning-, en voorzieningenmarkt steeds sterker geïntegreerd zijn. Om de schaalvoordelen van de metropoolregio optimaal te benutten, zijn ook investeringen vereist in het vervoerssysteem dat beide steden met elkaar verbindt. De gebruiker van de metropoolregio moet zich vlot, makkelijk en comfortabel tussen de verschillende centra kunnen verplaatsen. Dat vereist ook investeringen in het vervoernetwerk dat beide steden met elkaar verbindt; openbaar vervoer, auto, P+R en fietsstructuur moeten worden versterkt en geïntegreerd tot één samenhangend netwerk.



Den Haag in de Randstad

- World Port
- Financial Complex
- World Legal Capital
- Greenport Europe
- Airport Logistic Complex
- Kennisnetwerk

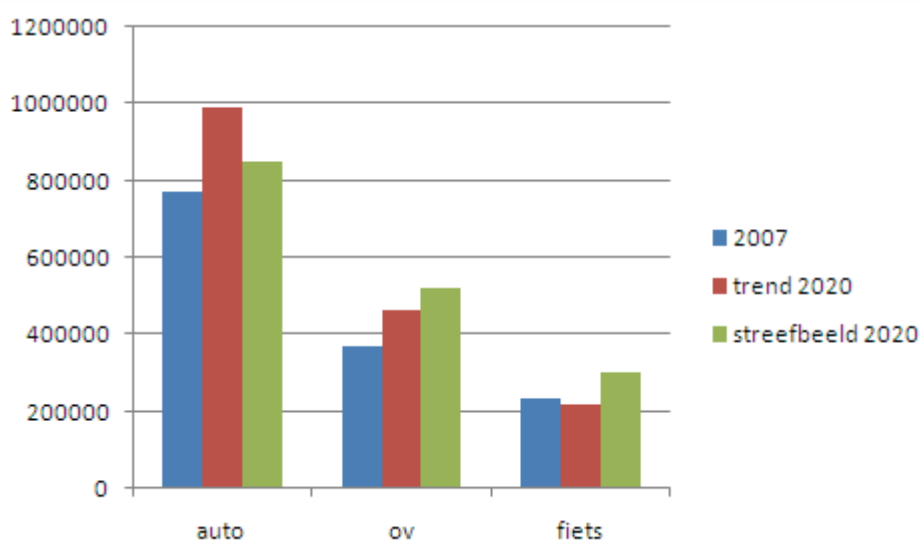
Kaart 1.3

Hoofdstuk 2 Hoofdpijnen van het beleid

2.1 Ambitie

Met het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid zet Den Haag in op een **duurzame bereikbaarheid** van de stad in 2020 en daarna. 'Duurzaam' niet alleen in de zin van milieu, klimaat en grondstoffen, maar ook in de betekenis van 'op langere termijn'. De gemeente wil de groeiende mobiliteit zoveel mogelijk afleiden naar de fiets, het openbaar vervoer en lopen. Desalniettemin groeit ook het autoverkeer nog. Ook die groei wil de gemeente faciliteren, maar wel nadrukkelijk binnen randvoorwaarden, bepaald door milieu, verkeersveiligheid en de schaarste aan fysieke ruimte en financiële middelen.

Het aantal verplaatsingen van, naar en in de stad neemt tot 2020 toe met 20-30 %. De ambitie is de groei van het autoverkeer te beperken tot 10 %. Het fietsgebruik moet dan met 30 % en het openbaar vervoer met 40 % groeien. Het streven is om een verschuiving naar OV en fietsen te bereiken. De landelijke invoering van de kilometerprijs – voorzien na 2014 – is nodig om de beoogde groei van het marktaandeel fiets en OV daadwerkelijk te bereiken.



Figuur 2.1 : Ritten verdeeld over de vervoerswijzen: nu, als trend en ambitie van Den Haag.

Uitgangspunt is dat de reiziger zelf in vrijheid een vervoermiddel kiest. De gemeente wil echter stimuleren dat reizigers niet altijd automatisch voor de auto kiezen. Er moet dan wel een breed pakket van verplaatsingsmogelijkheden zijn. Naast de auto zijn het openbaar vervoer, de fiets, lopen en combinaties van vervoer (ketenmobiliteit) belangrijke aandachtsvelden van het gemeentelijke beleid. Den Haag stimuleert de reiziger om, afhankelijk van zijn reismotief, een bewuste en verantwoorde keuze te maken. Tegenover de keuze van de reiziger voor een bepaald vervoermiddel staat een prijs waarin de gevolgen van die keuze voor bereikbaarheid, milieu en ruimte zijn verdisconteerd. De reiziger betaalt voor zijn reisgedrag in geld of in tijd.

Het streven naar een duurzaam bereikbare stad is verder uitgewerkt in **zeven belangrijke beleidskeuzes**.

1. Duurzame mobiliteit en een gezonde stad
2. Betrouwbare bereikbaarheid
3. Vergroten marktaandeel openbaar vervoer
4. Stimuleren van fietsgebruik
5. Bundelen en ordenen van autoverkeer
6. Stimuleren van ketenmobiliteit
7. Rust en ruimte in woongebieden

Deze keuzes en bijbehorende beleidsdoelen zijn in dit hoofdstuk kort toegelicht. Een nadere uitwerking vindt plaats in de hoofdstukken daarna.

2.2 Duurzame mobiliteit en een gezonde stad

Den Haag wil haar positie als gezonde stad met een duurzame mobiliteit verbeteren. In het collegeprogramma is opgenomen dat Den Haag op langere termijn een klimaatneutrale stad is. Ook om die reden kiest Den Haag voor stedelijke verdichting in plaats van stadsuitbreiding en voor duurzame bereikbaarheid.

Meer concreet kiest Den Haag voor de volgende doelen:

- In 2020 is voldaan aan de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit (stikstofoxide en fijnstof) en geluidsproductie.
- Vanwege de opwarming van de aarde streeft Den Haag naar beperking van de uitstoot van CO₂. In 2050 wil Den Haag CO₂-neutraal zijn.
- Den Haag accepteert een beheerste groei van de automobiliteit en wil het grootste deel van de mobiliteitsgroei tot 2020 opvangen in het openbaar vervoer en op de fiets.
- Den Haag stimuleert het gebruik van schone brandstoffen (zoals aardgas en elektriciteit) en de gemeente heeft daarbij een voorbeeldfunctie.

2.3 Betrouwbare bereikbaarheid

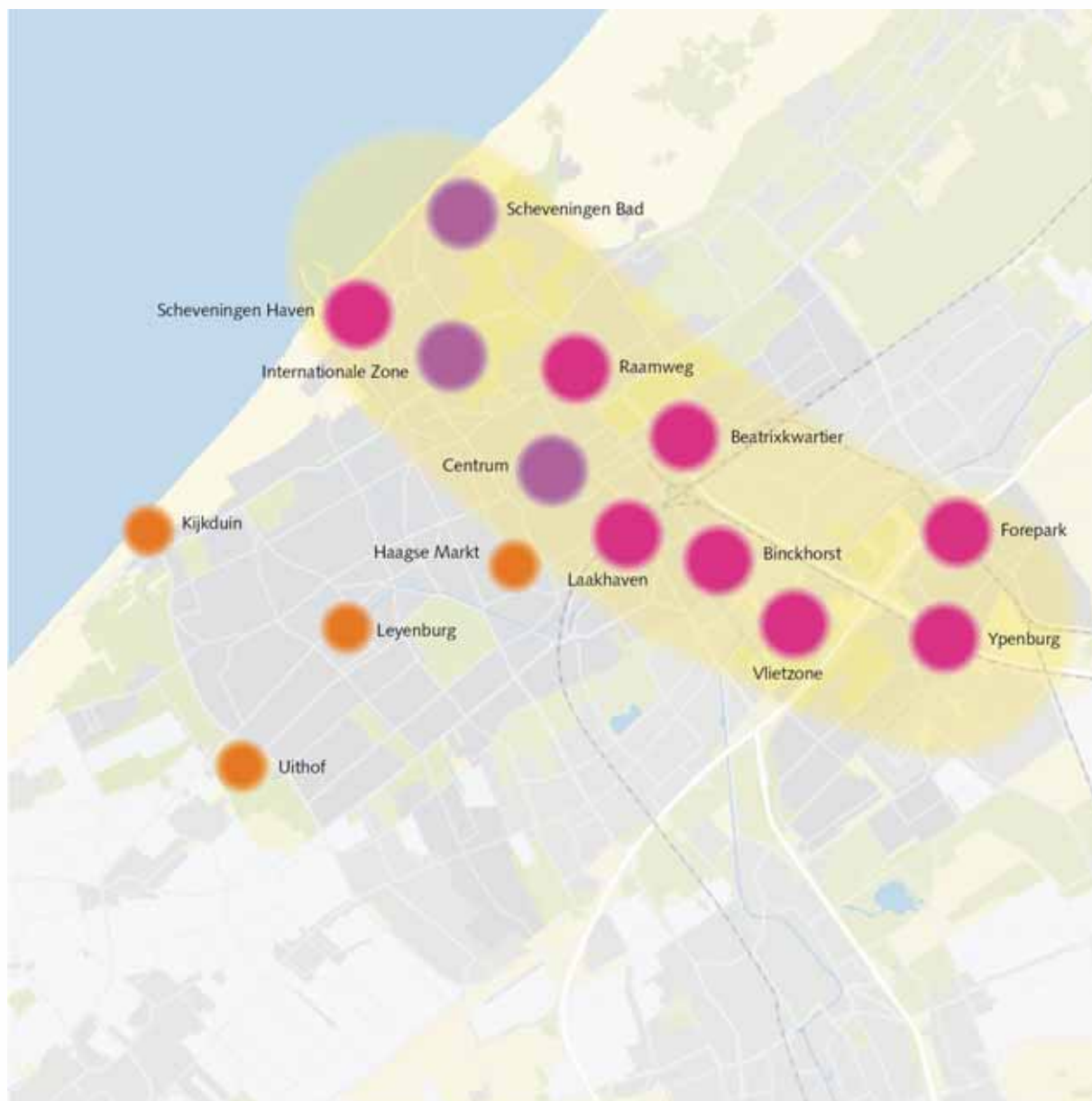
Den Haag legt de prioriteit voor bereikbaarheid bij de belangrijkste locaties in de stad, waar veel werkgelegenheid en voorzieningen bij elkaar zitten, de zogenaamde toplocaties. Dat zijn bestaande locaties, die nu ook veel bezoekers trekken, zoals het centrum van de stad en Scheveningen. Ook gaat het om ontwikkelingsgebieden, zoals de Internationale Zone en de Binckhorst. Betrouwbare en korte reistijden zijn voor het functioneren en de ontwikkeling van de toplocaties van groot belang.

Door de bereikbaarheid van toplocaties aan reistijdnormen te koppelen, is meteen vastgelegd aan welke kwaliteitseisen (doorstroming en trajectsnelheid) de infrastructuur moet voldoen. Dat maakt dan gelijk duidelijk waar en wanneer er sprake is van een bereikbaarheidsprobleem.

Voor de bereikbaarheid van stedelijke toplocaties kiest Den Haag de volgende doelstelling:

- De maximaal aanvaardbare reistijd tussen de stadsrand (voor de auto) of het hoofdstation (OV) en de toplocaties is 20 minuten in de spits.
- De bijbehorende betrouwbaarheidseis is dat deze reistijd in 95% van alle gevallen haalbaar is.

In hoofdstuk 4 zijn de reistijdeisen verder uitgewerkt. In de hoofdstukken 5 (openbaar vervoer) en 7 (autoverkeer) zijn de gevolgen voor de infrastructuur in kaart gebracht.



Toplocaties Den Haag



Kaart 2.1: Toplocaties in Den Haag

2.4 Vergroten van het marktaandeel openbaar vervoer

Om te voorkomen dat de groei van de mobiliteit leidt tot veel extra autoverkeer, moet het marktaandeel van het openbaar vervoer omhoog. Dat kan alleen, indien het openbaar vervoer een groter deel van het groeiende aantal verplaatsingen voor zijn rekening neemt. Voor het marktaandeel van het openbaar vervoer kiest Den Haag de volgende doelstelling:

- Het aantal instappers in het OV van, naar en in Den Haag moet tot 2020 met 40 % toenemen. Daarmee moet het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split groeien van 27 % nu naar 31 % in 2020.
- In 2030 bedraagt de groei van het aantal instappers 50 %.

Een groei van 4 % in het marktaandeel van het openbaar vervoer lijkt weinig. Maar in de praktijk betekent het dat het aantal instappers met bijna de helft moet toenemen. Dat leidt tot een heel forse opgave voor de stad en de regio. Om de benodigde reizigers te trekken moet het openbaar vervoer sneller, betrouwbaarder, frequenter, comfortabeler en goed toegankelijk zijn. Ook moet de capaciteit van de voertuigen flink omhoog. In hoofdstuk 5 staat een uitgewerkt streefbeeld van het regionale en stedelijke netwerk van openbaar vervoer voor 2020/2030.

2.5 Stimuleren van fietsgebruik

Naast het stimuleren van openbaar vervoer zet Den Haag in op een sterke groei van het gebruik van de fiets. Den Haag wil het gebruik van de fiets optimaal faciliteren met goede voorzieningen voor de rijdende en stilstaande fiets. In Den Haag nemen al veel mensen de fiets. Ruim 17 % van alle verplaatsingen, dat is 28% van de verplaatsingen tot 7,5 km, vindt op de fiets plaats. Daarmee loopt Den Haag nog wel achter op het fietsgebruik in een aantal andere Nederlandse steden, zoals bijvoorbeeld Utrecht en Amsterdam. Het aandeel fiets in Den Haag kan en moet dan ook omhoog.

Het fietsgebruik in Den Haag moet tot 2020 met 30 % groeien en tot 2030 met 50%

Om het fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken moet de kwaliteit van het fietsnetwerk omhoog. Daarnaast moeten er veel meer mogelijkheden komen om de fiets thuis en op de bestemming veilig te stallen. Er zijn vooral ruimere en betere stallingsmogelijkheden nodig in de binnenstad en bij de stations.

In hoofdstuk 6 (Fietsgebruik) staat een uitgewerkt fietsbeleid met een streefbeeld voor 2020.

2.6 Bundelen en ordenen van autoverkeer

Ondanks de inzet op een forse groei van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets zal het autoverkeer in de periode tot 2020 en daarna toenemen. De gemeente wil deze groeiende vraag naar verplaatsingen per auto faciliteren, maar dat mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de kwetsbare woon- en verblijfsgebieden. Daarom 'bundelt' Den Haag het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk op een beperkt aantal hoofdwegen. Binnen de wijken behoort alleen autoverkeer te rijden, dat daar daadwerkelijk een bestemming heeft.

Een heldere wegenstructuur, waarin wegcategorieën zich zichtbaar en merkbaar in kwaliteit van elkaar onderscheiden, moet de automobilist verleiden een route te kiezen waar de negatieve milieu- en ruimte-effecten het beste zijn te beheersen. Het nieuwe beleid moet zorgen voor een herkenbare en hiërarchisch opgebouwde wegenstructuur, waarvan de kwaliteitseisen vastliggen.

Afgeleid van de reistijdeisen naar toplocaties stelt de gemeente Den Haag eisen aan de gemiddelde trajectsnelheid op de belangrijkste regionale en stedelijke hoofdwegen. Op de overige wegen in de stad ligt de prioriteit bij fietsers, openbaar vervoer en voetgangers.

- Doorgaand autoverkeer kiest een route via de (boven)regionale en stedelijke hoofdwegen.
- De norm voor de trajectsnelheid in de spits is 25 tot 40 km per uur op regionale hoofdwegen en 20 tot 25 km per uur op stedelijke hoofdwegen. Op wegen, waar deze normen niet te halen zijn, moet de doorstroming verbeteren. Om de hinder voor de aanliggende bebouwing en functies te beperken en om de oversteekbaarheid te waarborgen, moeten deze wegen een goede ruimtelijke inpassing krijgen.
- Op de andere wegen in de stad ligt de prioriteit bij fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

In hoofdstuk 5 (autoverkeer) is dit onderscheid in wegcategorieën verder beschreven en uitgewerkt en staat een streefbeeld voor het wegennet tot 2020.

2.7 Stimuleren van ketenmobiliteit

Naast de bekende modaliteiten auto, fiets en openbaar vervoer is **ketenmobiliteit** een steeds belangrijker optie. Reizigers combineren dan verschillende vervoermiddelen in één reis. Een speerpunt is de combinatie van auto en openbaar vervoer ofwel Parkeer en Reis (P+R). P+R heeft het voordeel dat reizigers, die (deels) voor de auto kiezen, daarmee toch het kwetsbare stedelijke gebied niet belasten. Zij stappen tijdig over van de auto op het openbaar vervoer, wat bijdraagt aan een grotere leefbaarheid in de stad. Ook is P+R nodig om de beoogde groei van het aantal instappers in het openbaar vervoer te halen.

Ook gebruik van openbaar vervoer gecombineerd met fietsen en lopen is een belangrijke vorm van ketenmobiliteit. Het bieden van voldoende goede faciliteiten voor fietsers en voetgangers bij het openbaar vervoer maakt combinaties aantrekkelijker. Te denken valt aan goed ingepaste haltes, routes, oversteeksituaties en stallingen. Ook nieuwe ideeën zoals Park & Bike of Park & Walk moeten verder worden ontwikkeld.

Voor ketenmobiliteit kiest Den Haag de volgende beleidsdoelstellingen:

- In het Stadsgewest Haaglanden moet het aantal P+R plaatsen tot 2020 verdubbelen tot ca. 5.000.
- In de periode daarna (tot 2030) is een verdere groei mogelijk naar 10.000 parkeerplaatsen.
- Rond de hoofdstations en bij belangrijke OV-haltes moeten er voldoende goede faciliteiten voor fietsers en voetgangers komen.

In hoofdstuk 8 is het concept van ketenmobiliteit verder uitgewerkt. Daarbij is aangegeven welke voorzieningen op welke locaties mogelijk zijn en welke omvang van P+R-capaciteit op die locaties aan de orde is.

2.8 Rust en ruimte in woongebieden

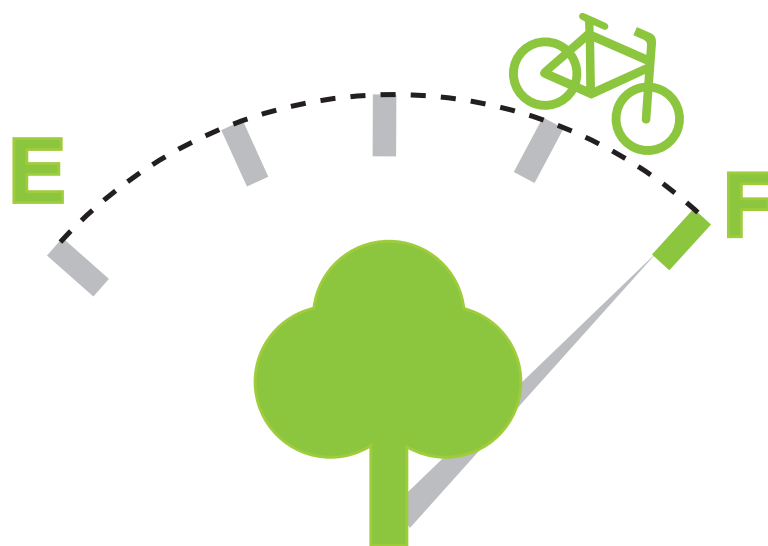
Om inwoners, instellingen en bedrijven aan de stad te binden en om nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen aan te trekken wil Den Haag de stedelijke kwaliteit verhogen. Een goed aanbod van hoogwaardige voorzieningen en een aantrekkelijke en veilige buitenruimte in woon- en verblijfsgebieden moeten daaraan bijdragen.

De kwaliteit van de buitenruimte hangt af van veel zaken. De positie van het verkeer in de wijk is er één van. Den Haag wil de positie van het autoverkeer in woonwijken minder dominant maken. Dat geldt zowel voor rijdende als geparkeerde auto's. De positie van de voetganger en fietser in woon- en verblijfsgebieden krijgt prioriteit. Een vernieuwd parkeerbeleid moet zorgen voor het beheersen van de parkeerdruk op straat. Dat leidt tot de volgende doelen:

- Doorgaand autoverkeer rijdt niet door woon- en verblijfsgebieden.
- Wegen en openbaarvervoerlijnen moeten goed oversteekbaar zijn voor voetgangers en fietsers.
- Haltes van het openbaar vervoer moeten te voet gemakkelijk en zonder onveilige barrières bereikbaar zijn.
- Minder blik op straat: de parkeerdruk mag in woon- en verblijfsgebieden niet boven de 90 % stijgen.
- De verkeersveiligheid in de wijken verbetert, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Den Haag conformeert zich aan landelijke en regionale doelen ten aanzien van verkeersslachtoffers en huldigt het motto dat 'elk slachtoffer er een teveel is'.

In hoofdstuk 9 (woongebieden) zijn deze maatregelen verder uitgewerkt. Ook in hoofdstukken 7 (autoverkeer) en 11 (parkeren) is hieraan aandacht besteed.

duurzame mobiliteit en een gezonde stad



Hoofdstuk 3 Duurzame mobiliteit en een gezonde stad

3.1 Wat willen we bereiken?

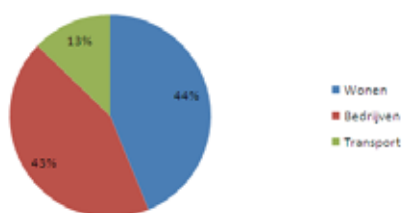
Een duurzaam mobiliteitssysteem draagt bij aan Den Haag als aantrekkelijke vestigingsplaats voor inwoners, bedrijven en voorzieningen. Dat vereist een goede bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen, zodat de stad zich economisch kan ontwikkelen. Het vereist ook een goede leefkwaliteit, die voldoet aan milieu- en gezondheidseisen. Leefbaarheid is immers ook een vestigingsfactor!

Rekening houdend met de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers en dus met de toename van mobiliteit, ligt er een extra opgave om milieuvervuiling terug te dringen. Mobiliteit moet schoner, stiller en zuiniger zijn. Voor de transitie naar duurzame mobiliteit is daarom een trendbreuk noodzakelijk; het verkeerssysteem krijgt een zodanige inrichting, dat de groeiende mobiliteit samen gaat met afname van de milieubelasting. Daarvoor gelden de volgende normen:

Klimaat

Om de mondiale opwarming van de aarde tegen te gaan moet er minder uitstoot van CO₂ zijn. In 2010 moet de gemeentelijke organisatie CO₂-neutraal zijn. Den Haag heeft de ambitie om in 2050 een klimaatneutrale stad te zijn, wat inhoudt dat er dan netto geen uitstoot van broeikasgassen meer is. Ook voor verkeer en vervoer betekent dat een zware opgave.

CO₂ emissie binnen Den Haag 2009



Figuur 3.1

bron: Ecofys

Luchtkwaliteit

De gemeente Den Haag moet aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voldoen. Voor leefbaarheid en gezondheidsrisico's gelden grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). De gemeente heeft hiertoe een actieprogramma luchtkwaliteit ontwikkeld en zij doet mee in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof geldt een grenswaarde van 40 microgram per m³ in 2011. Als grenswaarde voor het 24-uurs gemiddelde van fijn stof geldt 50 microgram per m³ over een periode van maximaal 35 dagen in 2011. Voor NO₂ geldt momenteel een grenswaarde van 40 microgram per m³ in 2015.

Geluid

Conform het actieplan omgevingslawaaï geldt voor de aanpak van geluidshinder: het aantal (ernstig) gehinderden mag niet toenemen.

Locatiespecifiek maatwerk moet zorgen voor een oplossing van de meest urgente knelpunten, dus daar waar er een overschrijding is van de plandrempel van 68 dB(A).

De ambitie van Den Haag is erop gericht de emissies van het wegverkeer te beperken, waardoor de leefbaarheid verbetert. Binnen de stad is het autoverkeer een bron van milieubelasting. Het autoverkeer is medeverantwoordelijk voor de overschrijding van normen voor luchtkwaliteit en geluidbelasting. 13 % van de CO₂-uitstoot in de stad is afkomstig van verkeer.

3.2 Hoe bevorderen we duurzame mobiliteit?

De dubbele doelstelling van groeiende mobiliteit en afname van de milieubelasting is alleen te bereiken, met schoner, stiller en zuiniger vervoer. Dat vraagt om samenwerking met andere overheden, zoals het Rijk en Europa. Het vereist ook een bewuster mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven. Om de milieubelasting van het verkeer te reduceren en in aansluiting op al lopend beleid zet Den Haag in op de volgende speerpunten:

- Verstedelijking binnen de bestaande stad concentreren, zodat de groei van de verplaatsingsafstanden beperkt blijft en er een goed uitgangspunt is voor het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer.
- Door het gebruik van openbaar vervoer, fiets en P+R te stimuleren neemt het marktaandeel van deze modaliteiten toe.
- Aanpak aan de bron: introductie van schone, stille en zuinige motorvoertuigen en brandstoffen. De gemeente wil de meest vervuilende voertuigen weren uit kwetsbare gebieden.
- Een goed ingericht netwerk voor het autoverkeer, waarbij de doorgaande autostromen gebundeld zijn op een beperkt aantal goed ingepaste hoofdwegen. Een goede doorstroming en inpassing dragen bij aan het voldoen aan de milieunormen langs deze wegen.

Hieronder worden de speerpunten verder uitgewerkt.

3.2.1 Compacte verstedelijking

Maximale ontwikkeling van woningen en werkgelegenheid binnen de bestaande stad biedt de beste basis voor duurzame mobiliteit. Bij stadsuitbreiding vergroot per slot van rekening het aantal af te leggen kilometers. Inwoners en werknemers leggen meer verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer af, als er binnenstedelijke verdichting is. De structuurvisie Den Haag Wêrldstad aan Zee is hierop gebaseerd en legt daarmee een stevige basis voor verdere investeringen in hoogwaardige voorzieningen voor fietsers, voetgangers en OV-reizigers. Deze vormen van vervoer nemen bovendien weinig ruimte in beslag.

3.2.2 Groter marktaandeel openbaar vervoer en fiets

De inzet is een sterke groei van fiets- en OV-gebruik door sterk te investeren in optimale voorzieningen voor openbaar vervoer, fiets en P+R. Het marktaandeel van deze modaliteiten groeit daarmee ten opzichte van het marktaandeel van de auto.

3.2.3 Aanpak aan de bron: schone, stille en zuinige voertuigen en brandstoffen

Inzet van schonere, stillere en zuinigere voertuigen kan de vervuiling overal verminderen. Het nemen van bronmaatregelen heeft een direct positief effect. Het lost de knelpunten met luchtkwaliteit in de stad op. Daarnaast zorgen bronmaatregelen voor vermindering van de zogenaamde achtergrondconcentraties, waarmee de luchtkwaliteit in de hele stad verbetert.

Bij transitie naar schone en stille voertuigen en brandstoffen heeft de Europese Unie een bepalende rol. De EU kan eisen aan de autofabrikanten opleggen. Brussel doet dat door een stelsel van normen, die emissies van motorvoertuigen aan banden leggen. Fabrikanten zijn gedwongen om met steeds schonere en stillere modellen op de markt te komen. De Europese Commissie heeft in 2007 besloten dat de CO₂-uitstoot van nieuwe auto's in 2015 omlaag moet naar gemiddeld 130 gram CO₂ per kilometer.

De huidige overschrijding van normen voor lucht- en geluidskwaliteit maakt introductie van schone en stille voertuigen urgent. Den Haag wil daarom het tempo versnellen en de meest vervuilende auto's van straat halen. Den Haag wil vooroplopen en zich ontwikkelen als ervaringscentrum voor schone, stille en zuinige voertuigtechniek. Op de korte termijn gaat het vooral om introductie van aardgasvoertuigen. Voor het stimuleren van rijden op aardgas heeft de gemeente bijvoorbeeld het initiatief genomen om pompexploitanten, dealers, brancheverenigingen en bedrijfsverenigingen bij elkaar te brengen, zodat het netwerk van aardgaspompen verder wordt uitgebreid. Zodra nieuwe technieken breder beschikbaar komen, wil Den Haag de introductie van voertuigen met een biogas-, waterstof- of elektrische aandrijving actief ondersteunen.

Verschillende brandstoffen kennen een eigen nichemarkt. Zo is een voertuig met elektrische aandrijving, gezien de 0-uitstoot en de beperkte actieradius, vooral geschikt voor (kortere) verplaatsingen binnen de stad. Ook andere Nederlandse en Europese gemeenten werken aan introductie van nieuwe schone voertuigtechnieken. Om de uitwisseling van kennis en ervaring te stimuleren zoekt de gemeente aansluiting bij de 'waterstofcoalitie' waaraan ook Rotterdam, Amsterdam en Arnhem-Nijmegen deelnemen. Ook voor andere technieken zoekt Den Haag samenwerking met andere steden en regio's. Om de verschooning van het bestaande wagenpark te versnellen, zet de gemeente in op de volgende maatregelen:

- Ter stimulering van schone voertuigtechnieken en brandstoffen wil de gemeente in haar **eigen wagenpark** volop van deze nieuwe technieken gebruikmaken, zodra deze op de markt beschikbaar zijn. Als belangrijke doelstelling geldt dat het eigen wagenpark van de gemeente op gas of groene stroom rijdt. Schoon vervoer is ook een belangrijk criterium bij aanbestedingen van de gemeente.
- Voor een grootschalige introductie is het noodzakelijk om **bedrijven en burgers** te stimuleren meer gebruik te maken van schonere, stillere en zuiniger voertuigen. De gemeente heeft daarbij vooral een functie als makelaar, door aanbieders en vragers van schone duurzame voertuigtechniek bij elkaar te brengen, belemmeringen weg te nemen en de aanschaf van schone voertuigen zo nodig te ondersteunen. Hiertoe is een 'company label' ontwikkeld, waarmee bedrijven kunnen laten zien dat zij hun mobiliteit hebben verduurzaamd. Na wagenparkscans heeft de gemeente met verschillende wagenparkbeheerders afspraken gemaakt over de verduurzaming van het wagenpark. Een goed voorbeeld hiervan is de inzet van aardgasbestelauto's door TNT-post. De gemeente wil in de komende jaren na wagenparkscans afspraken maken over de inzet van schone voertuigen.
- In overleg met het Stadsgewest Haaglanden is besloten dat **alle stedelijke en streekbussen** in Den Haag op aardgas overgaan. Daarnaast dienen de bussen over te stappen op biogas, als dat voorhanden is en de kosten acceptabel zijn voor de concessieverlener. Ook ondersteunt de gemeente het rijden van taxibussen en (regio-)taxi's op aardgas.
- Als wegbeheerder wil de gemeente bijdragen aan een infrastructuur die geschikt is voor een transitie naar schone brandstoffen en voertuigen. De realisatie van een netwerk van **aardgasvulpunten** sluit hierop aan. Bij het breder beschikbaar komen van elektrische

voertuigen, zoals elektrische auto's en fietsen, wil de gemeente in samenwerking met netbeheerders een netwerk van **openbare laadpunten** realiseren.

- Naast het stimuleren van duurzame voertuigtechniek en brandstoffen wil de gemeente gericht de **minst schone (vracht)auto's** van straat weren. Vooral in kwetsbare gebieden, die onder druk staan door overschrijding van de milieunormen, kan er aanleiding zijn vrachtauto's te weren. Dat het de gemeente ernst is blijkt uit de invoering van een milieuzone voor vrachtverkeer in de binnenstad. In samenwerking met grote Nederlandse gemeenten, Rijk, regio en brancheorganisaties van winkeliers en transportbedrijven is besloten om hier alleen toegang te geven aan schone vrachtwagens. Ook met de extra subsidie van de gemeente voor de installatie van roetfilters op dieselauto's en de slooppremie voor auto's ouder dan 12 jaar is het mogelijk de meest vervuilende auto's van straat te halen.



3.2.4 Een goed ingericht netwerk voor het autoverkeer

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen gaat samen met een beheerste groei van het autoverkeer. Wegen krijgen een goede inpassing, zodat Den Haag overal voldoet aan de normen voor luchtkwaliteit en geluid.

De concentratie van het verkeer op regionale en stedelijke hoofdwegen ontlast de woon- en verblijfsgebieden van doorgaand autoverkeer. Dynamisch verkeersmanagement draagt bij aan een goede doorstroming op het netwerk. Dit komt de luchtkwaliteit ten goede. Tot slot kunnen ook het parkeer- en prijsbeleid bijdragen aan een bewuster gebruik van de auto en een beheerste groei van autokilometers in de stad.

3.3 Effecten van voorgenomen maatregelen

Met behulp van het verkeersmodel is berekend in hoeverre Den Haag op basis van het beleid in deze nota in 2020 aan de milieunormen langs stedelijke en regionale wegen kan voldoen. Hieruit blijkt dat in 2020 de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet overal haalbaar zijn. Op het stedelijke wegennet is nergens een overschrijding van de normen voor fijnstof. Voor NO₂ voldoen alle wegen aan de normen, behalve de tunnelmonden van de Hubertustunnel en op de Laan van Hoornwijck onder de A4 waar overschrijdingen worden verwacht. De gemeente heeft zich in resultaatafspraken in het NSL verplicht om alle grenswaardenoverschrijdingen tijdig (medio 2011 resp. begin 2015) opgelost te hebben en is wettelijk verplicht te voorkomen dat nieuwe overschrijdingen van de grenswaarden ontstaan.

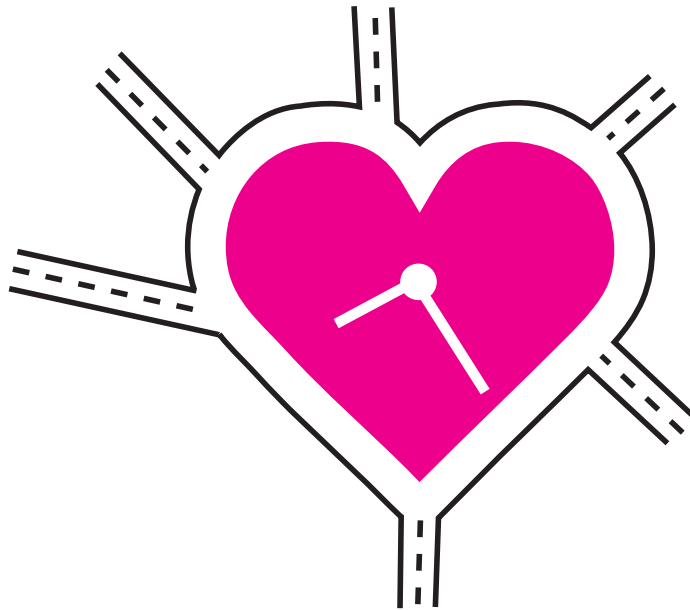
De verbetering van de luchtkwaliteit langs stedelijke en regionale hoofdwegen is voornamelijk te verklaren uit steeds schonere motoren door de toepassing van steeds strengere (Euro)normen. Daarnaast heeft ook een evenwichtiger verdeling van het verkeer over een beperkt aantal invalsroutes een positief effect op de luchtkwaliteit; het voorkomt een te grote concentratie van verkeer op gevoelige routes.

Vanuit het oogpunt van geluidbelasting is de concentratie van verkeer op een beperkt aantal hoofdwegen overwegend positief, omdat het de woongebieden in de stad zoveel mogelijk ontlast. Voor geluid vormen de stedelijke hoofdwegen en de regionale hoofdwegen belangrijke aandachtspunten. In 2020 neemt de geluidsbelasting langs de Internationale Ring, de Centrumring en de invalsroutes Utrechtsebaan, Beatrixlaan en Benoordenhoutseweg toe als gevolg van hogere verkeersintensiteiten. Ook langs diverse stedelijke hoofdwegen, waaronder de Erasmusweg, de Loosduinseweg en de Zwolsestraat, neemt de geluidbelasting toe. Daar staat een afname van het geluid tegenover op de meeste wijkontsluitingswegen en de 30-km-wegen.

De toename van geluid langs landelijke, regionale en stedelijke hoofdwegen en de afname van het geluid langs de meeste wijkontsluitingswegen zijn een gevolg van het beleid, dat een bundeling beoogt van het doorgaande autoverkeer op een beperkt aantal goed ingepaste hoofdroutes. Een goede inpassing van hoofdroutes betekent ook aandacht voor het beperken van de geluidhinder voor omwonenden langs de weg. Op hoofdwegen, waar als gevolg van een veranderde weginrichting (reconstructie) de geluidsbelasting stijgt met meer dan 1,5 dB(A), komen beschermende maatregelen. Dat kan toepassing van geluidsreducerend ZOAB zijn (Zeer Open Asfalt Beton), maatregelen in het overdrachtsgebied of gevelisolatie. Maatregelen aan de bron, zoals stille voertuigen en stille banden, zijn het meest effectief en kosten het minst. Daarom gaat de voorkeur uit naar maatregelen dicht bij de bron.

De milieu-effecten van de Haagse Nota Mobiliteit zijn in de komende periode onderwerp van nader onderzoek in het kader van de milieu-effectrapportage, ofwel de Plan-m.e.r.

betrouwbare bereikbaarheid



Hoofdstuk 4 Betrouwbare bereikbaarheid

4.1 Streefbeeld

Den Haag geeft prioriteit aan de bereikbaarheid van toplocaties: locaties waar – nu of in de toekomst – veel werkgelegenheid en voorzieningen geconcentreerd zijn. Gestreefd wordt naar een vlotte en betrouwbare bereikbaarheid van die locaties. Voor fietsers en voetgangers betekent dat streefbeeld dat de toplocaties goed moeten zijn aangesloten op fiets- en looproutes. Voor openbaar vervoer en auto geldt dat ook, maar daarbij zijn ook reistijdeisen geformuleerd. Op basis van de reistijdeisen kan op een objectieve manier inzichtelijk worden gemaakt of locaties voldoende bereikbaar zijn. Hieronder zijn de reistijdeisen verder beschreven en uitgewerkt.



4.2 Locatietypes

Niet alle toplocaties zijn hetzelfde van karakter. Ze liggen verschillend ten opzichte van de infrastructuur, ze hebben elk een eigen ruimtelijk-economisch programma, ze bedienen andere gebieden en ze verschillen in omvang en ruimtelijk schaalniveau. Er zijn vier soorten toplocaties onderscheiden.

Toplocaties op internationale schaal

Den Haag positioneert zichzelf als internationale stad. Den Haag is regeringscentrum en gastheer van internationale organisaties en diplomatie. Den Haag is de internationale stad van recht en vrede en centrum van congressen en toerisme.

Om op dit schaalniveau goed te presteren moet Den Haag is een rechtstreekse en optimale aansluiting op (inter)nationale netwerken onontbeerlijk. Concreet gaat het om goede verbindingen met Schiphol en Rotterdam Airport³, om aansluiting op de hogesnelheidstreinen naar Frankrijk en Duitsland en om goede aansluiting op het rijkswegennet. De internationaal georiënteerde functies zijn in Den Haag vooral geconcentreerd in de Internationale Zone⁴ en in de binnenstad. Scheveningen-Bad is een toplocatie van een geheel andere orde, maar is als toeristische trekpleister ook internationaal georiënteerd.

³ Naamswijziging Rotterdam/The Hague Airport is in voorbereiding

⁴ Het World Forum en omgeving, het stroomgebied van de Haagse Beek, de omgeving van het Hubertusviaduct en het terrein van de Alexanderkazerne maken een ontwikkeling mee tot de Internationale Zone van Den Haag. Het gebied moet groener zijn en beter bereikbaar en er komt meer ruimte voor internationale instellingen, internationaal onderwijs, hotels en woningen.

Toplocaties op de schaal van Randstad en Zuidvleugel

Bij toplocaties op deze schaal gaat het om bestaande en nieuwe werk-, winkel- en vrijetijdslocaties, die niet alleen voor inwoners van Den Haag van belang zijn, maar ook veel bezoek krijgen van publiek en werknemers uit de hele Randstad. De hiervoor aangegeven (inter)nationaal georiënteerde locaties Centrum, Internationale Zone en Scheveningen-Bad hebben ook op dit schaalniveau betekenis. Daarnaast gaat het om Scheveningen-Haven, Raamweg e.o., Binckhorst, Beatrixkwartier, Laakhaven, Vlietzone, Ypenburg en Forepark.

Toplocaties op regionale schaal

Den Haag wil haar positie als centrumgemeente van het Stadsgewest Haaglanden verstevigen. Daarom wil Den Haag ook de locaties, waarop werkgelegenheid en voorzieningen met een regionaal bereik zijn gevestigd, uitbreiden en versterken.

Toplocaties op regionale schaal zijn Kijkduin, de Uithof, Leyenburg en de Haagse Markt. Daarnaast spelen de (inter)nationale en Randstedelijke toplocaties ook op de schaal van de regio een rol. Ook die locaties moeten daarom goed bereikbaar zijn vanuit de hele regio.

4.2 Reistijden

De toplocaties moeten binnen aanvaardbare reistijden bereikbaar zijn om goed te kunnen functioneren. Wat een 'aanvaardbare reistijd' is hangt af van het ruimtelijke schaalniveau waarop bepaalde werkgelegenheid of voorzieningen georiënteerd zijn. In de Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006) zijn destijds de volgende reistijdeisen geformuleerd:

Vanuit woongebieden binnen de stad/agglomeratie zijn de toplocaties binnen een half uur bereikbaar.

- Vanuit de woongebieden in de regio zijn de toplocaties binnen 45 minuten bereikbaar.
- Vanuit de woongebieden in de Zuidvleugel/Randstad zijn de toplocaties binnen 1 uur bereikbaar.
- Voor locaties op (inter)nationale schaal is geen reistijdeis gesteld. Deze toplocaties moeten vooral een goede aansluiting hebben op de HST-Oost en de HST-Zuid, evenals een goede verbinding met de luchthavens Schiphol en Rotterdam Airport.

Den Haag onderschrijft de reistijdeisen uit de Netwerkanalyse Zuidvleugel, maar kan met name directe invloed uitoefenen op de reistijd binnen de stad. De reistijdeisen in deze Haagse Nota Mobiliteit hebben daarom vooral daarop betrekking:

De maximaal aanvaardbare reistijd tussen de stadsrand (voor de auto) of het hoofdstation (OV) en de toplocaties is 20 minuten in de spits. De bijbehorende betrouwbaarheidseis is dat deze reistijd in 95 % van alle gevallen haalbaar is.

4.3 Stadspoorten

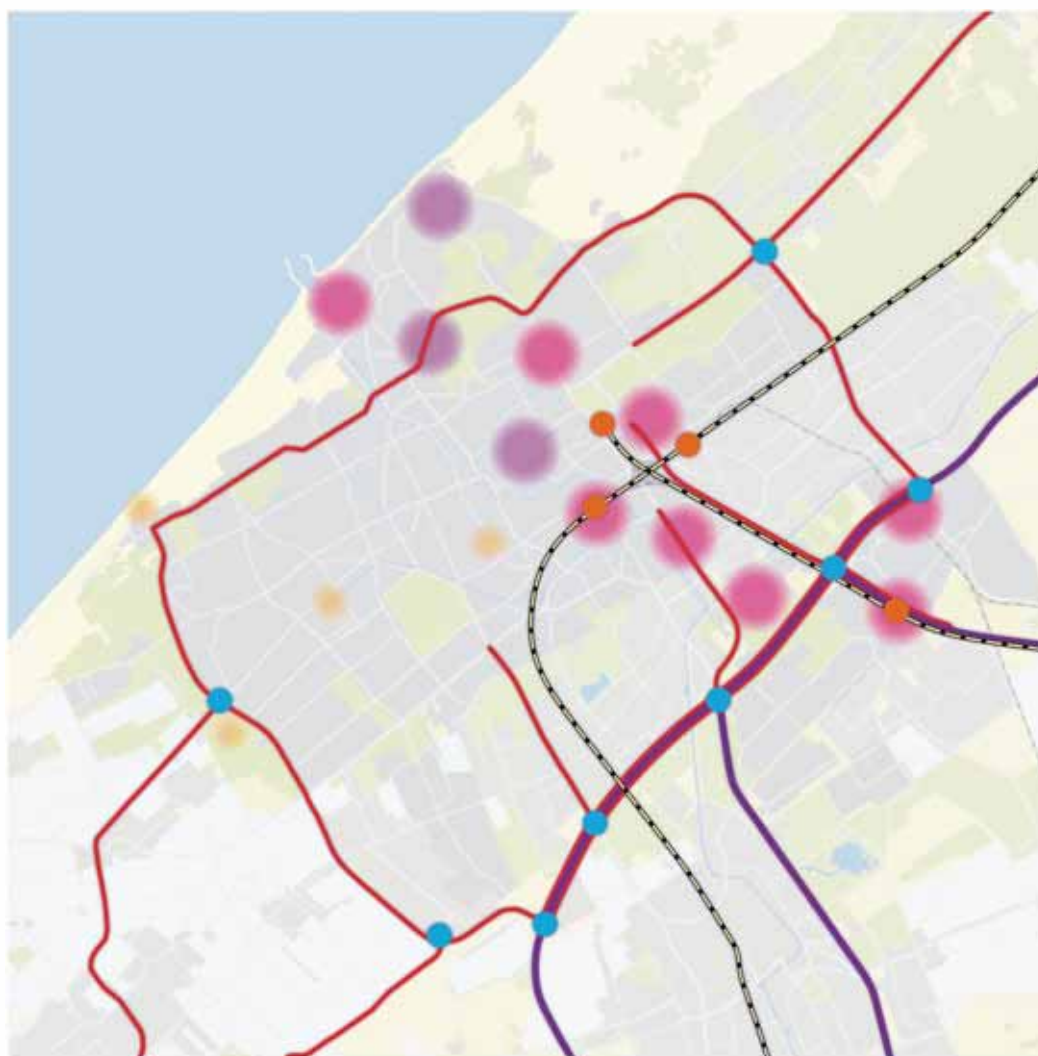
Den Haag wil betrouwbare reistijden bieden vanaf het moment dat reizigers de stad binnenkomen tot aan de bestemming op een toplocatie (zie ook kaart 4.1). De plekken, waar reizigers de stad binnenkomen of verlaten, heten stadspoorten.

Voor het wegverkeer zijn dat:

- de belangrijkste aansluitingen van het onderliggende wegennet op de A4 (Noordelijke Randweg, Utrechtsebaan, Trekvliettracé, Beatrixlaan en Lozerlaan);
- de kruisingen van de belangrijkste wegen vanuit het Westland (N213 en N222), Leiden en de Bollenstreek (N44) met de Internationale Ring (respectievelijk Lozerlaan en Noordelijke Randweg).

Vanaf daar lopen logische routes in alle windstreken naar de andere grote steden in de Randstad dan wel naar andere delen van de Zuidvleugel. Stedelijke hoofdwegen voeren naar de toplocaties binnen de stad.

Stadspoorten voor het openbaar vervoer zijn de hoofdstations binnen Den Haag, waar intercitytreinen en sprinters stoppen. Concreet gaat het om de stations Den Haag-Centraal, Hollands Spoor en Laan van Nieuw-Oost-Indië (N.O.I.) en op termijn station Ypenburg.



Stadspoorten en toplocaties

- internationale toplocatie
- randstedelijke toplocatie
- regionale toplocatie
- stadspoort openbaar vervoer
- stadspoort weg

Kaart 4.1: Stadspoorten en toplocaties

4.4 Voorkeursroutes

Het is niet nodig en ook niet mogelijk dat elke toplocatie vanaf elke stadspoort binnen 20 minuten bereikbaar is. Den Haag gaat uit van voorkeursroutes. Dat zijn routes die logisch zijn en bijdragen aan de gewenste evenwichtige verdeling van het verkeer over de verschillende invalsroutes en openbaarvervoersverbindingen. Daarom moet elke toplocatie binnen de reistijdeis bereikbaar zijn vanaf de twee dichtstbijzijnde stadspoorten voor de auto en vanaf de twee dichtstbijzijnde IC-stations met OV. Den Haag ziet liefst dat autoreizigers de stad binnenrijden via de stadspoort die zo dicht mogelijk bij hun bestemming ligt. Den Haag zal de bewegwijzering en dynamische reizigersinformatie hierop afstemmen. De gemeente zal de doorstroming op de voorkeursroutes op peil houden.

Voorkeursroutes autoverkeer naar toplocaties in de kustzone

Toplocaties in de kustzone zijn vanaf de rijkswegen via de Internationale Ring bereikbaar. Het gaat om de locaties Scheveningen-Haven, Scheveningen-Bad, Kijkduin, Leyenburg, Uithof en Internationale Zone/World Forum. De reistijdeisen over de weg zijn berekend via de volgende voorkeursroutes (zie ook kaart 4.2):

- Uit de richting Rotterdam/Delft vanaf het knooppunt A4/Harnasch, via de route Lozerlaan en Noordwestelijke Hoofdroute.



Bereikbaarheid

● Stadspoort voor bereikbaarheid bestemmingen kustzone & langs Internationale Ring

Kaart 4.2 Voorkeursroutes wegverkeer naar toplocaties zeezijde.

- Uit de richting Utrecht/Zoetermeer vanaf het knooppunt Prins Clausplein (A4/A12), via de route A4 en Noordelijke Randweg.
- Uit de richting Amsterdam/Schiphol/Leiden vanaf het knooppunt N14/N44, via de Noordwestelijke Hoofdroute, of, voor de bestemmingen Uithof en Leyenburg via de A4, vanaf het knooppunt A4/N14 via de route Lozerlaan.
- Uit de richting Westland vanaf de stadspoorten aan de N211 en N222, via de Lozerlaan en Noordwestelijke Hoofdroute.

Voorkeursroutes autoverkeer naar toplocaties Centrum en zone landzijde

Toplocaties in en rond het centrum en aan de landzijde van de agglomeratie zijn vanaf de rijkswegen bereikbaar via de invalsroutes Utrechtsebaan, Trekviëttracé of Beatrixlaan. Het gaat om de locaties Binckhorst, binnenstad, Raamweg, Laakhaven, Beatrixkwartier, Ypenburg en Vlietzone. De reistijden over de weg zijn berekend via de volgende voorkeursroutes:

- Uit de richting Rotterdam/Delft vanaf het knooppunt Ypenburg (A13/A4), via het Trekviëttracé. Voor de Haagse Markt is de route via de Beatrixlaan een optie.
- Uit de richting Utrecht/Zoetermeer vanaf het knooppunt Prins Clausplein (12/A4) via de Utrechtsebaan. Voor de Haagse Markt is ook voor dit verkeer de route via de Beatrixlaan een optie.
- Uit de richting Amsterdam/Schiphol/Leiden vanaf het knooppunt Prins Clausplein (A4/N14) via de Utrechtsebaan. Voor de bestemming Raamweg geldt: vanaf het knooppunt N44/N14. De Haagse Markt is te bereiken via de Beatrixlaan.



Bereikbaarheid

Stadspoort naar bereikbaarheid bestemmingen Centrum, Vlietzone & Binckhorst

Kaart 4.3: Voorkeursroutes autoverkeer voor toplocaties in en rond het centrum en zone landzijde.

Voorkeursroutes openbaar vervoer

De toplocaties zijn met het openbaar vervoer bereikbaar vanaf de IC-stations/stadspoorten : de stations HS, CS, Laan van NOI en op termijn Ypenburg. Bij voorkeur met Randstadrail. Voorwaarde is dan dat de ruimtelijk ontwikkeling voldoende vervoervraag oplevert. Waar dat (nog) niet het geval is worden de locaties met een goede busverbinding aangesloten.



Kaart 4.4: Ontsluiting toplocaties met het openbaar vervoer

Reistijdeisen en trajectsnelheden

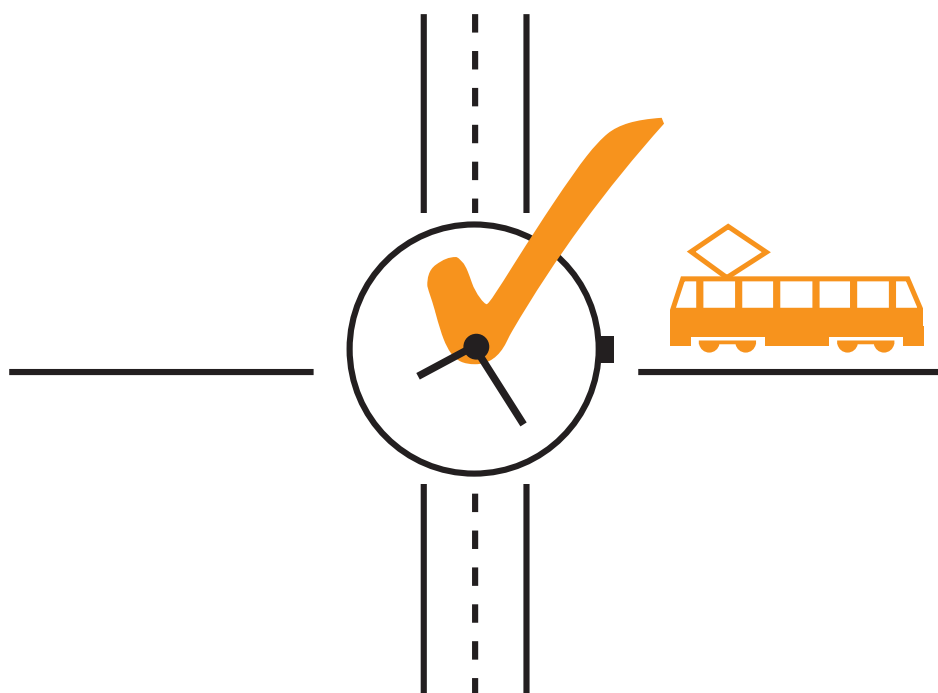
De reistijdeisen voor auto en openbaar vervoer zijn vertaald in gemiddelde trajectsnelheden op de belangrijkste routes en OV-lijnen naar de toplocaties. Indien routes onder dat kwaliteitsniveau zakken, moet de gemeente bekijken welke maatregelen nodig zijn om de doorstroming te vergroten. In de hoofdstukken 5 (openbaar vervoer) en 7 (wegvervoer) is dit concept verder uitgewerkt.

En goed functionerende hoofdstructuur voor auto en openbaar vervoer is zowel voor reizigers binnen de stad en de agglomeratie als voor reizigers die vanuit de regio, de Randstad en verder weg komen van belang om voldoende snel op de toplocatie te komen. Binnen de stad kunnen reizigers daarnaast gebruik maken van andere verkeerswegen, het ontsluitende openbaar vervoer of de fiets om de toplocaties te bereiken.

schaalniveau	reistijd auto/OV	gem. trajectsnelheid OV	gem. trajectsnelheid auto
(inter)nationaal	direct aangesloten op HST-Zuid, HST-Oost, Schiphol en Rotterdam The Hague Airport.	100 tot 250 km/u (HST)	60 tot 80 km/u (autosnelweg)
Randstad	45 tot 60 minuten	60 tot 100 km/u (Stedenbaan/ intercity)	60 km/u (autosnelweg)
regio	30 tot 45 minuten	25 tot 40 km/u (RandstadRail en regionaal OV)	25 tot 40 km/u (Internationale Ring en stedelijke invalsroutes)
stad/agglomeratie	30 minuten	20 tot 25 km/u (RandstadRail en regionaal OV + HOV-tangenten)	20 tot 25 km/u (stedelijke hoofdwegen)
gebiedsontsluiting	maatwerk	maatwerk	maatwerk

Tabel 4.1: Reistijdeisen naar de toplocaties

vergroten van het marktaandeel openbaar vervoer



Hoofdstuk 5 Vergroten marktaandeel openbaar vervoer

5.1 Aantrekkelijk openbaar vervoer

Den Haag wil een belangrijk deel van de mobiliteitsgroei in de komende 10 tot 20 jaar opvangen met het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer moet daarom aantrekkelijker zijn voor de reiziger en voldoende capaciteit bieden. In de afgelopen jaren is al forse vooruitgang geboekt door bijvoorbeeld de introductie van RandstadRail in de stad. De komende jaren zijn opnieuw grote investeringen nodig om de gewenste groei van het openbaar vervoer te bereiken.

Meer concreet streeft Den Haag voor 2020 naar groei van het aantal instappers in het openbaar vervoer met 40 % t.o.v. 2005. In 2030 bedraagt de groei 50 % ten opzichte van 2005. Om dat te bereiken moet het openbaar vervoer beter voldoen aan een aantal eisen:

- gemakkelijk in het gebruik
- comfortabel
- toegankelijk voor minder validen
- vlot en betrouwbaar

Prioriteit krijgt de bereikbaarheid van de belangrijkste concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen en de kwaliteit van de regionale verbindingen. Vanuit de stad, maar ook vanuit de regio en vanuit de Randstad, moeten deze 'toplocaties' binnen de reistijdeisen (zie hoofdstuk 4) bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.



5.2 Noodzaak en kansen

Groei van het marktaandeel van het openbaar vervoer versterkt de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad is daarmee een belangrijke voorwaarde voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

Den Haag mikt daarom op een groei van het aantal instappers met 40 % in 2020. Het marktaandeel openbaar vervoer groeit daardoor van 27 naar 31 %. Dat lijkt niet veel, maar het is een trendbreuk omdat het marktaandeel de afgelopen jaren juist afgenomen is. Effectieve maatregelen, forse investeringen en het benutten van kansen zijn daarom geboden.

Kansen voor het openbaar vervoer liggen vooral bij geconcentreerde reizigersstromen. Want daar is genoeg vraag om hoogwaardig openbaar vervoer met hoge frequentie te laten rijden. En is er eenmaal een goed aanbod van openbaar vervoer, dan is de basis gelegd voor het werven van nieuwe

reizigers en het aantrekken van ruimtelijke ontwikkeling. Zo versterken vraag en aanbod naar openbaar vervoer elkaar.

Binnen Den Haag zijn de reizigersstromen vooral gericht op de concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen – de ‘toplocaties’ – en op de stations. De geplande ruimtelijke verdichting van de stad vergroot de kansen voor het openbaar vervoer. Zeker geldt dat voor gebieden met veel congestie op de weg, beperkte parkeermogelijkheden en betaald parkeren op de bestemming.

Vertaald naar de verschillende vervoerssystemen en schaalniveaus betekent dit alles, dat er vooral groeikansen voor het openbaar vervoer zijn in :

- a) Het treinvervoer en het daarop aansluitende regionaal en lokaal vervoer. Het aantal treinreizigers groeit de laatste jaren al met 5 % per jaar. Die groei levert ook extra reizigers op in het aansluitend regionaal en lokaal vervoer.
- b) Het regionale openbaar vervoer gericht op de ‘toplocaties’. De kwaliteit van het regionale openbaar vervoer is door de introductie van RandstadRail aanzienlijk verbeterd, maar er zijn nog steeds belangrijke relaties waar het regionaal openbaar vervoer onvoldoende concurrerend is.



Figuur 5.1.

Aandeel openbaar vervoer van reizigers naar Den Haag vanuit verschillende herkomstgebieden (2007)

- c) Uit figuur 5.1 is af te lezen dat het marktaandeel openbaar vervoer behoorlijk varieert naar gebied en geboden kwaliteit van het openbaar vervoer in een bepaalde corridor. Groeikansen zijn dan bijvoorbeeld te vinden in corridors met een geconcentreerde reizigersstroom, maar toch een relatief laag OV-gebruik, zoals bijvoorbeeld Delft. Op de verbindingen met Zoetermeer blijkt dat de investering in RandstadRail loont. Het OV-aandeel ligt daar hoog en de introductie van RandstadRail trok al snel 20 % extra reizigers. Juist op de regionale relaties, waar de afstanden voor veel reizigers te lang zijn voor de fiets en het openbaar vervoer niet sterk ontwikkeld is, liggen er groeikansen voor het openbaar vervoer.
- d) Naast een verbindende functie heeft het openbaar vervoer ook een belangrijke ontsluitende en sociale functie. Het biedt veel bewoners de mogelijkheid om deel te nemen aan sociale en economische activiteiten in de stad. Dat is bijvoorbeeld van belang voor mensen die niet over een auto beschikken; dat is in 46 % van de Haagse huishoudens het geval. Maar ook in meerpersoonshuishoudens met wel een of meer auto's heeft lang niet ieder gezinslid een rijbewijs en de permanente beschikking over een auto. Goed functionerend ontsluitend openbaar vervoer is ook nodig als voeding voor de zwaardere, meer verbindende OV-lijnen.

5.3 Meer en beter openbaar vervoer

Den Haag wil de beoogde en noodzakelijke groei van het openbaar vervoer bereiken op basis van de volgende speerpunten:

- Duidelijke opbouw van het OV-netwerk;
- Investeren in Netwerk RandstadRail;
- Hogere frequenties en verdichting rond Intercitystations en Stedenbaan;
- Verbeteren tangentverbindingen;
- Goede internationale aansluitingen op HST en de vliegvelden;
- Handhaven lokaal ontsluitend openbaar vervoer;
- Verbeteren comfort, reizigersinformatie en toegankelijkheid.

5.3.1 Duidelijke opbouw van het openbaar-vervoernetwerk

Voor de reiziger is het van belang dat er duidelijke en herkenbare verbindingen zijn met een reistijd die concurrerend en betrouwbaar is. Een voorkeur gaat daarbij uit naar een rechtstreekse verbinding, maar wanneer een overstap nodig is, dan zijn goed ingerichte knoop- en overstappunten vereist.

In deze nota staat de bereikbaarheid van de toplocaties voor voorzieningen en werkgelegenheid centraal. Daarbij gaat het om bereikbaarheid op verschillende ruimtelijke schaalniveaus, al naar gelang het wervingsgebied en het bereik van de werkgelegenheid of voorzieningen: de agglomeratie, regio, Randstad en Europa.

Zeker op de langere afstanden geldt dat het openbaar vervoer alleen aantrekkelijk is, als het voldoende snel en frequent is. Daarom staan in deze nota richtlijnen voor de maximaal aanvaardbare reistijd. Ze zijn ook vertaald naar streefwaarden voor een gemiddelde trajectsnelheid en frequentie op het OV-netwerk.

Schaalniveaus en netwerken

Over het algemeen geldt: hoe langer de verplaatsingsafstand, hoe groter de behoefte aan een snel systeem. Op internationaal schaalniveau functioneren het HST-netwerk en de verbindingen met luchthavens Schiphol en Rotterdam/The Hague Airport. Voor verplaatsingen binnen Nederland, de

schaalniveau	reistijd OV	systeem	afstandsklasse	streefbeeld trajectsnelheid	streefbeeld frequentie werkdag
internationaal	direct aansluiting HST-Zuid, HST-Oost, Schiphol en Rotterdam The Hague Airport	HST	100 – 800 km	200 – 300 km/uur	1 rit per uur
nationaal/Randstad	30 tot 45 minuten	Intercity	20 – 200 km	80 – 100 km/uur	4 tot 6 ritten per uur
Randstad/regio	30 tot 45 minuten	Stedenbaan	10 – 40 km	50 - 60 km/uur	4 tot 6 ritten per uur
regio	30 tot 45 minuten	RandstadRail-regiokwaliteit	3 – 25 km	25 – 40 km/uur	8 ritten per uur
agglomeratie	30 minuten	RandstadRail-aggllokwaliteit	2 – 12 km	20 – 25 km/uur	8 ritten per uur
agglomeratie	30 minuten	HOV-tangenten	2 – 12 km	20 – 25 km/uur	min. 6 ritten per uur
gebiedsontsluiting	OV-halte binnen straal van 400 m	stadstram en stadsbus	1 – 6 km	15 – 20 km/uur	min. 4 ritten per uur

Tabel 5.1: Kenmerken en schaalniveaus openbaar vervoer netwerk

Randstad en de Zuidvleugel zijn er de intercity- en sprintertreinen. Voor verplaatsingen binnen de Haagse agglomeratie en de regio vormen RandstadRail en de HOV-tangenten de dragers. Voor verplaatsingen binnen de stad is er een ontsluitend netwerk van stadstrams, stadsbussen en taxi.

In het kader van het project Zuidvleugernet wordt gewerkt aan een betere afstemming van het regionale openbaar vervoer en het lange afstandverkeer in de Provincie Zuid Holland.

In bijgaand schema staat de functieverdeling van de netwerken op de verschillende schaalniveaus met de daarbij horende trajectsnelheid en frequentie.

Meer en betere knooppunten

Reizigers maken sneller een keuze voor het openbaar vervoer, als de hele verplaatsingsketen op orde is. De reis per openbaar vervoer moet van deur tot deur goed geregeld zijn. Trein, RandstadRail en busvervoer moeten naadloos op elkaar aansluiten. Ook de aansluiting op het voor- en natransport: te voet, op de fiets of met de auto, moet op orde zijn. Dat vereist naast frequent openbaar vervoer ook goed ingerichte knooppunten met een hoge verblijfskwaliteit, betrouwbare reisinformatie, ruime en veilige fietsenstallingen en een ruim aanbod van aansluitende vervoersvoorzieningen zoals de OV-fiets, E-scooter, Greenwheels, taxi en tuktuk. Bij kruispunten van hoofdwegen en OV-lijnen aan de rand van de stad komen meer en ruimere P+R-voorzieningen. Zo ontstaan daar nieuwe knooppunten.

Bestaande grote knooppunten zoals de stations HS en Centraal en Leyenburg functioneren goed, maar kunnen mogelijk in de toekomst nog verder verbeterd worden. Kleinere knooppunten zoals de stations Laan van NOI, Moerwijk en Ypenburg moeten worden verbeterd en benut door optimalisering van de inrichting en het toevoegen van hoogwaardige openbaar vervoertangenten (HOV-tangenten).

Loop- en fietsroutes

De stations trekken ook veel reizigers die te voet en per fiets naar het station komen. Zo komt circa 20 % van de treinreizigers op Den Haag-Centraal lopend naar het station en circa 40 % van de treinreizigers verlaat het station lopend. Goed vormgegeven loop- en fietsroutes leveren daarom een bijdrage aan een goede bereikbaarheid van het station. Een voorbeeld hiervan is de voetgangersroute Nieuw Centrum, Den Haag-Centraal via de Turfmarkt. Ook op relaties met andere stations liggen kansen voor goede loopverbindingen tot een straal van 1 kilometer rond het station. Het gaat dan om snelle, directe en aantrekkelijke looproutes tussen het station en de omgeving. Aandachtspunten zijn in elke geval de relaties tussen station HS-binnenstad en -Binckhorst, Station Centraal-Bezuidenhout/Beatrixkwartier, looproutes rond station Moerwijk en Ypenburg. In een verdere uitwerking zullen mogelijkheden voor verbetering van deze looproutes zijn aangegeven. De stations moeten voor fietsers goed aangesloten zijn op het fietsroutenetwerk.

Tophaltes

In het netwerk van RandstadRail en op HOV-tangenten hebben enkele haltes een bijzondere positie. Het zijn de haltes bij de knooppunten HS, CS, Spui, Leyenburg, Binckhorst en bij de publiekstrekkingen Madurodam, Haagse Markt, World Forum en de kust. De haltes vormen het visitekaartje voor het openbaar vervoer. Op deze tophaltes van RandstadRail is extra aandacht voor kwaliteit gewenst. Het vraagt om goede stedenbouwkundige inpassing, aandacht voor de looproutes, een vormgeving die aansluit bij de omgeving, ruime perrons, goede beschutting, ruim voldoende fietsparkeerplaatsen en uitgebreide real-time-reisinformatie.

5.3.2 Den Haag Internationale Stad

Den Haag wil een optimale aansluiting op het netwerk van hogesnelheidstreinen richting Brussel, Londen, Parijs, Berlijn, Keulen en Frankfurt. Via Den Haag-Centraal is er naar verwachting vanaf 2009 een snellere verbinding via de HST-Zuid. Naast een rechtstreekse verbinding met Brussel krijgt Den Haag een snelle shuttleverbinding met een cross-platform-overstap in Rotterdam op de HST-Zuid naar Parijs en Londen. Voor een snellere verbinding met Duitsland zet Den Haag in op een directe aansluiting op de HST-Oost vanaf station Den Haag-Centraal.

Ook een goede aansluiting van Den Haag op de internationaal opererende luchthavens is van belang voor het internationale vestigingsmilieu in de stad. Den Haag-Centraal moet per openbaar vervoer frequent en binnen redelijke tijd verbonden zijn met Schiphol en Rotterdam/The Hague Airport.

Met een reistijd van 30 minuten en een frequentie van 6 keer per uur (dienstregeling 2010) is de verbinding met Schiphol op orde. Verbetering van de OV-aansluiting op Rotterdam-The Hague Airport is echter noodzakelijk. Hiertoe moet de geplande shuttleverbinding tussen de luchthaventerminal en RandstadRail naadloos aansluiten op de Erasmuslijn. De reiziger krijgt meer houvast, als de naam van de betreffende RandstadRailhalte (Meijersplein) ook een verwijzing naar het vliegveld bevat.



(Inter)nationale bereikbaarheid Den Haag met het openbaar vervoer

- Hoge Snelheids Trein (HST)
- Intercity
- RandstadRail
- Luchthaven
- HST-station

Kaart 5.1

5.3.3. Hogere frequenties en verdichting rond intercitystations en Stedenbaan Intercity: snelle verbindingen met de Randstad en Nederland

Den Haag zet in op hogere frequenties en uitbreiding van het aantal intercitystations en – verbindingen. Rond deze stations is intensieve ruimtelijke verdichting te verwachten.

Frequente en snelle intercityverbindingen zijn nodig om ervoor te zorgen dat de andere grote steden in de Randstad binnen 45 minuten te bereiken zijn. De voortgaande integratie – qua arbeidsmarkt, voorzieningen en zakelijke contacten – van de Randstad krijgt daarmee versterking en ondersteuning. Het streefbeeld voor 2020 is een hogere frequente, waarbij er naar Rotterdam en Leiden minimaal elke 10 minuten een intercitytrein rijdt. Die frequentie maakt een spoorboekje overbodig. Het vereist in de eerste plaats investeringen in een grotere capaciteit op het traject Den Haag-Rotterdam, zoals viersporigheid op het traject Rijswijk-Schiedam inclusief de spoortunnel in Delft.

Op de lijn met Utrecht rijdt nu overdag een intercitytrein met een frequentie van vier keer per uur. Een groeiende vervoersvraag kan op lange termijn perspectief bieden op verhoging van de frequentie naar zes intercity's per uur. Voor het eventueel realiseren van een frequentie van 10 minuten is aanvullende infrastructuur een vereiste. Hier ligt ook een relatie met de gewenste verbetering van de aansluiting op de HST-oost.

Station Laan van NOI zal vanaf 2010 een intercitystation zijn, al zullen niet alle intercity's er ook stoppen. Op termijn krijgt station Ypenburg een sterkere positie in het regionale OV-netwerk door realisatie van tramlijn 19, een betere tangentverbinding met Rijswijk en een nieuwe RandstadRailverbinding die Zoetermeer via station Ypenburg, Vlietzone en de Binckhorst met het Haagse stadscentrum verbindt. Een zwaar ruimtelijk programma van werkgelegenheid en voorzieningen in de omgeving van station Ypenburg legt de basis voor een sterke groei van het aantal instappers. Voor de periode 2020-2030 zet Den Haag daarom in op de intercity bediening van station Ypenburg.

Stedenbaan: frequente verbindingen binnen de Zuidvleugel

Het programma Stedenbaan zet voor de stoptreinen in de Zuidvleugel van de Randstad in op hogere frequenties, nieuw treinmaterieel (sprinters) en ruimtelijke ontwikkelingen rond de stations. Daarnaast moet de kwaliteit van de stations en de stationsomgeving verbeteren door integrale ontwikkeling. Dat houdt in: verbetering van veiligheid, beheer en onderhoud, betere looproutes, voldoende ruimte voor bewaakte en onbewaakte fietsparkeerplaatsen en betere bewegwijzering en reisinformatie. Stedenbaan heeft vooral een functie voor regionale verplaatsingen over afstanden van 10 tot 40 kilometer en verbindt Den Haag met de regio's Rotterdam, Leiden, Dordrecht en Gouda. Daarnaast heeft Stedenbaan ook een functie voor snelle verplaatsingen binnen Haaglanden.

De hogere treinfrequenties maken het veel interessanter om op Stedenbaanstations over te stappen. Het bus- en tramnetwerk van Den Haag krijgt een sterkere oriëntatie op de Stedenbaanstations door kwaliteitsverbetering en doorstromingsmaatregelen op de tangentverbindingen. Een voorbeeld is de tangentverbinding van Leyenburg via station Moerwijk en de Binckhorst naar station Voorburg, die zowel station Moerwijk als station Voorburg aandoet. Bij de stations Delft-Zuid, Rijswijk, Voorburg, Zoetermeer, BleiZo, Mariahoeve en Laan van NOI komen nieuwe of betere P+R-voorzieningen.

De Stedenbaanstations Moerwijk en Mariahoeve zijn in Den Haag de enige stations, waar uitsluitend sprinters stoppen. Voor station Moerwijk geldt dat de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving het station een nieuwe context geven. Primair moeten de loop- en fietsverbindingen naar het station sterk verbeteren. Nadere studie moet uitwijzen hoe de overstap tussen het station en de HOV-tangent en RandstadRail te optimaliseren is.

Station Voorburg ligt in de nabijheid van de Binckhorst. Het is wenselijk dit station gemakkelijker bereikbaar te maken vanuit de Binckhorst. Opschuiven of verlengen van het station zijn daarbij opties.

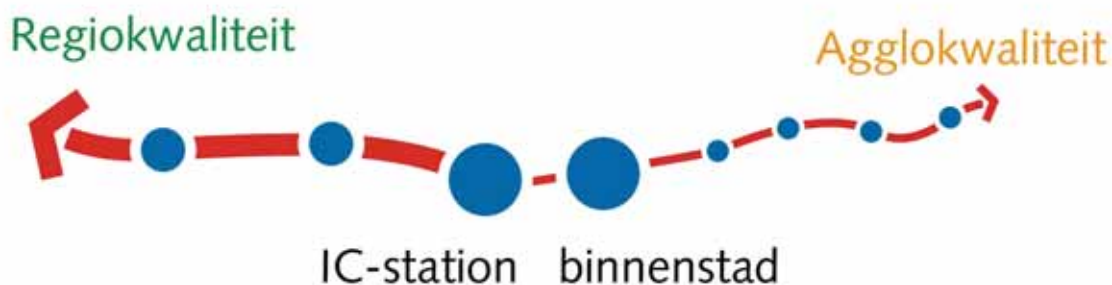
5.3.4. Investeren in Netwerk RandstadRail

Binnen de stad, de agglomeratie en de regio is – naast Stedenbaan - RandstadRail het dragende OV-systeem. De basis voor hoogwaardige kwaliteit is gelegd met de verbindingen met Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag-Zuidwest. Prioriteit krijgt de verdere uitbouw van RandstadRail. In de planperiode gaat het om een investering van tenminste 1 miljard in nieuw materieel, nieuwe trajecten en verbetering van bestaande trajecten. Doel is het vergroten van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer door kortere reistijden, hogere frequenties, voldoende capaciteit en meer betrouwbaarheid en comfort.

Concept Netwerk RandstadRail

Netwerk RandstadRail is een OV-systeem dat flexibel is en zich aanpast al naar gelang de fysieke en ruimtelijke mogelijkheden en de behoefte van de reiziger. De volgende principes spelen een rol:

- 1) Netwerk RandstadRail is voor de reiziger herkenbaar als één systeem met een eenduidige huisstijl van voertuigen, haltes en informatievoorziening. De lijnen hebben een comfortabele gelijkvloerse instap, een hoge frequentie en een betrouwbare trajectsnelheid.
- 2) Het bieden van zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen, zodat overstappen zo min mogelijk nodig is en men dichtbij de bestemming kan uitstappen. De RandstadRaillijnen doen daarom meestal zowel de binnenstad als één of meer intercitystations aan.
- 3) Regiokwaliteit: een deel van de RandstadRailtrajecten is ingericht op het snel bedienen van de zwaarste vervoerstromen binnen de regio over de wat langere afstanden. Het gaat om snelle verbindingen tussen Delft, Zoetermeer, het centrum, intercitystations en de kust. Deze trajecten vereisen vlotte verplaatsingen over afstanden tussen de 3 en 25 kilometer met een gemiddelde trajectsnelheid van 25 tot maximaal 40 kilometer per uur. Het traject Zoetermeer-Den Haag is een voorbeeld van een traject dat al op regiokwaliteit is ingericht.
- 4) Agglokwaliteit: een deel van de RandstadRailtrajecten is ingericht op het verzorgen van snelle en directe verbindingen tussen woongebieden in de agglomeratie, het centrum en de stations. Agglokwaliteit veronderstelt vlotte verplaatsingen over afstanden tussen 2 en 12 kilometer met een trajectsnelheid van 20 tot 25 kilometer per uur. De RandstadRailtrajecten van lijn 3 en 4 naar Den Haag-Zuidwest zijn trajecten waar RandstadRail agglokwaliteit heeft.



Figuur 5.2 : Principe van Netwerk RandstadRail : rechtstreekse verbindingen, trajectsnelheid aangepast aan de omgeving en altijd via een hoofdstation en de binnenstad. Voorbeeld Zoetermeer – Den Haag

Netwerk RandstadRail wordt in de periode tot 2020 verder uitgebreid volgens deze principes. Prioriteit gaat uit naar het opwaarderen en uitbreiden van een aantal trajecten in de Centrale Zone⁵ van de stad tot regiokwaliteit. Want juist in de Centrale Zone liggen de belangrijkste ontwikkelingsgebieden en toplocaties. Investerings in het openbaar vervoer in de Centrale Zone sluiten daarom goed aan op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling, zoals voorzien in de Structuurvisie Wêreldstad aan Zee. Ook kunnen deze investeringen onderdeel uitmaken van en aanjager vormen voor een nieuw ruimtelijk sleutelproject, dat de ontwikkelingen in de Vlietzone, Binckhorst, binnenstad, Internationale Zone en Scheveningen nadrukkelijker koppelt.



Verbetering en vernieuwing van lijn 1, 9 en 11

Er worden er drie nieuwe RandstadRaillijnen gerealiseerd naast de bestaande lijnen naar Zoetermeer (lijn 3 en 4) en de Erasmuslijn naar Pijnacker/Rotterdam. Lijn 1, 9 en 11 zijn bestaande tramlijnen, maar forse investeringen zijn nodig om deze lijnen op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen. Dat ligt in het verlengde van wat in de vorige paragraaf is beschreven. Prioriteit krijgt het opwaarderen en uitbreiden van een aantal trajecten tot regiokwaliteit in de centrale zone Ypenburg-Vlietzone-Binckhorst-binnenstad-Scheveningen. In die zone ziet Den Haag ook kansen voor een nieuw ruimtelijk sleutelproject na de afronding van de vernieuwing van het lopende sleutelproject rond Den Haag-Centraal.

Lijn 1: Delft via Hoornwijk/P+R, Vlietzone en Binckhorst naar Den Haag-Centraal, de binnenstad en Scheveningen

Tussen Delft en Den Haag-Centraal krijgt lijn 1 een opwaardering tot regiokwaliteit. Einddoel is een RandstadRailverbinding met een gemiddelde trajectsnelheid van 30 tot 40 kilometer per uur. Dat vereist een tracé dat zoveel mogelijk onafhankelijk van het autoverkeer functioneert. Dit deel van lijn 1 is een essentiële schakel in de verbetering van de regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer en een belangrijke drager van de ruimtelijke ontwikkeling in de Vlietzone en de Binckhorst. Tevens kan deze lijn P+R Hoornwijk veel sneller dan nu met de binnenstad en de kust verbinden.

Tussen Hoornwijk en Den Haag-Centraal is aanleg van een nieuw tracé nodig. Een snelle verbinding is alleen mogelijk met een directe verbinding tussen de Binckhorst en de Vlietzone. Bij de aanleg van het Trekvluettracé moet daarom rekening worden gehouden met de aanleg van dit railtracé. Afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling en mogelijkheden is een gefaseerde aanleg van dit tracé een optie. In samenwerking met de buurgemeenten en het Stadsgebied Haaglanden wil Den Haag verder onderzoeken welke mogelijkheden haalbaar en uitvoerbaar zijn.

⁵ De zone Ypenburg-Vlietzone-Binckhorst-Binnenstad-Internationale Zone-Scheveningen.

Vanaf Den Haag Centraal loopt lijn 1 op agglowaliteit via de binnenstad door naar Scheveningen. Aanleg van een tramtracé via de Herengracht en de Fluwelen Burgwal is een nader te onderzoeken optie om de aansluiting van lijn 1 op de binnenstad te verbeteren. Een ongelijkvloerse kruising bij de Scheveningseweg-Johan de Wittlaan verbetert de betrouwbaarheid en doorstroming van lijn 1 naar Scheveningen.

Lijn 9 : Scheveningen-Bad via Koninginnegracht naar Den Haag-Centraal, Den Haag-HS en Den Haag-Zuidwest/Wateringseveld

De vervoersrelatie met Scheveningen-Bad krijgt een opwaardering van het traject Den Haag-Centraal, Koninginnegracht en Madurodam naar Scheveningen-Bad tot regiokwaliteit. Op dit traject is een gemiddelde trajectsnelheid tussen de 25 en 30 km per uur gewenst en mogelijk. Om dat te bereiken is een ongelijkvloerse kruising met zware autostromen een goede oplossing, denk aan de Koninginnegracht. Ook optimalisering van de haltelocaties draagt bij aan een hogere trajectsnelheid. Een nieuw tracé via de Badhuisweg naar het Kurhaus is een te onderzoeken optie.

Scheveningen trekt veel bezoekers en toeristen bij mooi weer en evenementen, maar ook bij minder goed weer: in totaal 15 miljoen bezoekers per jaar. Dat is bijna de helft van het aantal bezoekers aan de binnenstad. Voortgaande groei en ruimtelijke ontwikkeling van Scheveningen-Bad rechtvaardigt een snellere verbinding. Hetzelfde geldt voor de werkgelegenheid in het Benoordenhout en de Internationale Zone.

In het centrum verzorgt de lijn vervolgens via een tracé met agglowaliteit een doorkoppeling naar Den Haag-Zuidwest. De inzet van nieuw materieel, hogere frequenties en verbetering van de doorstroming moeten hier zorgen voor voldoende capaciteit en kwaliteit.



Lijn 11 : Scheveningen-Haven, Den Haag-HS, Binckhorst, Vlietzone, Ypenburg, Zoetermeer

Gekoppeld aan en mede afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling is hier op termijn een RandstadRailverbinding op regiokwaliteit haalbaar. Fasering in de aanleg en verbetering van deze lijn is goed mogelijk. Vanaf de kust kijkend gaat het achtereenvolgens hierom:

De komende jaren zijn in Scheveningen-Haven nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voorzien, zoals voor het Norfolkterrein. Voor een betere doorstroming op lijn 11 en het doortrekken van de verbinding naar het Norfolkterrein is een voldoende aanbod van reizigers een randvoorwaarde. Hiervoor is in ieder geval een intensief stedelijk programma met minimaal enkele publiekstrekkingen noodzakelijk, die op regionaal en randstedelijk niveau functioneren. Voor een aantrekkelijke reistijd tussen Hollands Spoor en Scheveningen-Haven is dan een gemiddelde trajectsnelheid van 25 tot 30 kilometer per uur vereist.

Deze verbinding ontsluit tevens de Haagse Markt en de omliggende dichtbevolkte woonwijken in de 19de-eeuwse schil, waarbij aansluiting plaatsvindt op het ontwikkelingsgebied Lijn 11-zone Transvaal/Regentesse-Zuid. Voor het verhogen van de trajectsnelheid zijn ongelijkvloerse kruisingen met zware autostromen te onderzoeken, zoals op de kruising met de Internationale Ring en de Loosduinseweg. Ook het optimaliseren van haltelocaties draagt bij aan een hogere trajectsnelheid op deze verbinding.

Afgestemd op de ruimtelijke ontwikkeling van de Binckhorst kan lijn 11 vanaf HS in een eerste fase doorrijden naar de Binckhorst en station Voorburg. Op lange termijn, voor de periode 2020-2030, is er een nieuw regionaal RandstadRailtracé mogelijk, dat station Ypenburg, Vlietzone en Binckhorst rechtstreeks met het centrum, Scheveningen en Zoetermeer verbindt. Tot de Vlietzone maakt de verbinding gebruik van dezelfde lijn als de RandstadRailverbinding met Delft.

Tussen de Vlietzone, Ypenburg en Zoetermeer volgt de verbinding een eigen tracé. Deze nieuwe RandstadRaillijn maakt ook een directe verbinding mogelijk tussen Zoetermeer, de Internationale Zone en Scheveningen; daarmee verbetert de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen tussen kust en binnenstad. Een tweede directe verbinding tussen Zoetermeer en het Haagse Centrum zorgt er ook voor dat deze zware regionale vervoerrelatie minder kwetsbaar is voor verstoringen.

In de omgeving van het station Ypenburg en het Prins Clausplein ontstaan mogelijkheden voor een grootschalige P+R, die via RandstadRail snel met het centrum en Scheveningen verbonden is. De tweede RandstadRailverbinding met Zoetermeer moet een vergelijkbare karakteristiek krijgen als de bestaande RandstadRailverbinding met Zoetermeer; dat betekent een gemiddelde trajectsnelheid tussen de 30 en 40 kilometer per uur.

Overige tramlijnen

De overige tramlijnen in Den Haag krijgen een aanpassing, waardoor ze alle geschikt zijn voor RandstadRail op agglowaliteit. (lijn 2, 15/16, 17 en 19)

Uitzondering vormen enkele stadstramlijnen (lijn 6, 10 en 12) die niet overal geschikt zijn te maken voor de inzet van het bredere RandstadRailmaterieel, omdat de fysieke ruimte ontbreekt (zie kaart 4.4).

De ombouw naar RandstadRail houdt met name in dat de tracés geschikt zijn voor nieuw materieel van 2,65 m breedte.

De belangrijkste investeringen zijn gericht op verhoging van capaciteit en betrouwbaarheid. Het gaat dan om verhoging van de frequentie, inzet van nieuw materieel, nieuwe haltes en het verbeteren van de doorstroming bij de kruispunten met zware autostromen.

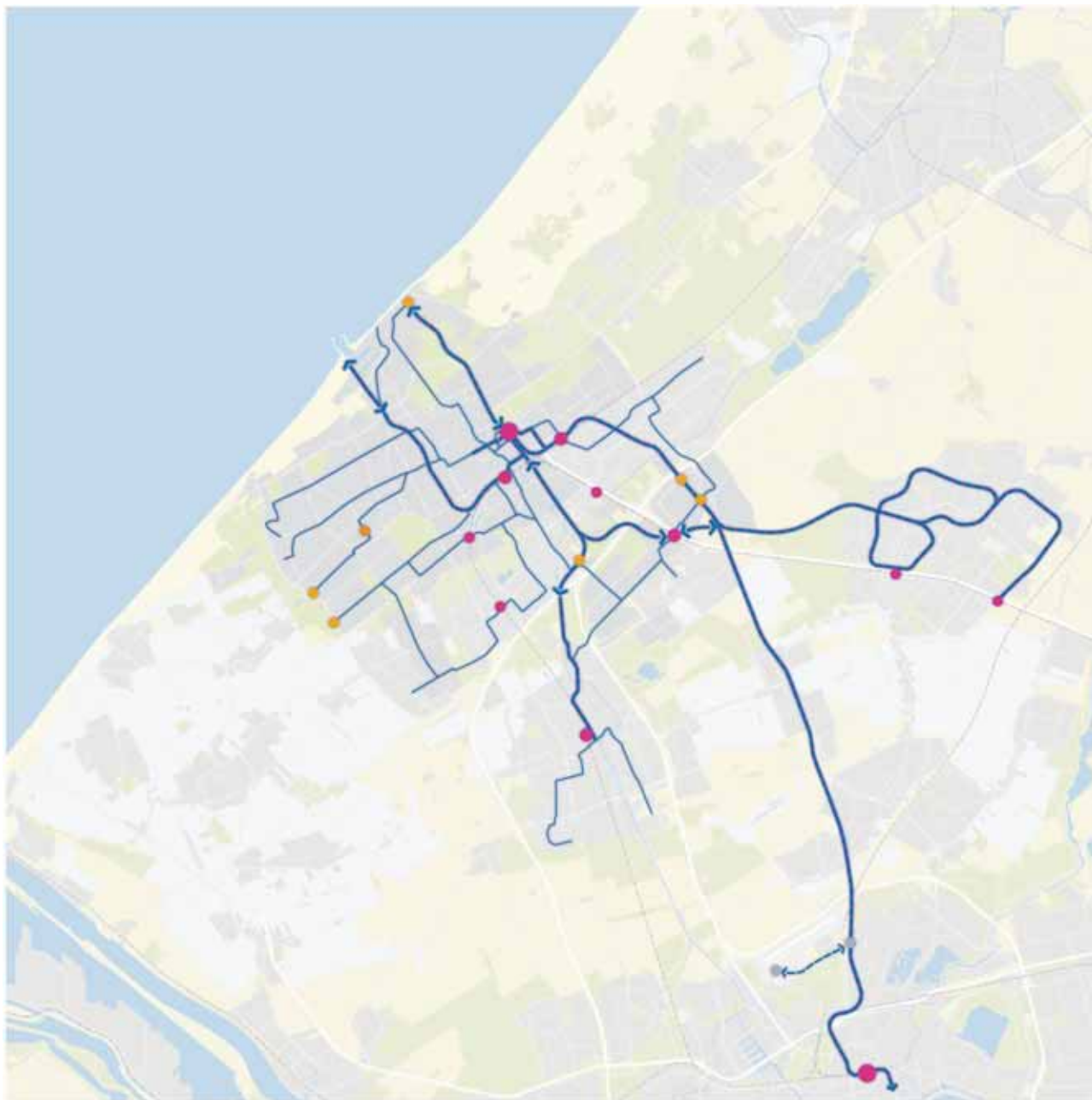
Er komt onderzoek naar maatregelen, die de doorstroming van RandstadRail én het autoverkeer verbeteren. Daarbij zijn de kruisingen met de Neherkade, Rijswijkseplein, Loosduinseweg, Teldersweg en President Kennedylaan belangrijke aandachtspunten.

Binnenstad

Met de toename van het OV-gebruik en hogere frequenties neemt ook de druk op het RandstadRailnetwerk in de binnenstad toe. Dat leidt tot een aantal knelpunten en opgaven. Hiernaar komt een verkennende studie, waarin de volgende kwesties in samenhang worden bestudeerd:

- De capaciteit op de kruisingen Spui-Grote Marktstraat en het Rijswijkseplein is beperkt.
- De tunnel onder de Grote Marktstraat is kwetsbaar voor verstoringen. Bij een calamiteit in de tunnel kan een groot deel van het RandstadRail-netwerk niet meer functioneren
- De verlegging van lijn 1 naar de Binckhorst brengt met zich mee, dat er behoefte ontstaat aan een koppeling van die lijn aan de binnenstad. Een nieuw tracé over de Fluwelen Burgwal is hierbij een optie.

- Het westelijk deel van de binnenstad (Grote Markt en omgeving) is relatief slecht met station Holland Spoor verbonden, een directe railverbinding op deze relatie zou inspelen op een grote vervoersvraag.



Netwerk RandstadRail

- RandstadRail regiokwaliteit (hogere snelheid)
- RandstadRail agglorkwaliteit (inpassing & knelpunten)
- ↔ RandstadRail studietraject
- ↔ RandstadRail airportshuttle
- IC-station
- Stedenbaan station
- OV-knoop/P+R

Kaart 5.2

Kijkduin

Kijkduin vormt, naast Scheveningen, de tweede Haagse kustbestemming. Met name op drukke stranddagen in de zomer veroorzaakt het autoverkeer congestie op de toevoerwegen. Om het openbaarvervoergebruik te stimuleren is een betere verbinding met Kijkduin wenselijk. De komende jaren staan in Kijkduin nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op het programma, waaronder de bouw van nieuwe woningen. Een verkennende studie moet uitwijzen of hiermee draagvlak ontstaat voor een betere OV-bediening van Kijkduin, waarbij ook de mogelijkheid voor doortrekking van RandstadRaillijn 3 naar Kijkduin aan de orde komt.

5.3.5 Verbeteren HOV-tangentverbindingen

Het huidige netwerk van RandstadRail en tramlijnen is sterk op het centrum gericht. Lang niet alle verplaatsingen beginnen of eindigen echter in het centrum. Tangenten - de dwarsverbindingen buiten het centrum om - zijn minder goed ontwikkeld. Tangenten met Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) maken het OV-netwerk completer en spelen in op de zwaarste vervoerrelaties tussen de woongebieden, stations, winkelcentra en concentraties buiten het centrum. Rechtstreekse tangentverbindingen nemen voor veel reizigers de noodzaak weg om via het centrum een omweg te maken. Een goed voorbeeld is de verbinding tussen Den Haag-Zuidwest en Delft. Bij voldoende frequentie en trajectsnelheid is deze verbinding een goed alternatief voor een reis via Holland Spoor of Centraal. In de huidige situatie zijn het stedelijke buslijnen, zoals lijn 23, die de tangentiële relaties in de stad bedienen. Met de komst van HOV-tangenten krijgen deze verbindingen een sterke opwaardering.



Openbaar vervoer tangentverbindingen

- HOV-tangent
- IC-station
- Stadsbaan station
- OV-knoop/P+R

Kaart 5.3

HOV-tangenten bieden vervoer over deeltrajecten die elkaar overlappen. De verbinding van Kijkduin naar Rijswijk bedient bijvoorbeeld zowel de relatie Kijkduin-Leyweg als de relatie Leyenburg-station Rijswijk. Bundelen van deze reizigersstromen versterkt het draagvlak voor een frequente bediening. Den Haag zet in op versterking van die tangenten, waar voldoende vervoersvraag is. Om concurrentie met RandstadRail te voorkomen lopen de HOV-tangenten zo min mogelijk parallel aan de RandstadRaillijnen.

Voor de tangentverbindingen geldt een kwaliteit die vergelijkbaar is met die van het agglonet van RandstadRail. Dat betekent een gemiddelde trajectsnelheid tussen de 20 en 25 kilometer per uur, een frequentie van minstens 6 ritten per uur en een rechtstreekse lijnvoering. Om deze snelheden en frequenties te behalen mogen de HOV-tangenten geen hinder ondervinden van congestie op het wegennet. De HOV-tangenten hebben daarom bij voorkeur een vrij liggende infrastructuur nodig. De vervoersvraag en de mogelijkheden voor inpassing bepalen of een buslijn volstaat of dat bediening per tram mogelijk is.

Voor eventuele aanvullende dwarsverbindingen, zoals een tangentverbinding Kijkduin-Benoordenhout in de Internationale Zone, is wellicht een oplossing op maat – afgestemd op de vervoervraag – mogelijk.

Den Haag zet voor de periode tot 2020 en daarna in op het versnellen en het bieden van betrouwbare reistijden op de volgende HOV-tangenten (zie ook kaart 4.3):

- Kijkduin – busstation Leyenburg – Leyweg - In de Bogaard – station Rijswijk.
- Station Rijswijk-Plaspolder – Hoornwijk/Vlietzone – station Ypenburg – Leidschenveen.
- Leidschendam – Leidschenveen – station Ypenburg – Delft-Centrum – Delft-Technopolis (lijn 19).
- Busstation Leyenburg – Leyweg - Wateringseveld – Harnasch – Delft-Centrum – Zoetermeer - Leiden.
- busstation Leyenburg – station Moerwijk – Binckhorst – station Voorburg.
- Vrederust – busstation Leyenburg – World Forum – Scheveningen-Bad.
- Station Rijswijk – station Voorburg – Laan van NOI – International Criminal Court – Scheveningen-Bad.

5.3.6 Handhaven lokaal ontsluitend openbaar vervoer

De stadstram en de stadbus moeten plekken bedienen, die niet door andere OV-lijnen zijn ontsloten. De stadstram en stadbus zorgen er in de huidige situatie al voor dat vrijwel alle inwoners van Den Haag binnen een loopafstand van 500 meter (overeenkomend met een hemelsbrede straal van 400 meter) van de woning over een OV-halte kunnen beschikken. Stadstram en stadsbus zijn er voornamelijk voor verplaatsingen in de stad over kortere afstanden. De nabijheid van haltes is daarom van groter belang dan een hoge trajectsnelheid. Waar inpassing van een vrije baan niet mogelijk is, rijdt de bus mee met het overige (auto)verkeer, waarbij de trajectsnelheid gemiddeld tussen de 15 en de 20 kilometer per uur zal liggen. Het streven is: een minimumfrequentie van 6 x per uur voor de tram en 4 x per uur voor de bus.

Ook de regiotaxi Haaglanden is een vorm van openbaar vervoer. De regiotaxi verzorgt vervoer van deur tot deur voor een prijs, die tussen die van het gewone openbaar vervoer en de taxi ligt. De regiotaxi is voor iedereen beschikbaar, maar is speciaal ingericht voor reizigers die niet zo goed ter been zijn.

Een bijzondere lokale opgave betreft de toeristische ontsluiting van de drie kernen in Scheveningen: Haven, Bad en Dorp. Het gaat daarbij om een vervoersverbinding die attracties en parkeergarages

langs de kust met elkaar verbindt. Dat is ook goed voor een optimale benutting van de parkeercapaciteit. Korte loopafstanden tussen de attracties, parkeergarages en haltes zijn belangrijker dan een hoge trajectsnelheid. Ook moet het systeem goed inspelen op de sterk fluctuerende vervoersvraag, die afhankelijk is van weer en seizoen. Een OV-dienst binnen een vaste dienstregeling is daarom niet de meest voor de hand liggende oplossing. De gemeente Den Haag wil in samenwerking met commerciële partijen onderzoeken welke mogelijkheden hier kansrijk zijn.

5.3.7 Verbetering comfort, reizigersinformatie en toegankelijkheid

Aantrekkelijker openbaar vervoer vraagt niet alleen om investeringen in infrastructuur, maar ook om meer gemak en comfort voor de reiziger. Daarbij gaat om de inzet van nieuw tram- en busmateriaal, goede haltevoorzieningen, real-time-reisinformatie op de haltes en online. Ook de OV-chipcard moet leiden tot een groter gemak voor de reiziger. Op al deze punten lopen acties, die al in de eerstkomende jaren tot verbeteringen zullen leiden.

Het openbaar vervoer moet goed toegankelijk zijn, ook voor mensen met een functiebeperking. Haltes en voertuigen mogen geen barrière opleveren voor rolstoelgebruikers en mensen met een visuele handicap. Er zijn in Den Haag 1000 bus-, tram-, en RandstadRail-haltes. Deze haltes moeten zo veel mogelijk toegankelijk zijn voor rolstoelen en voorzien zijn van geleidelijnen voor visueel gehandicapten. De hoogste prioriteit hebben de belangrijke knooppunten, zoals treinstations, overstapstations en voorzieningen als winkelcentra en zorginstellingen. Waar mogelijk liften de verbeteringen mee met lopende projecten. Bij RandstadRail geldt een gelijktijdige aanpak van alle haltes langs een nieuwe lijn.

Een betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Stadsgewest Haaglanden en de verschillende wegbeheerders. Het stadsgewest is verantwoordelijk voor de aanschaf van voertuigen, die toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. De gemeente is in haar rol als wegbeheerder verantwoordelijk voor de inrichting van de haltes.

5.3.8 Veiligheid in het openbaar vervoer

Reizigers met het openbaar vervoer moeten kunnen vertrouwen op een sociaal veilige omgeving. Voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer heeft de gemeente een verantwoordelijkheid bij de inzet van politie en justitie en bij de locatiekeuze en inrichting van de haltes. Hierbij werkt de gemeente samen met de opdrachtgever van het regionale openbaar vervoer, het stadsgewest Haaglanden. De verantwoordelijkheid en de coördinatie van de uitvoering ligt primair bij het stadsgewest Haaglanden. Met het stadsgewest en met de concessiehouders voor het openbaar vervoer worden concrete afspraken gemaakt over de verdeling van de verantwoordelijkheden en taken. Maatregelen op het vlak van sociale veiligheid in het openbaar vervoer zijn bij voorkeur probleemgericht, dat wil zeggen op die haltes, lijnen, locaties en aspecten waar dat nodig is. Financiering van maatregelen is primair een zaak van Haaglanden.

De verantwoordelijkheid en inzet van de gemeente richt zich vooral op de aanpak van specifieke problemen, bijvoorbeeld de inzet van conducteurs op de tram op risicovolle lijnen. Met het stadsgewest worden in die gevallen concrete, realistische en meetbare prestatieafspraken gemaakt.

Samengevat:

Voor het beleid naar 2020-2030 betekent dat het volgende:

- De verbindingen voor regionale verplaatsingen moeten sneller:
 - RandstadRail regiokwaliteit op trajecten vanaf het centrum en de hoofdstations met Delft, Scheveningen-Bad, Scheveningen-Haven en op termijn via de Vlietzone naar Zoetermeer.
 - Versterking van de Stedenbaanstations door frequente treindiensten, versterken van aansluitende HOV-tangenten en geconcentreerde ruimtelijke ontwikkeling.
- RandstadRail aggllokwaliteit voor hogere betrouwbaarder en frequentere bediening op stedelijke trajecten binnen de agglomeratie. Een betere doorstroming op kruispunten met zware autostromen door ongelijkvloerse infrastructuur.
- Het comfort in het voertuig en op de halte verbeteren door bredere voertuigen, gelijkvloerse instap en real-time-reisinformatie.
- Optimale aansluiting op het HST-netwerk, Schiphol en Rotterdam-The Hague Airport.



Streefbeeld openbaarvervoernetwerk

- Intercity/Stedenbaan
- RandstadRail regiokwaliteit
- RandstadRail agglोकwaliteit
- ↔ HOV-tangent
- ↔ HOV-bus
- stadstram
- ↔ RandstadRail studietraject
- ↔ RandstadRail airportshuttle
- IC-station
- Stedenbaan station
- regionaal knooppunt
- met P+R-voorziening

Kaart 5.4

stimuleren fietsgebruik



Hoofdstuk 6 Stimuleren fietsgebruik

6.1 Fietsen biedt vele voordelen

Den Haag wil het gebruik van de fiets optimaal faciliteren met goede voorzieningen voor de rijdende en stilstaande fiets. Fietsen past uitstekend in een stad die wil verdichten en toch leefbaar en bereikbaar wil blijven. Fietsen is vlot, gezond, schoon, klimaatneutraal en de fiets neemt weinig ruimte in beslag. De fiets is voor velen ook een prima manier om voldoende te bewegen en het groen in en om de stad op te zoeken. Den Haag wil zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen. Doel is het fietsgebruik in de periode 2010-2020 met 30 % te laten groeien en in de periode tot 2030 zelfs met 50 %. Dit doel sluit naadloos aan op het beleid van het Stadsbestuur Haaglanden.

6.2 Uitgangssituatie

Momenteel is de fiets in Den Haag vooral in trek voor korte verplaatsingen. Ongeveer 46 % van de verplaatsingen tot 5 kilometer gaat per fiets. Maar ook op afstanden tot 7,5 kilometer kiest nog 28% voor de fiets. Kortom : de fiets is in Den Haag een populair vervoermiddel. Toch is het fietsgebruik in vergelijking tot andere grote Nederlandse steden nog relatief laag. In Utrecht en Amsterdam kiezen veel meer mensen voor de fiets dan in Den Haag. Een forse groei van het fietsgebruik lijkt daarom nog haalbaar in Den Haag. Ook als rekening wordt gehouden met verschillen met Utrecht en Amsterdam, zoals de omvang van de studentenpopulatie of de ruimtelijke structuur.

	aandeel van de fiets in de verplaatsingen tot 7,5 km
Den Haag	28 %
Rotterdam	25 %
Utrecht	44 %
Amsterdam	38 %

Tabel 6.1: fietsgebruik in de 4 grote steden

Het centrum van Den Haag (inclusief Bezuidenhout, Laakhaven en Binckhorst) zal ook in 2020 de belangrijkste bestemming zijn voor fietsers uit stad en regio. De grote concentraties van arbeidsplaatsen, winkels en voorzieningen trekken dagelijks grote aantallen fietsers. De fiets speelt ook een belangrijke rol in het voor- en natransport naar het openbaar vervoer. Van de regionale treinreizigers kiest bijna één derde ervoor om met de fiets naar het station te reizen. Een recente ontwikkeling is ook de opkomst van de elektrische fiets, die het mogelijk maakt grotere afstanden met minder energie af te leggen. Het fietsgebruik in Den Haag is in de afgelopen jaren met 2 tot 3 % per jaar gegroeid. Om deze groei in de komende periode door te zetten kiest Den Haag voor een breed en samenhangend pakket van maatregelen.

6.3 Bevordering van het fietsgebruik

Goede fietsinfrastructuur is de basis voor groei van het fietsgebruik in de stad. Mensen maken sneller een keuze voor de fiets, indien de voorzieningen in de hele fietsketen op orde zijn. Dat

betekent een goede stalling bij de woning, een snelle, comfortabele en veilige route naar de bestemming én een goede (bewaakte) stalling bij de bestemming. Daarnaast zal Den Haag extra aandacht besteden aan het creëren van aantrekkelijke doorgaande routes, omdat de fiets dan ook voor langere afstanden aantrekkelijker is - tot ruwweg 12 km of 45 minuten fietsen.



Kaart 6.1: Voor inwoners van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk liggen bijna alle bestemmingen in Den Haag op fietsafstand.

Het op orde krijgen van de infrastructuur is echter niet voldoende. Er mogen geen belemmeringen voor fietsgebruik zijn. Zo is fietsendiefstal een belangrijke reden om geen gebruik te maken van de fiets. Ook fietsvaardigheid is een basisvoorwaarde. Het aanbieden van fietslessen aan kinderen en volwassenen sluit hierop aan. Tot slot kan ook een goed *imago* bijdragen aan meer fietsgebruik. Dat vraagt om positieve communicatie en promotie van het fietsen in de stad.

Het fietsbeleid richt zich op vijf speerpunten:

- Het op orde brengen van het fietsnetwerk.
- Het op orde brengen van fietsparkeervoorzieningen.
- Het stimuleren van het gebruik van de fiets in combinatie met openbaar vervoer.
- Het terugdringen van fietsendiefstal en het verbeteren van de handhaving.
- Het verbeteren van promotie, communicatie en fietsvaardigheid.

De speerpunten keren nader uitgewerkt terug in uitvoeringsprogramma's die betrekking hebben op periodes van vier jaar, te beginnen met een uitvoeringsprogramma Fiets voor de periode 2010-2014.

6.4 Uitwerking van de aanpak

De aanpak van de bovenbeschreven 5 speerpunten zijn hieronder verder uitgewerkt. Zie ook kaart 6.2

6.4.1 Het op orde brengen van het fietsnetwerk

Het op orde brengen van het fietsnetwerk bevat vier onderdelen :

- Sterroutes voor de fiets
- Voltooiing van het hoofdnetwerk fiets
- Het basisnet centrum
- Versterking van het recreatieve netwerk

Sterroutes voor de fiets

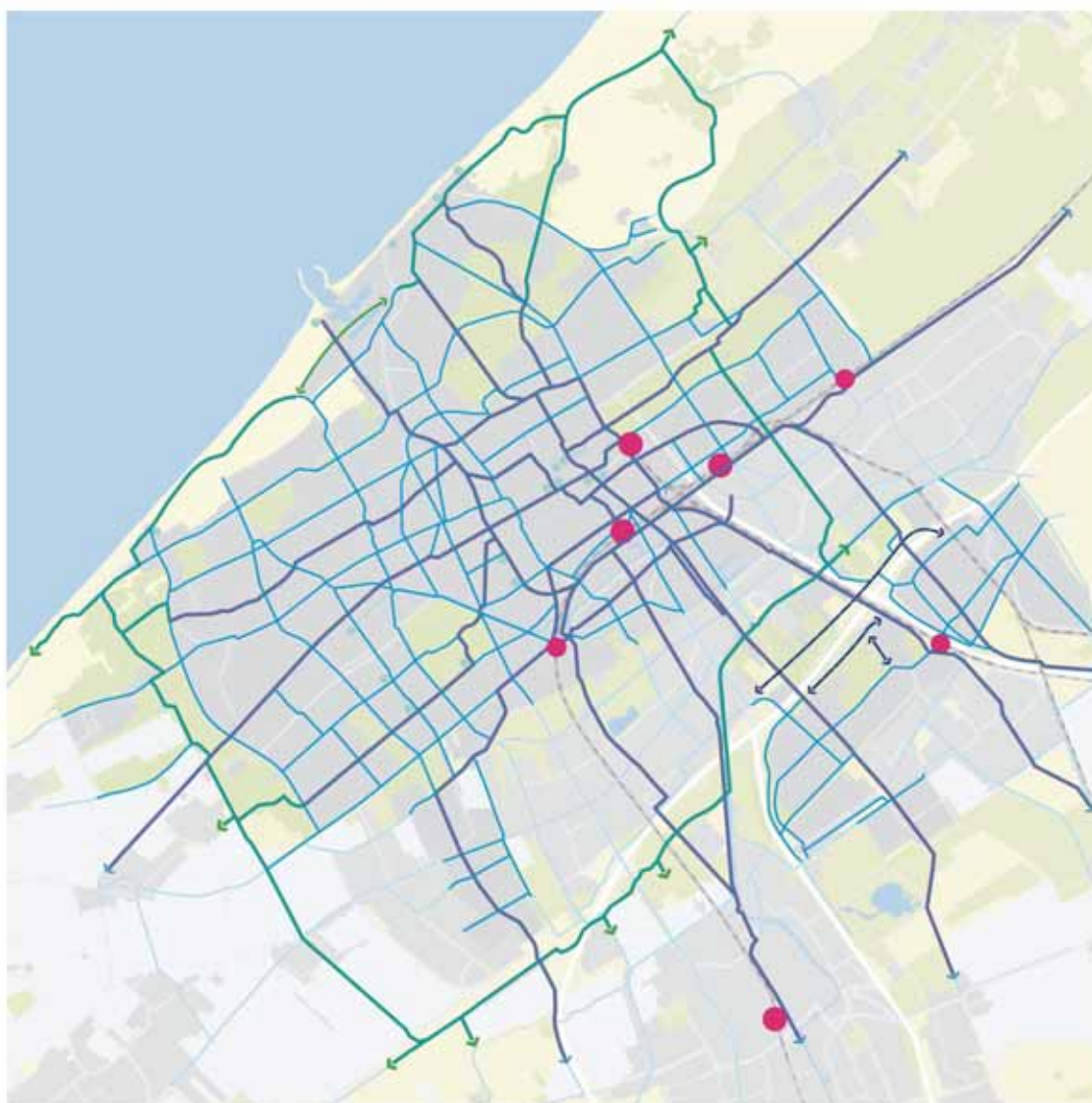
Er is een nieuwe impuls nodig voor de verbetering van het fietsroutenetwerk: de sterroute. Het moet aantrekkelijker zijn om voor de fiets te kiezen op de wat langere afstanden in de stad. Dat vereist aanwezigheid van snelle, comfortabele, directe en veilige fietsroutes. Daarbij gaat de keuze zoveel mogelijk uit naar fietsroutes langs rustige wegen en straten *binnendoor*, met weinig verkeerslichten. Daarnaast geldt, zeker voor de langere afstanden, dat mensen alleen voor de fiets kiezen wanneer de hele route op orde is. Dat betekent dat het realiseren van de nu ontbrekende schakels op één sterroute zoveel mogelijk in onderlinge samenhang gebeurt.

In het streefbeeld voor de fiets zijn binnen het hoofdnetwerk veertien *sterroutes* voorzien. Het zijn routes die de Haagse woongebieden snel, direct en comfortabel met het Haagse Centrum verbinden. De sterroutes lopen zoveel mogelijk centraal door de woongebieden en zo min mogelijk langs drukke stedelijke hoofdwegen met hoge verkeersintensiteiten. De routes zijn gericht op het centrum van Den Haag, omdat dit voor fietsers uit stad en regio verreweg de belangrijkste bestemming is. De sterroutes functioneren niet alleen als goede fietsroutes vanuit de woonwijken naar het Haagse centrum, maar ook als aantrekkelijke fietsroutes vanuit de stad naar het buitengebied. Ten slotte sluiten de sterroutes ook aan op andere belangrijke attractiepunten en ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. Denk aan de Haagse Markt, de Uithof of de Binckhorst. Het kenmerk van een sterroute is de gesloten (asfalt)verharding en de vrije ligging van fietspaden, ruime fietsstroken of fietsstraten. In eerste instantie gaat het om aanleg van vrij liggende fietspaden. Waar het straatprofiel te krap is, kunnen fietsstraten en ruime fietsstroken een goede oplossing zijn. De uiteindelijke inpassing van sterroutes is verkeers- en stedenbouwkundig maatwerk. Op de sterroutes krijgen fietsvoorzieningen prioriteit. Dit betekent dat het maken van heldere keuzes soms onvermijdelijk is. Zo zal de inpassing van sterroutes in voorkomende gevallen ten koste gaan van parkeerplaatsen of een andere verkeerscirculatie noodzakelijk maken. Omwille van de herkenbaarheid zijn de sterroutes bewegwijzerd.

Een aantal sterroutes kruist grote barrières in de stad, zoals regionale en stedelijke hoofdwegen spoorlijnen, snelwegen of kanalen. Deze barrières krijgen een overbrugging. De nieuwe fietsbrug over de A4, als onderdeel van de nieuwe fietsroute Ypenburg-centrum langs de Trekvluit, is hiervan een goed voorbeeld. Bij de kruisingen met hoofdwegen moet er aandacht zijn voor een goede oversteekbaarheid, waarbij het fietsverkeer zo min mogelijk vertraging oploopt. De ontwikkeling van sterroutes staat niet op zichzelf. Daar waar deze routes door de Haagse ontwikkelingsgebieden lopen, is de inrichting van hoogwaardige fietsroutes onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Buiten de gemeentegrenzen sluiten de sterroutes aan op het regionale fietsroutenetwerk van Haaglanden. Daarmee wordt ook aangesloten op hoogwaardige regionale (snel-)fietsroutes naar Rotterdam langs de Hofpleinlijn, Delft, Leiden, Zoetermeer en het Westland.

Voltooiing van het hoofdnetwerk fiets

Den Haag heeft een uitgebreid netwerk van hoofdfietsroutes met een totale lengte van 400 kilometer. De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande verbindingen binnen dit netwerk. Daar ligt de prioriteit voor kwaliteitsverbetering. Op andere fietsverbindingen binnen het hoofdnetwerk moet er ook een goede kwaliteit van fietsvoorzieningen komen. De realisatie van ontbrekende schakels gebeurt in samenhang met groot onderhoud en reconstructie van wegen. Het streven is gericht op omzetting van tegels naar asfalt. Als basiskwaliteit geldt uitvoering in tegels.



Streefbeeld fiets

- Sterroute
- hoofd fietsroute
- recreatieve fietsroute
- ↔ zoekgebied hoofd fietsroute
- ↔ zoekgebied recreatieve fietsroute
- fietsenstalling bij voorziening
- uitbreiding stallingscapaciteit bij station

Fietsnetwerk centrum

- basisnet centrum
- uitbreiding stallingscapaciteit binnenstad



Kaart 6.2: Streefbeeld voor de fiets

Basisnet centrum

In het centrum van Den Haag met zijn vele bestemmingen is het hoofdroutenet voor de fiets te grofmazig. Er komen aanvullingen, grotendeels via de stadsstraten in het centrum. Op deze stadsstraten verbetert de positie van de fietser met kleinschalige inrichtingsmaatregelen, zodat fietsen er comfortabel en veilig is. Op alle verbindingen in het basisnet is fietsen in twee richtingen toegestaan. In straten met eenrichtingverkeer zijn fietsstroken tegen de richting mogelijk, echter, waar de breedte van de weg een fietsstrook- of pad niet toelaat, kan een beperkte herinrichting of een verkeerscirculatiemaatregel nodig zijn.

Recreatieve routes

In de stadsrand sluiten de sterroutes aan op een 'recreatieve ronde', die verschillende groen- en recreatiegebieden om Den Haag met elkaar verbindt. Deze ronde is al voor een groot deel aanwezig en loopt onder meer door Madestein, het Haagse Bos, het Park 't Loo, het Westduinpark, Meijndel en langs de Vliet. Er ontbreken nog enkele schakels. Den Haag wil de recreatieve fietsroutes aan elkaar koppelen tot één recreatieve ronde door parken, bossen, duinen, landgoederen en recreatiegebieden. Daarmee ontstaan er veel meer mogelijkheden voor recreatief fietsen in en om de stad. De recreatieve ronde loopt door meerdere regiogemeenten. De realisatie van ontbrekende schakels buiten Den Haag is daarmee een opgave die in Haaglanden-verband om aanpak vraagt. Een eerste stap is de bewegwijzering van de bestaande recreatieve routes in Haaglanden, uitgaande van de knooppunten. De recreatieve ronde moet ook goed aansluiten op de regionale recreatieve fietsroutes.



Recreatief fietsen in Den Haag

- Sterroute
- recreatieve fietsroute
- parken en groengebieden

Kaart 6.3: Streefbeeld recreatief fietsen

6.4.2 Het op orde brengen van fietsparkeervoorzieningen

Het ontbreken van goede fietsparkeervoorzieningen zet een rem op de groei van het fietsgebruik. Uit angst voor fietsendiefstal en vandalisme schaffen mensen geen fiets aan of ze gebruiken hem niet. Goede stallingen op bestemmingen, maar ook bij de woningen en het openbaar vervoer zijn daarom van groot belang.

Fietsparkeervoorzieningen op bestemming

Om goed te blijven scoren met parkeervoorzieningen voor de fiets vergroot Den Haag de capaciteit van bewaakte en onbewaakte stallingen in de binnenstad. Met de gewenste groei van het fietsgebruik is er tot 2020 behoefte aan uitbreiding van de stallingruimte met minimaal 2500 plaatsen, vooral rond de Grote Marktstraat. Vanwege ruimtegebrek op straat en de grote voetgangersstromen komen er grootschalige inpandige fietsparkeervoorzieningen, die direct aansluiten op de belangrijkste fietsroutes. Daarnaast zal een praktijkproef uitwijzen, of een bewaakte stalling in de omgeving van het Plein haalbaar is. Bij de stallingen in de binnenstad past een tariefstelling die meer fietsers verleidt om van deze voorzieningen gebruik te maken. Voor zover het de verblijfskwaliteit in de binnenstad niet verslechtert, kunnen er met name in de aanloopstraten naar de binnenstad ook kleinschalige fietsparkeervoorzieningen op maaiveld nodig zijn.

Bij de bewaakte fietsparkeervoorzieningen *buiten* de binnenstad gaat het tenminste om handhaving van het huidige aantal bewaakte stallingen. Bij nieuwe voorzieningenconcentraties kan de behoefte uitwijzen, dat ook hier nieuwe bewaakte fietsparkeervoorzieningen komen.

Bij stedelijke voorzieningen is de vraag bepalend voor de capaciteit van bewaakte of onbewaakte fietsparkeervoorzieningen. Bezoekers moeten kunnen rekenen op voldoende fietsparkeerplekken in de directe nabijheid van winkelcentra, sportvoorzieningen, scholen en de kust. De inpassing van fietsparkeervoorzieningen kan ten koste gaan van parkeerplaatsen voor de auto.



Fietsparkeervoorzieningen bij de woning

Verbetering van fietsparkeervoorzieningen bij de woning verdient in het fietsbeleid bijzondere aandacht. In de dichtbevolkte stadswijken rond het centrum beschikken veel woningen niet over een eigen schuur of berging. Biesieklette exploiteert enkele buurtstallingen, maar dat biedt tot dusver beperkt soulaas. Het beleid is daarom mede gericht op realisatie van kleinschalige fietsparkeervoorzieningen in de wijk. De vraag naar fietsboxen is maatgevend. Het initiatief voor het aanvragen van een fietsbox ligt bij de buurtbewoners. Uit oogpunt van stimulering van fietsgebruik en efficiënt ruimtegebruik hebben goede fietsparkeerplaatsen bij de woning prioriteit boven de aanwezigheid van parkeerplaatsen voor de auto. Voor de realisatie van grotere buurtstallingen kan de gemeente een financiële bijdrage verstrekken in de investeringskosten. Het initiatief voor realisatie ligt ook in dit geval bij de bewoners.

6.4.3 Het stimuleren van de fiets in combinatie met openbaar vervoer en P+R

Den Haag wil beter inspelen op de sterk groeiende vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij stations en OV-haltes. De laatste jaren heeft er een sterke groei van het fietsgebruik plaatsgevonden in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer. In het Stadsgewest Haaglanden komt 28 % van de OV-reizigers met de fiets naar het station. Ook van de RandstadRail-reizigers gaat ongeveer 24 % met de fiets naar de halte. De sterke groei van het fietsgebruik naar de trein heeft geleid tot oplopende tekorten aan stallingplaatsen bij de stations Den Haag-Centraal, Den Haag-Hollands Spoor, Ypenburg en Laan van NOI. Met de beoogde toename van het gebruik van het openbaar vervoer met 40 % in de periode tot 2020, zal ook het gebruik van de fiets in het voor- en natransport toenemen. De tekorten aan stallingplaatsen dreigen dus op te lopen.

Uitgangspunt is het optimaal faciliteren van de groeiende vraag naar fietsparkeerplaatsen bij stations en OV-haltes. Binnenkort breidt de stallingcapaciteit bij alle NS-stations al uit dankzij realisatie van extra fietsparkeervoorzieningen. De uitbreiding van deze voorzieningen is essentieel om de voorziene groei van het OV-gebruik mogelijk te maken. In lijn met de reizigersgroei is verdere uitbreiding van de stallingcapaciteit in de periode tot 2020 nodig. De beperkte ruimte op maaiveld vereist daarbij steeds vaker inpandige voorzieningen in de stationsomgeving. Bij de stations is nu al reservering van voldoende ruimte noodzakelijk. De beschikbare stallingplaatsen vragen om goed beheer, zodat de schaarse capaciteit niet opgaat aan fietswrakken en weesfietsen. Fietzers moeten de keuze hebben tussen bewaakte en onbewaakte stallingplaatsen. De vorm ervan kan variëren. Bij grote stations zoals CS en HS is de vraag voldoende voor het realiseren van bewaakte stallingen met een beheerder, terwijl bij de kleinere stations zoals Moerwijk ook fietskluizen kunnen volstaan. Ook bij RandstadRailhaltes, vooral in gebieden waar sprake is van grotere loopafstanden, is er vraag naar fietsparkeervoorzieningen. Met de start van RandstadRail in 2006 zijn de tekorten aan fietsparkeerplaatsen bij de stations opgelost. Bij de realisatie van nieuwe RandstadRaillijnen moeten ook hier nieuwe fietsparkeervoorzieningen komen. Daarnaast is het wenselijk om het gebruik van de beschikbare capaciteit regelmatig te monitoren, zodat er tijdig aanvullingen kunnen komen.

Tot slot kan de fiets een sterkere rol spelen in het natransport vanaf het openbaar vervoer en vanaf parkeervoorzieningen voor de auto. Met de introductie van de OV-Fiets heeft de fiets een steeds sterkere positie in het natransport gekregen. In Den Haag zijn momenteel vier verhuurlocaties. De locatie bij het Centaal Station is de grootste verhuurlocatie van OV-fietsen in heel Nederland. Er is binnen de stad en regio potentie voor verdere uitbreiding van het aantal OV-Fietslocaties, bijvoorbeeld bij RandstadRailhaltes, in de binnenstad en Scheveningen, zo mogelijk in combinatie met Biesieklette-stallingen. Ook bij stations Ypenburg en Moerwijk is potentie voor uitbreiding. Een aanbod van OV-fietsen bij de grote regionale P+R-voorzieningen kan een extra stimulans vormen voor het gebruik van die P+R-voorzieningen.

6.4.4 Het terugdringen van fietsendiefstal en het verbeteren van de handhaving

Fietsendiefstal is een belangrijke reden om geen gebruik te maken van de fiets. Om de kans op diefstal terug te dringen zal Den Haag in navolging van andere grote steden een FietsAfhandelCentrale (FAC) oprichten. De FAC is een centraal verzamelpunt voor gestolen en verwijderde fietsen. De FAC controleert fietsen op diefstalsignalering. Teruggevonden fietsen gaan naar de rechtmatige eigenaar. In Amsterdam zorgt de oprichting van een FAC in combinatie met betere registratie en strengere handhaving ervoor dat het diefstalrisico is gedaald van 16 % in 2001 naar 10 % in 2010. Bij de oprichting van een FAC werkt Den Haag samen met Stadsgewest Haaglanden.

Op straat in gratis stallingen en bij stations blijven veel fietswrakken en ‘weesfietsen’⁶ achter. De beschikbare stallingcapaciteit is dan niet optimaal benut. Den Haag zet in op verbetering van de handhaving, wat in dit geval neerkomt op tijdige verwijdering van wrakken en weesfietsen.

6.4.5 Het verbeteren van promotie, communicatie en fietsvaardigheid

Niet iedereen kan fietsen en niet iedereen weet welke fietsvoorzieningen er in de stad aanwezig zijn. Onbekend maakt onbemind. Het is daarom belangrijk om, naast het aanleggen van goede fietsinfrastructuur, te investeren in communicatie, promotie en fietsvaardigheid.

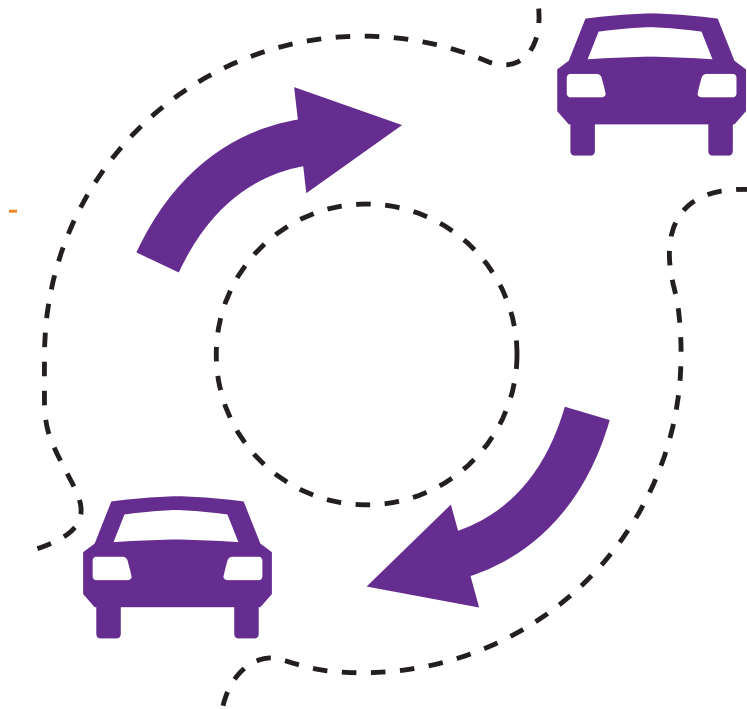
Fietsgebruik is goed te promoten als onderdeel van een gezonde en positieve levensstijl. In Europese steden als Parijs en Londen is hiermee een cultuuromslag bereikt: de fiets is hier sterk in opkomst als onderdeel van een bewust en gezond gedrag. Een communicatieplan moet de basis vormen voor een gestructureerde en effectieve promotie van het fietsgebruik. Daarbij kunnen bekende Hagenaars fungeren als fietsambassadeurs. Via de GGD zal fietsen meer aandacht krijgen als een eenvoudige manier om dagelijks aan de voorgeschreven hoeveelheid gezonde lichaamsbeweging te komen. Fietsvaardigheid is een basisvoorwaarde voor een veilige deelname aan het verkeer. Jong geleerd is oud gedaan. Om een daling van het fietsgebruik bij de aankomende generatie te voorkomen moeten ook jongere kinderen veilig leren fietsen. Het aanbieden van fietslessen in het basisonderwijs sluit hier goed op aan. Ook onder volwassenen is er soms behoefte aan fietslessen. Deze vraag komt vooral van allochtone vrouwen. Het fietsgebruik onder deze groep Hagenaars ligt relatief laag, waarmee er dus in potentie veel winst valt te behalen. Het aanbieden van fietslessen door buurtorganisaties sluit hier goed op aan.

Samengevat:

- Het fietsnetwerk op orde brengen door voltooiing van het hoofdrouthenet, veertien stertroutes en een recreatieve ronde door het groen rond de stad.
- Voldoende – ook in pandige – stallingcapaciteit in de binnenstad en op andere drukbezochte bestemmingen realiseren, zoals bij stations en RandstadRailhaltes.
- Verbeteren van stallingmogelijkheden bij woningen zonder berging.
- Terugdringen van het diefstalrisico door instellen van een FietsAfhandelCentrale.
- Verbeteren van promotie, communicatie en fietsvaardigheden.
- Monitoren van het fietsgebruik.

⁴ Weesfiets: fiets zonder een duidelijke eigenaar

autoverkeer bundelen, ordenen en inpassen



Hoofdstuk 7 Autoverkeer bundelen, ordenen en inpassen

7.1 Doel: een betere circulatie van het autoverkeer

Den Haag streeft naar een beheerste groei van het autoverkeer: 10 % tussen 2010 en 2020. De wegenstructuur in en rond de stad krijgt een duidelijker hiërarchie, die herkenbaar is door de inrichting van de wegen.

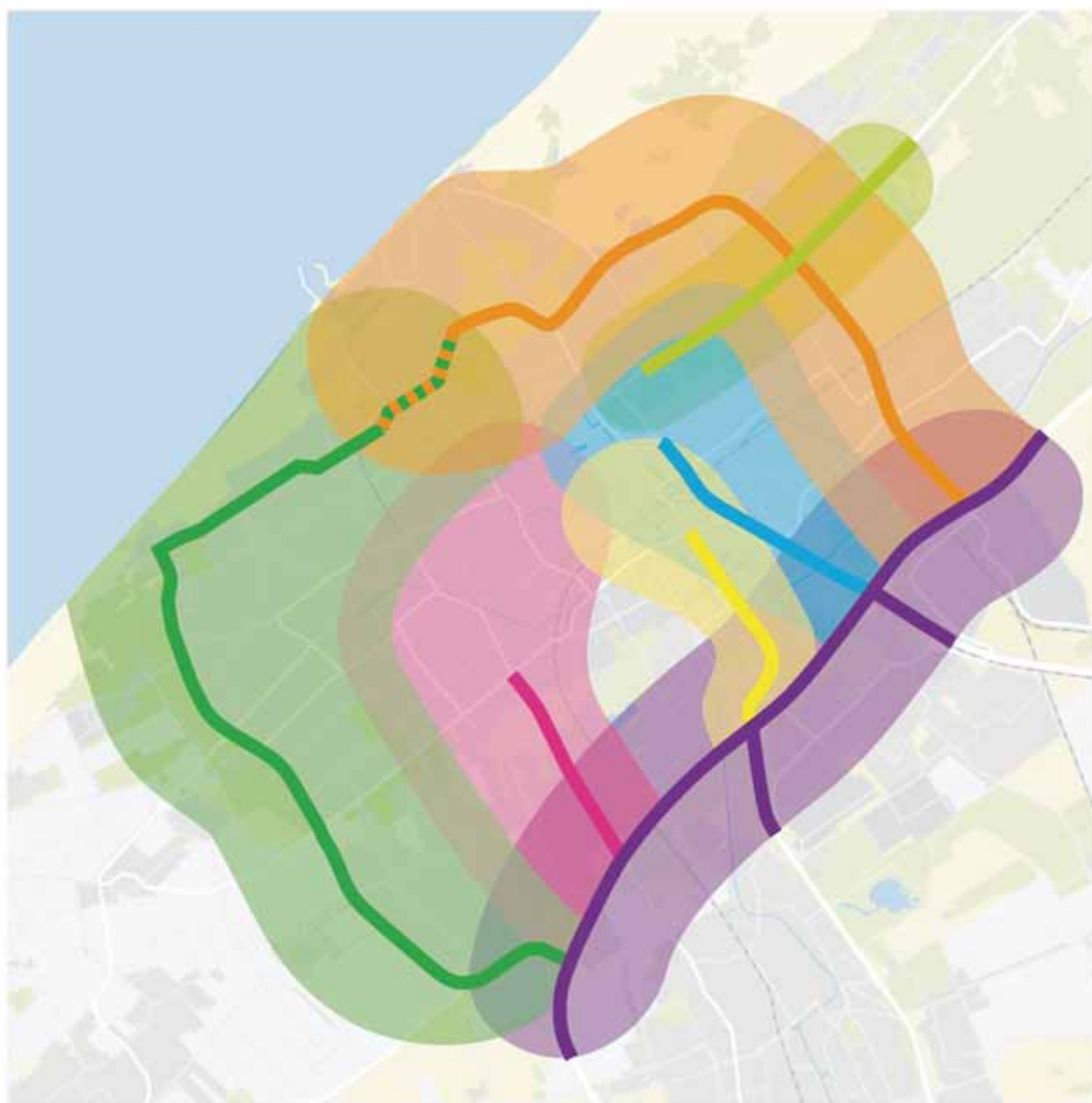
De bereikbaarheid van de toplocaties voor werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen krijgt prioriteit. Het verkeer moet er vanuit de stad en de regio snel kunnen komen. Ook de bereikbaarheid vanuit de Randstad zal straks beter zijn.

Den Haag kiest ervoor het doorgaande autoverkeer te concentreren op een beperkt aantal goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen. Op deze wegen moet de doorstroming optimaal zijn, zodat de belangrijkste bestemmingen binnen 20 minuten vanaf de rand van de stad te bereiken zijn. Een vlotte verkeersafwikkeling zorgt ook dat het doorgaande verkeer vanzelfsprekend voor deze wegen kiest, waardoor de druk op de woonwijken minder zal zijn. Deze wegen hebben een zodanig vormgeving en inpassing, dat het voldoet aan de leefbaarheidseisen en milieunormen.

Op de regionale hoofdwegenstructuur – de Internationale Ring en de ‘inprikkers’^[1] – komt een evenwichtige verdeling van het verkeer, waarbij elke hoofdweg zijn eigen invloedsgebied bedient. In de huidige situatie rijdt 45 % van het verkeer over de Utrechtsebaan de stad in en uit. De andere routes zijn minder in trek. Die enorme verkeersstroom op één route is slechts moeizaam te verwerken; dat is merkbaar op veel punten in de directe omgeving. Het vergroot de kwetsbaarheid van het verkeerssysteem. Veel autoverkeer, dat beter via andere routes de stad in en uit zou kunnen rijden, rijdt onnodig lange afstanden door de stad om de Utrechtsebaan te bereiken. Dat vergroot de verkeers- en milieudruk op de wegen naar de Utrechtsebaan nog eens extra. Op kaart 6.1 staat het streefbeeld voor een evenwichtiger verkeersverdeling. De intensiteit op de verschillende wegen is vooral bepaald door de dichtheid van functies in de verschillende invloedsgebieden en niet door de grootte. Zo is het invloedsgebied van de Utrechtse Baan (blauw op kaart 6.1) relatief klein, maar blijft het toch een drukke route vanwege concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid in het invloedsgebied van de Utrechtse Baan. De Zuidelijke (groen) en de Noordelijke Randweg (oranje) bedienen daarentegen grotere gebieden maar met lagere dichtheden.

In de woonwijken is doorgaand autoverkeer niet welkom. Den Haag gaat dat verkeer uit de wijken weren. De wijkontsluitingswegen krijgen een inrichting als ‘stadslanen’: met een minder dominante positie voor autoverkeer en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Fietzers en voetgangers moeten veilig hun weg kunnen vinden. De erftoegangswegen krijgen een inrichting als 30 km-gebied, voor zover dat nog niet gebeurd is.

^[1] De Internationale Ring is de rondweg Den Haag, bestaande uit de A4, de Zuidelijke Randweg/Lozerlaan, de Noordelijke Randweg/Hubertustunnel, en de Noordwestelijke Hoofdroute. De inprikkers zijn de Utrechtsebaan, het Trekviettracé en de Beatrixlaan in Rijswijk.



Streefbeeld verdeling wegverkeer

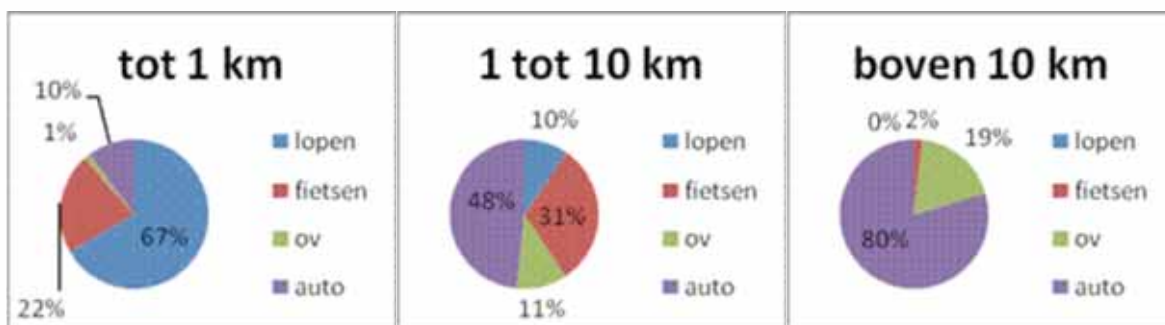
- invloedsgebied internationale ring oost
- invloedsgebied internationale ring west
- invloedsgebied internationale ring noord
- invloedsgebied Utrechtsebaan
- invloedsgebied Trekvliettracé
- invloedsgebied Prinses Beatrixlaan
- invloedsgebied Benoordenhoutseweg

Kaart 7.1

7.2 Toename van autoverkeer

De mobiliteit van de Nederlandse bevolking groeit nog steeds. In 1997 werd er 183,2 miljard kilometer afgelegd en in 2007 was dat al 197,2 miljard. Een groei van ruim 8 %. Vrijwel al die groei trad op door een toenemend autogebruik.

De ontwikkeling in Den Haag is niet veel anders. Een mobielere bevolking en de groei van het aantal inwoners, het aantal arbeidsplaatsen en het autobezit verklaren de toename van het autoverkeer met gemiddeld 15-20 % tussen 1995 en 2007. De groei van het autoverkeer is echter niet overal even sterk geweest. Aan de rand van de stad en op de rijkswegen en regionale hoofdwegen is de druk van het autoverkeer sneller toegenomen. De verklaring daarvoor is tweeledig. Enerzijds is er sinds 1997 veel bijgebouwd in de Vinex-locaties en aan de rand van de stad. Anderzijds is het autogebruik op de wat langere afstanden groter, omdat boven de 10 km het aandeel fiets snel afneemt. Zie ook de afbeelding hieronder.



Figuur 7.2 : De Hagenaar houdt bij zijn vervoerwijze terdege rekening met de afstand.

Het streven is om de verdere groei van het autoverkeer te beheersen. Een compacte verstedelijking is daarvoor een belangrijk middel. In de structuurvisie is al gekozen om de groei van werkgelegenheid en inwoners op te vangen door ruimtelijke verdichting. Daarnaast stimuleert Den Haag het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en P+R met betere voorzieningen. Aangescherpt prijsbeleid is tenslotte een aanzienlijke stimulans voor het bereiken van de gewenste verschuiving in de modal split. Na 2014 is sprake van invoering van 'betaald rijden', met een basis- en later een spitstarief onder het motto: *anders betalen voor mobiliteit*.



7.3 In de wegen investeren

Den Haag wil de streefbeelden en doelen in paragraaf 6.1. op verschillende manieren bereiken. Allereerst zijn investeringen nodig in de kwaliteit en de capaciteit van alternatieven voor autogebruik. Om de 'resterende' groei van het autoverkeer te faciliteren binnen de grenzen van leefbaarheid zijn de volgende speerpunten gekozen:

Heldere opbouw van de wegenstructuur;

- Investeren in de (inter)nationale hoofdwegen;
- Voltooien en verbeteren van de structuur van regionale hoofdwegen;
- Voltooien en verbeteren van het stelsel van stedelijke hoofdwegen;
- Wijkontsluitingswegen omvormen tot 'stadslanen';
- Voltooien van de inrichting van 30 km per uur-zones.

7.3.1 Heldere opbouw wegenstructuur

Den Haag kiest voor een helder opgebouwde wegenstructuur. De inrichting van de verschillende wegen moet – meer dan nu het geval is – meteen duidelijk maken, of ze voor doorgaand verkeer of lokaal verkeer bedoeld zijn. Het blijft niet bij een herkenbaar 'wegbeeld'. Maatregelen voor betere doorstroming (doserend, vlottere verkeerscirculatie), een goede bewegwijzering en dynamisch verkeersmanagement zullen de herkenbaarheid van de hoofdwegen versterken.

Een herkenbare wegenstructuur maakt het voor automobilisten makkelijker om de gewenste hoofdroutes te vinden en volgen. Automobilisten zien ook duidelijker welk gedrag er op een bepaalde weg nodig is. De bewoners zullen in hun wijk een afname van sluipverkeer merken. Leefbaarheid en verkeersveiligheid gaan er dus op vooruit.

De verschillende typen hoofdwegen vormen de toegangsroutes tot de belangrijkste bestemmingen – de 'toplocaties' – in de stad. Op deze routes staat een goede bereikbaarheid – meetbaar in reistijden en trajectsnelheden – voorop. Op de wijkontsluitingswegen en de erftoegangswegen is een vlotte afwikkeling van het autoverkeer minder van belang maar gaat het vooral om voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

In de opbouw van het stedelijke wegennet onderscheidt Den Haag vijf wegcategorieën.

Wegcategorie	Gemiddelde trajectsnelheid auto	
	Buiten de stad	Binnen de stad
(inter)nationale hoofdwegen	60 km/u	n.v.t.
regionale hoofdwegen	50 km/u	25-40 km/u
stedelijke hoofdwegen	n.v.t.	20-25 km/u
wijk-ontsluitingswegen	n.v.t.	maatwerk
erftoegangswegen	n.v.t.	maatwerk

Tabel 7.1 Wegcategorie en gemiddelde trajectsnelheid

De gemiddelde snelheden gelden in principe ook tijdens de spits. Door de ontwikkelingen te monitoren is een adequate aanpak van de knelpunten mogelijk.



Hoofdstructuur wegverkeer

- (inter)nationale hoofweg
- regionale hoofweg
- stedelijke hoofweg
- wijkontsluitingsweg
- internationale ring
- centrumring
- - - tracé onderzoeken i.k.v. gebiedsontwikkeling
- - -

Kaart 7.2

7.3.2 Investeren in de (inter)nationale hoofdwegen

Den Haag wil zijn positie als (inter)nationale stad versterken. Een goede bereikbaarheid over de weg is daarbij een essentiële voorwaarde. Het (Inter) nationale hoofdwegenet wegennet moet daarom gemakkelijk bereikbaar zijn vanuit de stad en voldoen aan de betrouwbaarheids- en doorstromingseisen die geformuleerd zijn in de nationale Nota Mobiliteit. Op die manier is Den Haag goed verbonden met de andere grote steden in de Randstad, de vliegvelden en de verder weg gelegen bestemmingen. Ook hebben deze wegen een functie voor het doorgaande verkeer zonder herkomst of bestemming in Den Haag.

Om te kunnen beschikken over een betrouwbare en vlotte verbinding met Amsterdam/Schiphol en Rotterdam-Brussel-Parijs is verbetering en voltooiing van de A4 langs Den Haag noodzakelijk. Dat vraagt om spoedige aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam (openstelling gepland in 2015) en verbreding van de A4 tussen Leiden en Burgerveen (openstelling gepland in 2014). De A12 is de hoofdverbinding naar Utrecht-Arnhem-Duitsland. Verbreding van het gedeelte tussen Zoetermeer en Gouda is in uitvoering. De oplevering is in 2010.

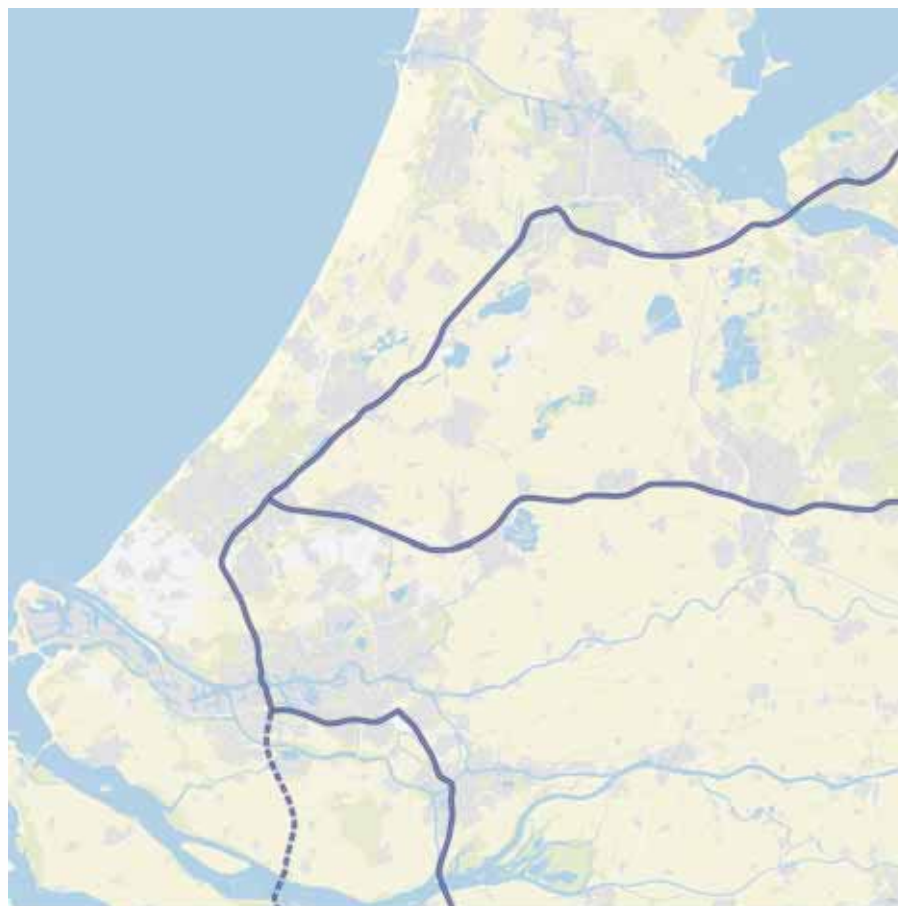
Een belangrijk aandachtspunt voor Den Haag is de A4 tussen de aansluiting Leidschendam en het Harnaschknooppunt. Daar komen veel verschillende verkeersstromen samen. Circa 30% van het verkeer bestaat uit doorgaand verkeer met name in noord-zuidrichting. 70% is regionaal verkeer. Op de A4 zijn er naast de doorgaande stroom, intensieve weefbewegingen tussen de verschillende rijkswegen zoals de stroom A12/Utrechtse Baan-A4-A13 of de stroom N14-A4-A13.

De A4 heeft daarmee niet alleen een functie als *(inter)nationale hoofdweg* maar ook als *regionale hoofdweg* en *onderdeel van de Internationale Ring*. De druk op dit deel van de A4 zal mogelijk verder toenemen door aanleg van nieuwe wegen zoals de A4 Delft/Schiedam en op termijn mogelijk de Oranjetunnel richting de Rotterdamse Haven. Langs de A4 is tenslotte ook verdere ruimtelijke verdichting voorzien in o.a. de Vlietzone en Ypenburg.



Foto 7.1: Referentiebeeld A4

Congestie op dit deel van de A4 bij Den Haag heeft daarom onmiddellijk gevolgen voor zowel het doorgaande als het regionale verkeer. Daarmee heeft congestie op de A4 ook direct effect op de bereikbaarheid van de stad. De aanleg van de A4 Delft-Schiedam vermindert de kwetsbaarheid van de verbinding met Rotterdam. Robuuste oplossingen zijn vervolgens nog nodig omdat zowel voor het doorgaande verkeer als voor het regionale verkeer naar en rond de stad nauwelijks alternatieve routes mogelijk zijn. Ontvlechting van het regionale en doorgaande verkeer is een oplossingsrichting. Nader onderzoek is echter nodig. Daarbij moeten de stedelijke en regionale wegen, aansluitingen en snelwegen als één samenhangend systeem worden beschouwd.



(Inter)nationale bereikbaarheid van Den Haag over de weg

— (inter)nationale hoofdweg
 - - - (inter)nationale hoofdweg na 2020

Kaart 7.3

7.3.3 Voltooiing en verbetering van de hoofdstructuur van regionale hoofdwegen

Het regionale netwerk: hoofdontsluiting van stad en regio

De regionale hoofdwegen vormen de ruggengraat van het stedelijke en regionale wegennet in en om Den Haag. In de komende periode komt er een verbetering en voltooiing van de structuur van regionale hoofdwegen, zodat de 'toplocaties' van werkgelegenheid en voorzieningen binnen 20 minuten vanaf de stadspoorten aan de rand van de stad bereikbaar zijn en blijven. De trajectsnelheid op het regionale wegennet moet – ook in de spits - tenminste 25 tot 40 km/uur zijn om te voldoen aan die reistijdsdeis. Verbetering van het regionale wegennetwerk heeft daarnaast als doel het ontlasten van woongebieden van doorgaand verkeer en een meer evenwichtige verdeling van de grote verkeersstromen over het regionale netwerk. De regionale wegen zijn direct aangesloten op het rijkswegennet.

De regionale wegen zijn:

- De A4 tussen het Harnaschknooppunt en de aansluiting Leidschendam, de Noordelijke Randweg en de Zuidelijke Randweg.
- De vier regionale inprikkers: Utrechtsebaan, Benoordenhoutseweg, het Trekvliettracé (gereed 2017) en de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk (na ondertunneling)
- De regionale hoofdwegen naar Leiden, Zoetermeer, het Westland en Delft/Rotterdam.

Internationale Ring

De Internationale Ring moet worden voltooid en de doorstroming van het autoverkeer moet worden gewaarborgd en verbeterd. De Internationale Ring is belangrijk voor een goede bereikbaarheid van Scheveningen en Kijkduin en andere bestemmingen in de kustzone, de Internationale Zone en de Vlietzone. Daarnaast speelt de Ring een rol in het verwerken van doorgaand verkeer en dus het ontlasten van woongebieden.

De Internationale Ring bestaat uit vier verschillende delen met een andere functie en inrichting. Sommige delen van de Internationale Ring hebben een dubbelfunctie. Dat geldt voor de A4 welke tussen Wateringen en Leidschendam een functie heeft voor regionaal en bovenregionaal verkeer.

De Noordwestelijke Hoofdroute tussen Kijkduin en de Scheveningseweg behoort ook tot de Internationale Ring, maar is aangemerkt als stedelijke hoofdweg, omdat dit deel van de Internationale Ring primair een functie heeft voor bundeling van stedelijk verkeer en regionaal bestemmingsverkeer. De weg heeft expliciet geen functie voor doorgaand verkeer dat géén bestemming in de stad heeft.

De Noordelijke Randweg is recent compleet gemaakt met de realisatie van de Landscheidingsweg en de Hubertustunnel. De weg functioneert als regionale wegverbinding voor de ontsluiting van de Internationale Zone, Scheveningen en Leidschendam-Voorburg vanaf de A4 en de N44. De gelijkvloerse kruisingen in Leidschendam-Voorburg en de aansluiting op de A4 zijn kwetsbaar voor congestie. Aanleg van de Rijnlandroute in de Leidse regio kan de N14 enigszins ontlasten.

De Internationale Ring-West⁷ krijgt, na opening van de A4 Delft–Schiedam, een sterkere functie voor de ontsluiting van de Internationale Zone en Scheveningen. Daarnaast heeft dit deel van de Ring ook een functie voor de ontsluiting van Den Haag-Zuidwest en Kijkduin. Een combinatie van doorstromings-, inpassings- en uitbreidingsmaatregelen moet zorgen voor het opwaarderen van dit gedeelte van de Internationale Ring naar het beoogde kwaliteitsniveau. De beoogde intensiteit maakt op de hele Ring minimaal een wegprofiel van 2 x 2 rijstroken noodzakelijk. Daarnaast zijn investeringen nodig in een goede ruimtelijke inpassing, aansluitend op de gebiedsontwikkelingen in de Internationale Zone, Scheveningen, Kijkduin en de omgeving-Lozerlaan. Die inpassing moet ervoor zorgen dat langs de weg de milieukwaliteit aan alle normen voldoet. De verkenningstudie Internationale Ring-West zal onderzoek laten zien naar deze aanpassingen, waar mogelijk in samenhang.



Foto 7.2: Referentiebeeld Lozerlaan

⁷ Tot de Internationale Ring-West behoren de wegen Harnaschknooppunt-Wippolderlaan-Lozerlaan, Kijkduinsestraat, Machiel Vrijenhoeklaan, Sportlaan, Segbroeklaan, President Kennedylaan, Johan de Wittlaan en Prof. B.M. Teldersweg

Bij de definitie en uitwerking van de maatregelen voor de Internationale Ring staan twee studies centraal:

- Een verkenning naar de Internationale Ring-West moet in beeld brengen welke mogelijkheden er zijn voor doorstromings- en inpassingsmaatregelen op de Zuidelijke Randweg en de Noordwestelijke Hoofdroute. De milieu- en ruimtelijke effecten van verschillende oplossingen komen daarbij ook aan bod.
- In 2009/2010 voeren Den Haag, het Rijk, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden een verkenning uit naar de totale hoofdwegenstructuur rond Den Haag, in het kader van de “Brede MIRT-verkenning Haaglanden”. Hierbij verkennen zij ook de oplossingen voor de verkeersafwikkeling op de A4 en de milieu- en ruimtelijke effecten. Ook verbetering van alternatieven voor de auto komen in deze studie aan de orde. Na afronding van deze studie wil Den Haag snel zicht krijgen op concrete en uitvoerbare maatregelen. In de regio Rotterdam (Rotterdam Vooruit) en Holland Rijnland (Integrale benadering Holland-Rijnland) lopen vergelijkbare MIRT-verkenningen. Een goede afstemming met die studies vindt al plaats maar is ook nodig en gewenst.

Inprikkers

Naast de Internationale Ring hebben de Utrechtsebaan, Trekvliettracé en Beatrixlaan een belangrijke functie voor de externe ontsluiting van Den Haag. Hierna volgt een korte toelichting welke problemen er op dit moment op deze “inprikkers” spelen en welke maatregelen gewenst zijn.

De **Utrechtsebaan** functioneert nu voor de ontsluiting van een groot deel van de stad. Het streven is dat deze weg in 2020 vooral een functie heeft voor de ontsluiting van het stadscentrum, het Beatrixkwartier en een deel van Benoordenhout. Verkeer naar andere delen van de stad moet meer gebruik gaan maken van het Trekvliettracé en andere toegangswegen. Het wegbeeld op de Utrechtsebaan moet meer met deze functie in overeenstemming komen. Verlaging van de trajectsnelheid op de Utrechtsebaan is een optie om ervoor te zorgen dat het verkeer ook kiest voor andere invalswegen. Ook aanpassing van (dynamische) bewegwijzering, verkeersmanagement en (op termijn) prijsmaatregelen kunnen hiertoe bijdragen.

De aanleg van het **Trekvliettracé** vraagt om een inrichting en ontwerp dat nauwkeurig is afgestemd op de beoogde functie. De realisatie van het Trekvliettracé mag immers niet leiden tot nieuwe knelpunten op de rijkswegen of het stedelijke wegennet. De volgende zaken zijn daarbij van belang. Allereerst is het Trekvliettracé bedoeld ter ontlasting van de Utrechtsebaan en aansluitende weefvakken. De weg heeft verder een belangrijke functie voor het ontsluiten van de Binckhorst en het stadscentrum en schept ruimte voor de omvangrijke binnenstedelijke verdichtingsopgave. In 2030 zijn in de Binckhorst ongeveer 7000 nieuwe woningen gerealiseerd, gecombineerd met kantoren, bedrijven, publieksfuncties en een park. Ook heeft het Trekvliettracé een functie als verbinding van de Centrumring met het rijkswegennet. Het oostelijk deel van de Centrumring, de Neherkade, ondergaat een aanpassing om het verkeer van en naar het Trekvliettracé te kunnen verwerken. Tenslotte heeft het Trekvliettracé in de periode na 2020 een functie voor de ontsluiting van de ruimtelijke ontwikkeling in de Vliet/A4-zone. Richtinggevend is de beoogde trajectsnelheid op het regionale wegennet en het invloedsgebied, dat het Trekvliettracé volgens het streefbeeld heeft. Aanleg van het Trekvliettracé is gepland in de periode 2013-2017.

Na voltooiing van het Trekvliettracé is ook verbetering van de **Prinses Beatrixlaan** in Rijswijk gewenst om de dichtbevolkte wijken ten zuidwesten van de binnenstad een eigen vlotte verbinding met het rijkswegennet te verschaffen. De belasting van de Utrechtse Baan en de Neherkade neemt daardoor naar verwachting af. Beperking van het gebruik van parallelle stedelijke wegen is een ander instrument om het verkeer beter te reguleren. Ondertunneling van (een deel van) de Beatrixlaan is opgenomen in de Regionale Nota Mobiliteit.



Kaart 7.4 Internationale Ring en inprikkers

Behalve de Utrechtsebaan heeft de **Benoordenhoutseweg** een functie als regionale toegangsweg' voor verkeer vanaf de N44 naar het stadscentrum. Ingrijpende veranderingen zijn hier niet nodig. Aandachtspunt vormt wel de oversteekbaarheid naar het Haagse Bos en de huidige inrichting van de weg, die uitnodigt tot overschrijding van de maximumsnelheid.

Regionale hoofdwegen

Dit betreft de verbindingen met de dichtbij gelegen steden en gebieden:

- De A13 naar Delft/Rotterdam is nu nog een (inter)nationale hoofdweg, maar krijgt na de opening van de A4 Delft-Schiedam primair een regionale functie als 'kennisboulevard' in de metropoolregio Den Haag - Rotterdam.
- De N44 heeft primair een functie voor het regionale verkeer naar Wassenaar/Leiden en de Bollenstreek en is daarnaast een logische route voor het verkeer van Amsterdam/Schiphol naar het noordwestelijk deel van de stad.
- De N222/Veilingroute en de N213 vormen de belangrijkste verbindingen met het Westland.

7.3.4 Voltooing van het stelsel van stedelijke hoofdwegen

Bundelen van het verkeer op de stedelijke hoofdwegen

Stedelijke hoofdwegen vereisen een goede doorstroming, voldoende capaciteit en een herkenbare inrichting. In het streefbeeld hebben deze wegen een gemiddelde trajectsnelheid van 20 tot 25 km/uur. De stedelijke hoofdwegen verdelen het verkeer vanaf de Internationale Ring en de regionale toegangswegen naar de concentraties van werkgelegenheid, voorzieningen en woonwijken. Daarnaast zijn deze wegen bestemd voor verplaatsingen tussen de Haagse woongebieden onderling

en tussen de woongebieden en het stadscentrum. Net als op het regionale wegennet is het doorgaand autoverkeer op de stedelijke hoofdwegen geconcentreerd. Dat ontlast de woongebieden. Voorbeelden van stedelijke hoofdwegen zijn de Erasmusweg, de Loosduinseweg, de Meppelweg, de Vaillantlaan en de Raamweg. Ook de Noordwestelijke hoofdroute tussen Kijkduin en de Scheveningseweg heeft primair een functie als stedelijke hoofdweg.



foto 7.4 referentiebeeld Koningstunnel

Stedelijke hoofdwegen moeten zich duidelijker onderscheiden van de wijkontsluitingswegen. Afhankelijk van de plek in het netwerk en de verschillen in verkeersdrukte kunnen de stedelijke hoofdwegen een 1x2, 2x1 of 2x2 profiel hebben. Hierbij geldt als uitgangspunt dat kruispunten zoveel mogelijk op maaiveld worden vormgegeven en beschikken over voldoende capaciteit voor een vlotte verkeersafwikkeling. Fietsroutes langs stedelijke hoofdwegen zijn uitgevoerd als vrij liggende fietspaden en het langsparkeren wordt zoveel mogelijk beperkt. Nabij scholen, winkels en voorzieningen is specifieke aandacht vereist voor een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Bijzondere aandacht is nodig voor de plaatsen, waar stedelijke hoofdwegen andere belangrijke wegen of RandstadRaillijnen kruisen; voor een goede doorstroming van Randstadrail en het autoverkeer kan het in bepaalde situaties noodzakelijk zijn toch te kiezen voor ongelijkvloerse oplossingen. Voorbeelden hiervan zijn te vinden op de Neherkade en de Koningskade.

Bij de inrichting van stedelijke wegen ligt het accent op het beter in overeenstemming brengen van het 'wegbeeld' met de beoogde functie. Uitvoering daarvan vindt zoveel mogelijk plaats in combinatie met reguliere onderhouds- en herinrichtingsplannen, maar vergt wel extra middelen. Een nadere uitwerking moet aangeven welke wegen en wegvakken het eerst aan de orde kunnen komen en welke aanvullende middelen nodig zijn.

Op een beperkt aantal punten kan de stedelijke hoofdwegenstructuur nog wijzigen in samenhang met en afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkelingen :

- Den Haag beschouwt een nieuwe verbindingsweg tussen het Harnaschknooppunt en Ypenburg als een optie in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling in Rijswijk Sion/'t Haantje. De A4 zou daarmee ontlast kunnen worden van lokaal verkeer. Deze verbinding ligt echter op het grondgebied van de gemeente Rijswijk, die slechts een deel van deze weg wil aanleggen.
- In de Binckhorst vormt de aanleg van het Trekvljettracé aanleiding om de Mercuriusweg/Regulusweg een zwaardere functie te geven. Aansluiting van de Mercuriusweg op de A12/Utrechtsebaan is een optie voor na 2020, die ruimtelijk mogelijk moet blijven.

- In samenhang met de ontwikkeling van knoop Moerwijk is veilig stellen van de doorstroming voor het autoverkeer bij het Hildebrandplein in samenhang met het optimaliseren van de bereikbaarheid van het station voor langzaam verkeer en openbaar vervoer een opgave.
- Op termijn is aansluiting van het Schenkviaduct op de Lekstraat/Centrumring gewenst. Enerzijds vanwege de ruimtelijke en stedenbouwkundige mogelijkheden die daarmee ontstaan in de Rivierenbuurt. Anderzijds omdat daarmee minder autoverkeer het Rijswijkseplein belast en er een logische structuur ontstaat. De zwaarte van deze problematiek en de hoge kosten van een dergelijke ingreep zorgen ervoor dat deze aansluiting pas op langere termijn - na 2020 - aan de orde komt. Ook de technische levensduur van het huidige Schenkviaduct speelt een rol.

Voor de regionale en stedelijke hoofdwegen wordt als doel gesteld dat in de spits een minimale doorstroomsnelheid (trajectsnelheid) van 25 km/uur respectievelijk 20 km/uur wordt gehaald. Dit stelt hoge eisen aan de doorstroming op deze routes waarbij eventuele knelpunten zich vooral op de kruisingen van wegen en met het openbaar vervoer zullen voordoen.

In geval van onvoldoende doorstroming c.q. snelheid zal de gemeente ingrijpen en aanpassingen in de verkeersstructuur doen. Er zijn verschillende mogelijkheden om de capaciteit van wegen en kruisingen te vergroten.

Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het instellen van meer éénrichtingsverkeer op regionale en stedelijke wegen. Dit is als leidend principe voor de structurering van het stedelijke wegennet in Den Haag niet geschikt omdat daarvoor een hoofdwegenstructuur in de vorm van een fijnmazig grid noodzakelijk is. Het wegennet in Den Haag heeft een dergelijke structuur niet. Wel kan het een instellen van éénrichtingsverkeer op bepaalde wegen of in bepaalde gebieden lokaal (mede) een oplossing bieden voor capaciteits- en doorstromingsproblemen. De in het kader van het Masterplan Scheveningen voorgestelde parkeerlus in Scheveningen is hiervan een voorbeeld. Bij de verdere uitwerking van de verkeersstructuur op basis van deze HNM zal het principe van éénrichtingsverkeer worden meegenomen.

Ook voor het vergroten van de doorstroming en capaciteit op kruisingen zijn meerdere oplossingsrichtingen denkbaar. De kruisingen kunnen bijvoorbeeld anders worden ingericht, worden verruimd, de vorm van een rotonde krijgen of worden voorzien van een (aangepaste) verkeerslichtenregeling. In uiterste gevallen kan ook gekozen worden voor een ongelijkvloerse oplossing.

Bij de verdere uitwerking van de wegenstructuur op basis van deze HNM zal worden bepaald bij welke knelpunten welke oplossingsrichting het meest efficiënt en effectief is.

7.3.5 Wijkontsluitingswegen omvormen in 'stadslanen'

Wijkontsluitingswegen zijn wegen in de stad, die directe toegang geven tot woon- en verblijfsgebieden. Het gaat om vrijwel alle wegen waar 50 km/u is toegestaan en die niet tot de regionale en stedelijke hoofdwegen behoren. Al het verkeer op deze wegen heeft de bestemming of herkomst in de directe omgeving. Om het nog eens nadrukkelijk te zeggen: deze wegen zijn niet bedoeld voor doorgaand autoverkeer. Een vlotte doorstroming is daarom minder belangrijk dan een goede inpassing.

De wijkontsluitingswegen moeten meer functioneren als 'stadslanen' dan als doorgaande verkeersaders. Een goede inpassing staat voorop.

Een inrichting als 'stadslaan' veronderstelt een inrichting, die in overeenstemming is met een functie voor lokaal verkeer. Daarbij past een weginrichting met een minder dominante positie voor rijdende auto's en prioriteit voor een snelle en veilige afwikkeling van langzaam verkeer. Een verdere uitwerking zal het wegbeeld van een 'stadslaan' concretiseren.

Daarbij gelden natuurlijk de eisen, die Den Haag stelt aan de wijkontsluitingswegen die behoren tot het hoofdrouthenet voor nood- en hulpdiensten. Het streven is te komen tot een weginrichting, waarbij er meer interactie tussen verkeersdeelnemers is, met overzichtelijke kruispunten en kortere oversteeklengten voor fietsers en voetgangers. Verkeerslichten zijn in principe niet nodig, tenzij de verkeersdruk te groot is.



Foto 7.5: Referentie Scheveningse Weg

Ondanks het ontbreken van doorgaand verkeer kan het verkeersaanbod op de wijkontsluitingswegen – zeker in centrumgebieden – toch nog hoog zijn. Een hoge intensiteit hoeft echter niet automatisch te leiden tot hogere eisen aan de doorstroming. Volgens het inrichtingsprincipe langzaam-rijden-gaat-snel is toch een hoge intensiteit mogelijk.

Herinrichting van de wijkontsluitingswegen tot 'stadslanen' krijgt zoveel mogelijk een afstemming op het reguliere onderhouds- en herinrichtingsprogramma. Het is te verwachten dat hiervoor extra middelen nodig zijn. Een nadere uitwerking brengt in beeld welke wegen en wegvakken het eerst aan de orde kunnen komen.

Uitbreiding van de structuur van wijkontsluitingswegen is nog aan orde in samenhang met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals in de A4-/Vlietzone. De wegontsluiting van de A4-/Vlietzone aan de oostkant van de A4 (Ypenburgzijde, o.a. de zg. GAVI-kavel) moet in samenhang met de ontsluiting van de Vlietzone aan de westkant van de A4 ontwikkeld worden. Vervolgens is een gefaseerde uitvoering, gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkeling mogelijk. Een belangrijk aandachtspunt is hier het effecten op de aansluitingen op het hoofdwegennet in de omgeving.

Centrumring en verkeerscirculatieplan

Deze ring van wegen ligt rond het stadscentrum. De basisfunctie van de Centrumring is het verdelen van het verkeer met een herkomst of bestemming in het centrum over de beschikbare toegangen tot het centrum. Daarnaast vormen grote delen van de Centrumring ook onderdeel van een stedelijke hoofdweg en leiden het stedelijke verkeer om het centrum heen. Voor de delen van de Centrumring die onderdeel uitmaken van een stedelijke hoofdweg geldt een kwaliteitseis van 20 tot 25 km/uur.

Aan de zeezijde van de binnenstad is er sprake van verschillende parallelle routes. Denk aan de Johan de Wittlaan/Teldersweg, de Laan Copes van Cattenburgh/Carnegielaan, de Laan van Meerdervoort/Javastraat en de Mauritskade. Hier is een ontvlechting gewenst van het verkeer met

bestemming centrum en het doorgaande verkeer. De Johan de Wittlaan en de Prof. B.M.Teldersweg krijgen daarbij de functie voor het verkeer dat doorgaand is ten opzichte van het centrum. De Laan Copes van Cattenburgh/Carnegielaan behoudt een functie als centrumring voor het verkeer met bestemming aan de noordzijde van het centrum. De laan van Meerdervoort/Javastraat en de Mauritskade behouden een aanvullende functie voor verkeer met een bestemming in het centrum. Deze wegen hebben niet langer een functie voor het doorgaande verkeer. Onderzoek naar de verkeersstructuur aan de noordzijde van het centrum moet uitwijzen met welke maatregelen deze verkeersverdeling tot stand kan komen. Ook de effecten op het milieu, de kwaliteit van de buitenruimte en de positie van langzaam verkeer en openbaar vervoer moeten in dit onderzoek aan de orde komen.

Het Verkeerscirculatieplan Binnenstad mikt voor de korte termijn (2009/2010) op een betere doorstroming op de Centrumring. De reconstructie van de spooronderdoorgang bij de Calandstraat/Vaillantlaan – de ‘put’ - is één van de maatregelen. Verder komt er een optimalisatie van verkeerslichten en kruispunten. Het Verkeerscirculatieplan Binnenstad beoogt ook verbetering van het woon- en verblijfsklimaat en het milieu in de binnenstad. De autoroutes rond het centrum zullen door het Verkeerscirculatieplan wijzigingen ondergaan. Een gericht monitorprogramma houdt in de gaten welke effecten er optreden.

In samenhang met de aanleg van het Trekvliettracé is verruiming van de Neherkade aan de orde. Het gaat dan om extra capaciteit voor het autoverkeer, maar ook om een betere doorstroming van het kruisend openbaar vervoer, in combinatie met het oplossen van de milieuknelpunten en een goede overstekbaarheid voor het langzaam verkeer. Bij de planvorming voor de Neherkade moet een goede afstemming met de ontwikkeling rond station Moerwijk plaatsvinden.

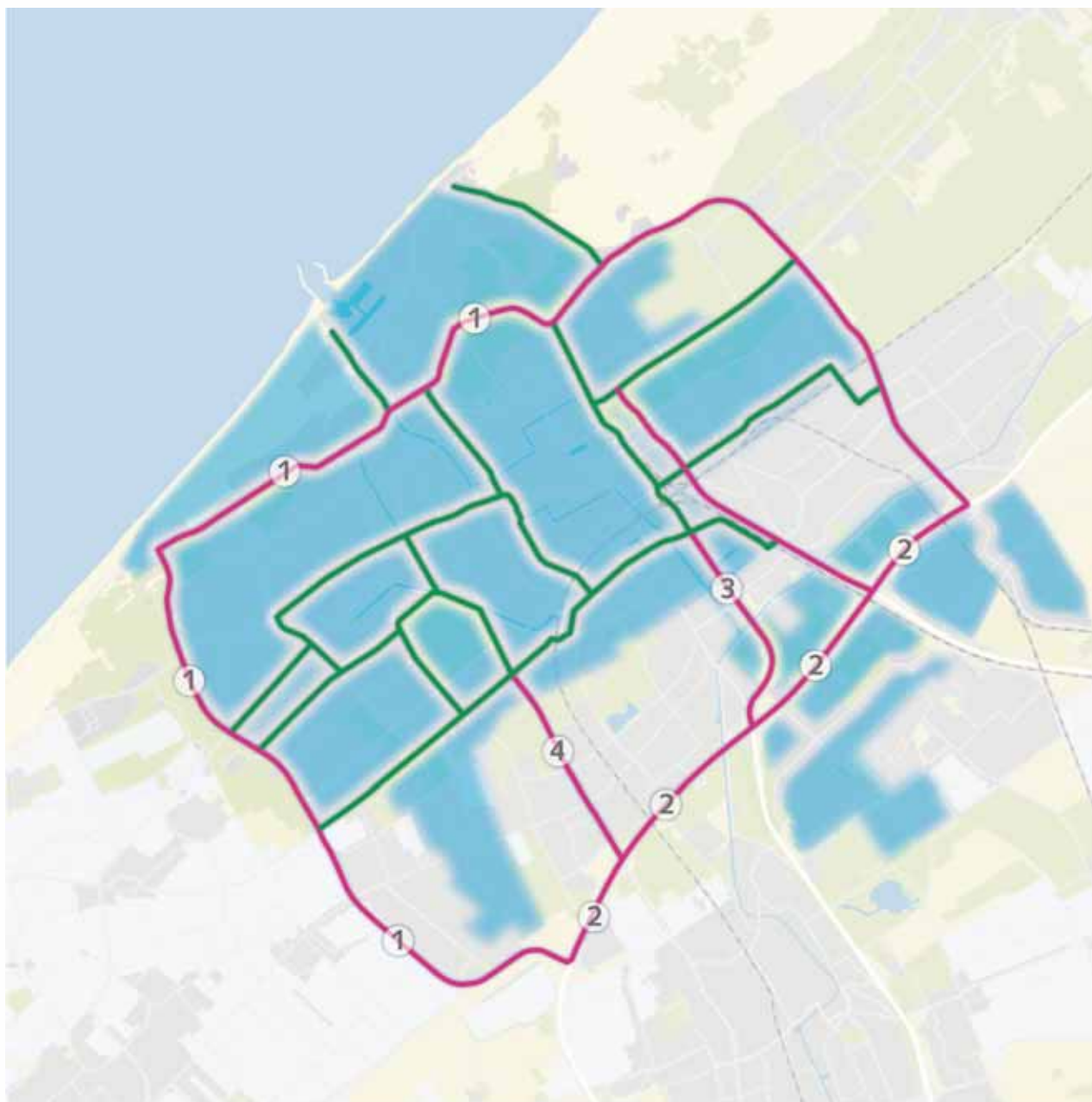
7.3.6 Erftoegangswegen: voltooiing van de inrichting van 30 km-zones

Veilige verblijfsgebieden

Den Haag gaat door met de inrichting van 30 km-zones. Dat gebeurt op die wegen, die daar het meest geschikt voor zijn: de erftoegangswegen. Deze bestaan uit 30 km-zones en woonerven. In beide gevallen gaat het om het meest lokale wegtype, bedoeld voor de bereikbaarheid van woningen en percelen. Door een lage rijsnelheid van het autoverkeer gaat de veiligheid voor spelende kinderen, fietsers en voetgangers erop vooruit.

Samengevat:

- Voltooiing van de aanleg en verbetering van de rijkswegen A4 richting Amsterdam en Rotterdam en de A12 naar Utrecht;
- Aanleg en verbetering van de Internationale Ring en ‘inprikkers’: verdere ontvlechting van de verkeersstromen op de A4, verbetering capaciteit en trajectsnelheid van de Internationale Ring-West, aanleg Trekvliettracé (incl. aanpassing Neherkade) en daarna opwaardering Prinses Beatrixlaan in Rijswijk;
- Verbetering stedelijke hoofdwegen afgestemd op het beheer- en onderhoudsprogramma, en volgens een nader uit te werken prioriteitsstelling;
- Omvorming wijkontsluitingswegen tot ‘stadslanen’;
- Voltooiing inrichting 30 km-gebieden.



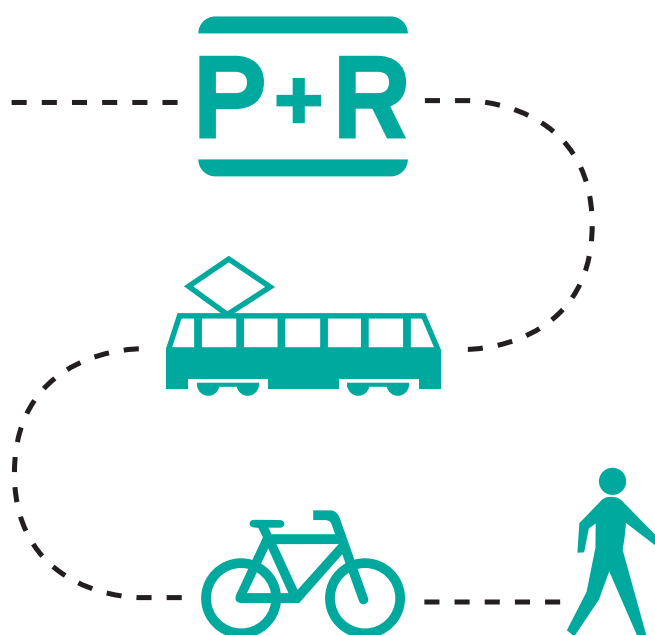
Opgaven wegverkeer

- verbeteren Internationale Ring & inpridders
- goede doorstroming en herkenbare inrichting stedelijke hoofdwe.
- woon- en leefgebieden zonder doorgaand autoverkeer

1. verkenning Internationale Ring West
2. ontvlechten verkeersstromen A4
3. aanleg Trekvliettracé
4. opwaarderen Beatrixlaan

Kaart 7.4: Opgaven voor het wegverkeer

ketenmobiliteit



Hoofdstuk 8 Stimuleren ketenmobiliteit

8.1 Wat willen we bereiken?

Doel is dat het steeds gemakkelijker wordt om verschillende vervoermiddelen binnen één reis te combineren. Ketenmobiliteit krijgt daarmee iets vanzelfsprekends. De reiziger ziet meer alternatieven om zich te verplaatsen, waardoor de flexibiliteit en de betrouwbaarheid van het verkeers- en vervoersnetwerk toeneemt. Groei van ketenmobiliteit past goed in het streven om het marktaandeel van openbaar vervoer en fiets te laten groeien.

8.2 Hoe bereiken we dat?

Een betere combinatie van vervoermiddelen lukt, indien de drempel voor overstappen laag is. Dat vereist kwalitatief goede voorzieningen op goede plek. Denk aan meer Park + Ride-plaatsen aan de rand van de stad en bij stations. En denk aan voldoende en goede fietsenstallingen bij openbaar vervoer. Ook nieuwe initiatieven moeten een plek krijgen. Bijvoorbeeld Park + Walk (lopen vanaf een parkeergarage naar de bestemming) of Park + Bike. Concreet gaat het om:

- In het stadsgewest Haaglanden verdubbelt het aantal P+R plaatsen tot ca. 5000 in 2020. In de periode daarna (2030) is een verdere doorgroei mogelijk naar ca. 10.000 parkeerplaatsen.
- Voldoen aan de vraag naar onbewaakte en bewaakte fietsenstallingen bij stations en OV-haltes.
- Uitbreiding OV-Fiets bij openbaar vervoer en P+R.
- Ruimte voor nieuwe initiatieven zoals Park + Walk en Park + Bike.

8.3 Groei van Park + Ride-capaciteit

De aanwezigheid van hoogwaardige P+R-voorzieningen kan automobilisten verleiden om tijdens de reis een overstap te maken op het openbaar vervoer.

Park + Ride kan op verschillende manieren een optie zijn voor reizigers:

1) Regionale P+R.

Het gaat hier om reizigers die vanuit de regio of verder weg met de auto komen en de auto aan de rand van de stad of regio laten staan en verder reizen per openbaar vervoer. Het grootste deel van de reis leggen ze af met de auto. Op werkdagen gaat het voornamelijk om werknemers die in de spits reizen, in de weekends gaat het vooral om bezoekers van de binnenstad en Scheveningen.

2) Lokale P+R.

Reizigers die vanaf hun woning in Den Haag naar een dichtbijgelegen station of halte rijden met de auto om daar op het openbaar vervoer te stappen. Het grootste deel van de reis leggen ze af met het openbaar vervoer.

Om te bereiken dat automobilisten inderdaad onderweg overstappen op openbaar vervoer moeten P+R-voorzieningen voldoen aan een aantal eisen:

- Er moet een P+R-locatie beschikbaar zijn, die logisch op de route tussen herkomst en bestemming ligt.

- De P+R-locatie moet zodanig gesitueerd zijn, dat op korte afstand (maximaal 250 meter) overstap mogelijk is op frequent en hoogwaardig openbaar vervoer (minimaal vier keer per uur voor lokaal P+R en minimaal zes keer per uur voor een regionaal-P+R).
- Lokaal-P+R moet gemakkelijk bereikbaar zijn vanaf de (regionale) hoofdwegen. De route naar de P+R is middels dynamische bewegwijzering aangegeven vanaf de hoofdroute.
- De P+R-locatie moet sociaal veilig zijn ingericht en er moet voldoende capaciteit zijn, zodat men verzekerd is van een parkeerplek.
- De parkeertarieven op de P+R-voorzieningen moeten substantieel lager zijn dan de parkeertarieven op de bestemming.
- Het is nodig om (oneigenlijk) gebruik van de P+R, door parkeerders die niet verder reizen met het openbaar vervoer, terug te dringen.

8.3.1 Regionale P+R-voorzieningen.

Voor regionale P+R-voorzieningen zet de gemeente in op goed gesitueerde P+R-voorzieningen aan de randen van de stad en de regio. Sommige locaties bestaan al, maar verbetering is nodig. Andere locaties zijn in ontwikkeling. De huidige P+R-capaciteit in de regio is circa 600 parkeerplaatsen verdeeld over de regionale P+R terreinen Leiden 't Schouw en Hoornwijck.

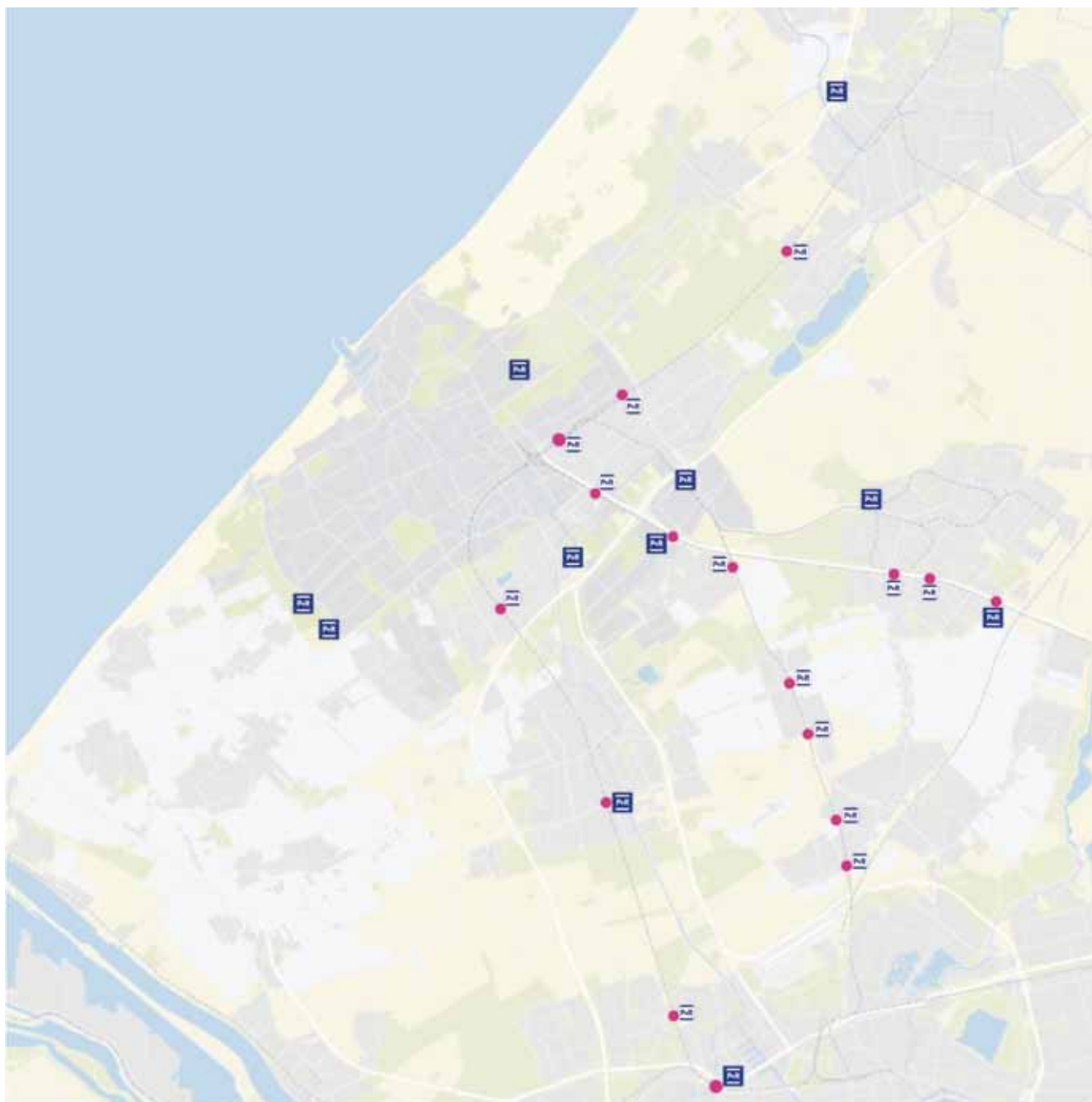
Geschikte locaties voor P+R-voorzieningen, gericht op Den Haag, liggen niet alleen op Haags grondgebied, maar zijn verspreid over de hele regio. De realisatie van P+R-voorzieningen is daarmee een regionale opgave, waaraan Den Haag wil bijdragen. In alle windrichtingen zijn er mogelijkheden voor P+R, waarbij de locaties in potentiële omvang variëren van 80 tot 800 parkeerplaatsen. Met meer P+R-voorzieningen in alle richtingen, hebben automobilisten de keuze uit een behoorlijk netwerk, waarbij de omvang steeds zal zijn afgestemd op de vraag per richting. Daarnaast gelden er inrichtingseisen. Dat betekent zowel investeren in de inrichting van P+R-locaties, als investeren in goede openbaar vervoerverbindingen.

Strandverkeer en evenementen

Bij mooi weer ontstaan er geregeld lange files richting Scheveningen. Op deze topdagen kunnen P+R-voorzieningen een alternatief bieden, maar deze zijn slechts een beperkt aantal dagen per jaar in gebruik. Daarom zoekt de gemeente naar medegebruik van bestaande parkeerterreinen en andere P+R-terreinen. In het bijzonder komt Hoornwijck dan in beeld alsmede de parkeerruimte bij het hoofdkantoor van de ANWB. Bij Hoornwijck is momenteel een proef in uitvoering, waarbij de tram/Strandexpress een directe verbinding onderhoudt met Scheveningen Bad. De proef zal duidelijk maken of bezoekers van Scheveningen bereid zijn om gebruik te maken van P+R-voorzieningen en welke verbeteringen mogelijk zijn. Bij P+R-voorzieningen die op fietsafstand van het strand liggen, zoals bij het terrein bij het ANWB hoofdkantoor, kan ook Park+Bike tot het aanbod behoren. Ook bij grootschalige evenementen zoals Parkpop is P+R een goede optie om de druk op het verkeerssysteem te beperken.

Windrichting	Uit te breiden regionale P+R locaties	Nieuw te ontwikkelen regionale P+R locaties
Amsterdam/Leiden	A44 Leiden-'t Schouw (550)	A4-RandstadRail Forepark (300 pp) ANWB-terrein (Strandverkeer 400 pp)
Utrecht/Gouda	A4/A13 Hoornwijck (700)	A4 RandstadRail Forepark (300 pp) A12 BleiZo (600 pp) ANWB-terrein (Strandverkeer 400 pp) A12/A4 Ypenburg/Clausplein (Periode na 2020)
Rotterdam/Delft	A4/A13 Hoornwijck (700)	A13/A4 Delft-Zuid (670 pp) ANWB-terrein (Strandverkeer 400 pp)
Westland		Vrederust (80) Uithof (80)

Tabel 8.1: Locaties voor regionale P+R voorzieningen en indicatieve aantallen parkeerplaatsen 2020



Netwerk P+R-voorzieningen

-  regionale P+R
-  lokale P+R
-  IC-/Stedenbaanstation

Kaart 8.1

8.3.2 Lokale P+R-voorzieningen

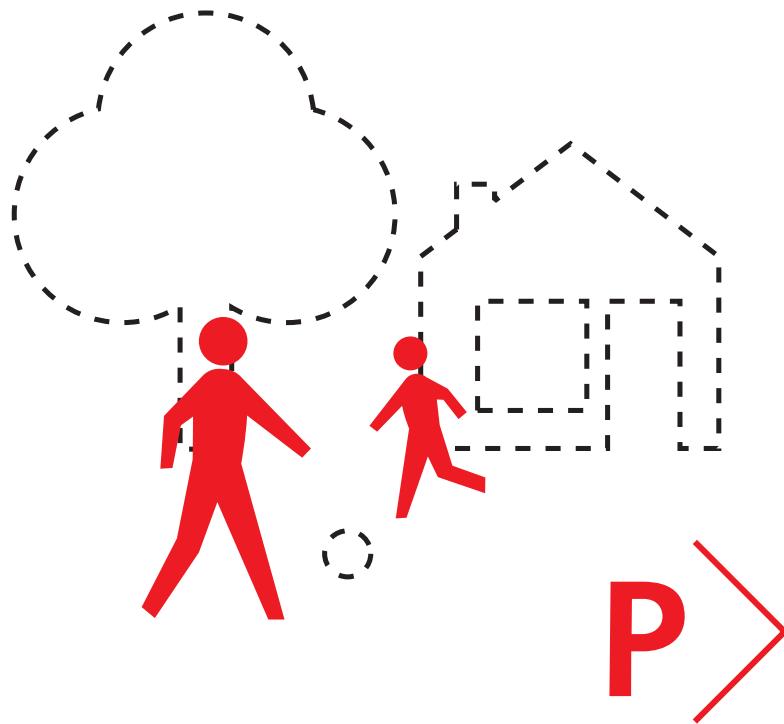
Bij de Stedenbaanstations in de regio moeten voldoende lokale P+R-voorzieningen beschikbaar zijn. Lokale P+R-voorzieningen zijn bedoeld voor inwoners uit de woongebieden rond de stations, die ervoor kiezen om met de auto naar het station te reizen. Deze P+R-voorzieningen zijn voornamelijk in gebruik voor verplaatsingen vanuit Den Haag naar andere steden in de Randstad. Het grootste gedeelte van de reis gaat per trein. Lokale P+R-voorzieningen zijn kleinschalig en hebben een capaciteit van 50 tot 200 parkeerplaatsen. Lokale P+R-voorzieningen zijn te verbeteren of te realiseren bij de stations Ypenburg, Laan van NOI, Mariahoeve, Rijswijk, Voorburg, Zoetermeer en Zoetermeer-Oost.

8.4 Stimuleren lopen en fietsen

Voor- en natransport bij openbaar vervoer gebeurt veel lopend en fietsend. Ook in het natransport vanaf de parkeergelegenheid die wat verder van de bestemming ligt, is lopen een logische finale. Het streven is om extra aandacht te besteden aan de kwaliteit en de faciliteiten voor dit soort ketenverplaatsingen. Concreet gaat het dan om:

- Fiets in relatie met openbaar vervoer: Een belangrijk deel van de treinreizigers komt per fiets naar het station of gebruikt de fiets als natransportmiddel. Voldoende en goede fietsenstallingen bij stations zijn daarom absoluut noodzakelijk. Het Rijk en het stadsgewest Haaglanden investeren daarom al in meer en betere fietsenstallingen bij de Stedenbaanstations en faciliteiten voor de OV-Fiets (zie ook hoofdstuk 6).
- Looproutes van en naar stations en OV-haltes moeten verkeersveilig en sociaal veilig zijn, rechtstreeks, aantrekkelijk ingericht. Omlopen mag eigenlijk niet aan de orde zijn. Extra aandacht gaat uit naar goede looproutes naar de toplocaties die grote stromen bezoekers en werknemers trekken.
- Park + Bike en Park + Walk vragen om betere fiets- en looproutes vanaf parkeergarages aan de rand van het centrum (Malieveld, Laakhaven) en P+R-terreinen.

rust en ruimte in woon- en leefgebieden



Hoofdstuk 9 Rust en ruimte in woon- en leefgebieden

9.1 Wat willen we bereiken?

Den Haag wil de stedelijke kwaliteit vergroten om inwoners, instellingen en bedrijven aan de stad te binden en om nieuwe arbeidsplaatsen en bedrijven aan te trekken. Een goed aanbod van hoogwaardige voorzieningen en een aantrekkelijke en veilige buitenruimte in woon- en verblijfsgebieden moeten daaraan bijdragen. De kwaliteit van de buitenruimte hangt af van veel zaken, de positie van het verkeer in de wijk is er één van. In de woongebieden, zeker in een verdichte stedelijke omgeving, is de openbare ruimte een verlengstuk van het wonen en verblijven. Den Haag wil daar dus een minder dominante positie voor het autoverkeer. Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit boven rijdende en geparkeerde auto's. Een goede en veilige bereikbaarheid van de dagelijkse voorzieningen als scholen, winkels en sportvoorzieningen is een belangrijke kwaliteit, die lopen en fietsen aantrekkelijk maakt. De dagelijkse voorzieningen zijn idealiter bereikbaar zonder grote (verkeers)barrières te moeten oversteken. Waar die barrières er wel zijn, geldt de eis: goed ingepast en veilig oversteekbaar.



9.2 Verminderen doorgaand verkeer in woon- en leefgebieden

Concentratie van doorgaand autoverkeer op een beperkt aantal hoofdwegen (zie hoofdstuk 7) schept ruimte voor een andere inrichting van wijkontsluitingswegen, waarbij de positie van de auto minder dominant is. Deze wegen mogen binnen de wijk steeds minder een barrière zijn, zodat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verbetert. Daarbij past een wegbeeld van stadslanen met overzichtelijke kruispunten, korte oversteeklengten, een rijsnelheid afgestemd op lokaal verkeer en meer interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Wijkontsluitingswegen met nu nog veel doorgaand autoverkeer krijgen een herinrichting tot stadslanen. Voorbeelden zijn de Laan van Meerdervoort, de Valkenboslaan en de Van Alkemadelaan. Na aanleg van het Trekvliettracé komt ook de Haagweg-Rijswijkseweg in aanmerking voor inrichting als stadslaan.

De sterkere bundeling van verkeer op hoofdroutes vereist extra aandacht voor goede inpassing van deze routes. Hier zijn (sociaal) veilige oversteekvoorzieningen noodzakelijk. Bij stedelijke hoofdwegen zijn de oversteekvoorzieningen zoveel mogelijk geconcentreerd bij kruispunten, waarbij de verkeersregelininstallaties goed zijn afgestemd op het verkeersaanbod, zowel voor het doorgaande autoverkeer als voor het kruisende verkeer van fietsers en voetgangers. Bij regionale wegen kan het noodzakelijk zijn om ongelijkvloerse oversteekvoorzieningen te realiseren. Een goede oversteekbaarheid van stedelijke en regionale hoofdwegen is een belangrijk onderdeel bij de inrichting van een herkenbare en goed ingepaste hoofdstructuur.

9.3 Beheersen van de parkeerdruk

Een hoge parkeerdruk tast de kwaliteit van de openbare ruimte aan. In nogal wat wijken en buurten is de vraag naar parkeerplaatsen nu al groter dan het aanbod. Maar kinderen moeten veilig kunnen spelen. Bewoners moeten er aangenaam kunnen vertoeven. De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten moet gewaarborgd zijn. Het voorkomen van parkeerhinder in de woon- en leefgebieden is daarom een belangrijk aandachtspunt. De parkeerdruk mag maximaal 90 % van het aantal beschikbare plaatsen zijn. Ook het beslag van geparkeerde auto's op de openbare ruimte mag niet te groot zijn. Zoals in hoofdstuk 11 staat, wil de gemeente dat bereiken met parkeerregulering, parkeernormen voor nieuwbouw en zo nodig uitbreiding van de parkeercapaciteit.

9.4 Ruimte voor de fietser

In woongebieden is de fiets een populair vervoermiddel. Dagelijkse voorzieningen in de wijk, zoals scholen, winkels en voorzieningen, moeten veilig op de fiets bereikbaar zijn. Omvorming van wijkontsluitingswegen tot stadslanen verbetert de mogelijkheid voor fietsers om over te steken, waardoor ze minder hoeven om te rijden. Het weren van doorgaand verkeer in de woongebieden schept ruimte voor betere fietsvoorzieningen. Op de stadslanen is ruimte voor inpassing van stertroutes, die centraal door de woonwijken gaan en dus goed bereikbaar zijn. Fietsers ondervinden op stertroutes weinig oponthoud bij kruispunten met het autoverkeer. Stertroutes zijn snelle en comfortabele verbindingen tussen de woonwijken en het stadscentrum als ook tussen de woonwijken en de groen- en recreatiegebieden aan de rand van de stad. Daarover staat meer in hoofdstuk 6.

9.5 Ruimte voor de voetganger

In Den Haag vindt 27 % van alle verplaatsingen te voet plaats. Bij korte verplaatsingen tot een kilometer binnen de woon- en leefgebieden gaat zelfs 2/3 te voet. Dagelijkse voorzieningen zoals winkels, scholen, voorzieningen en openbaar vervoer liggen veelal op loopafstand. Indien deze voorzieningen veilig en comfortabel te voet bereikbaar zijn, is dat een stimulans om nog vaker te lopen. Lopen draagt bij aan de leefbaarheid. Lopen is gezond en past in een Den Haag als gezonde stad.

Binnen de woon- en leefgebieden krijgen voetgangers expliciet aandacht. Looproutes moeten veilig en comfortabel zijn, ze moeten leiden door een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte. Die ruimte ontstaat door verdere uitbreiding van het aantal 30 km-zones en door goede oversteekbaarheid van

de wijkontsluitingswegen. Binnen de woongebieden is expliciet aandacht nodig voor de looproutes naar belangrijke voorzieningen, zoals scholen, winkels en wijkvoorzieningen. Daarnaast is lopen altijd onderdeel van een verplaatsing met het openbaar vervoer. Een goede kwaliteit van looproutes levert een bijdrage aan het stimuleren van het OV-gebruik. De hele keten moet daarvoor op orde zijn. Daar hoort ook de looproute van en naar de halte bij. Speciale aandacht is nodig voor de bereikbaarheid van de toplocaties met het openbaar vervoer. Werknemers en bezoekers leggen het laatste deel van hun verplaatsing veelal te voet af. Dat vereist goed vormgegeven looproutes. De Turfmarktroute is hierbij een goede referentie: een directe route tussen de binnenstad en Den Haag-Centraal zonder grote over te steken barrières en met aantrekkelijke functies in de plint.

In de binnenstad, Scheveningen, Kijkduin en de Haagse Markt zijn voetgangers de belangrijkste weggebruikers. Goede voetgangersvoorzieningen dragen hier sterk bij aan een aantrekkelijk verblijfsklimaat. Dat betekent een verkeersluwe inrichting van de openbare ruimte die qua schaal, materiaal en maatvoering is afgestemd op voetgangers.

9.6 Ecologische verbindingen

Bij de inpassing van wegen en openbaar vervoer is ook de invloed op de ecologische kwaliteit belangrijk. Belangrijke relaties tussen grote groengebieden moeten in stand blijven. Infrastructuur vormt al snel een fysieke barrière voor dieren en planten. Op andere plaatsen lopen ecologische verbindingen parallel aan de infrastructuur, zoals bij de Erasmusweg. Bij de (her)inrichting van infrastructuur moet het behoud en herstel van ecologische kwaliteiten en verbindingzones al in een vroeg stadium meespelen.

9.7 Wijkverkeersplan

De concentratie van het doorgaande autoverkeer op een beperkt aantal hoofdroutes en het beheersen van de parkeerdruk bieden kansen voor een sterkere positie van fietsers en voetgangers, een betere bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen en openbaar vervoer en verbetering van de veiligheid en leefbaarheid in de woon- en leefgebieden. Om deze kansen goed te benutten is het noodzakelijk de verkeersopgaven en de ruimtelijke opgaven in onderlinge samenhang te beschouwen. Ter illustratie; de herstructurering van woonwijken biedt kansen voor realisatie van wijkparkeergarages, waardoor de parkeerdruk afneemt en de positie van voetgangers en fietsers in de wijk verbetert.

Om de opgaven in de samenhangende woon- en leefgebieden scherper op het netvlies te krijgen is een vertaling van de Haagse Nota Mobiliteit naar wijkverkeersplannen gewenst. De in de HNM vastgelegde verkeersstructuur en beleidsuitgangspunten krijgen daarin een uitwerking en koppeling aan de ruimtelijke opgaven in deze gebieden.

De wijkverkeersplannen geven aan hoe de kwaliteit en leefbaarheid van de buitenruimte kan verbeteren.

- Per samenhangend woongebied komt in beeld op welke wegen nog teveel doorgaand verkeer rijdt en welke maatregelen toepasbaar zijn. Uitgangspunten: het weren van doorgaand verkeer, omvorming tot stadslanen en goede oversteekmogelijkheden.
- Per gebied komt in beeld, of doorgaand verkeer voldoende geconcentreerd is op een beperkt aantal hoofdroutes. Hierbij krijgt bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen en oversteekbaarheid van wegen de volle aandacht.

- Een gerichte kwaliteitsscan van de looproutes naar belangrijke voorzieningen moet knelpunten aantonen. Daarbij is systematisch te onderbouwen welke kwaliteitsverbeteringen effectief zijn.
- Looproutes tussen RandstadRail-haltes, stations en toplocaties krijgen meer kwaliteit. Het gaat onder andere om een goede looproute tussen station Hollands Spoor en de Binckhorst en verbetering van de looproutes rond de Haagse Markt.
- Per woongebied komt in beeld waar de parkeerdruk boven de 90 % ligt. Maatregelen om de parkeerdruk te beheersen, zoals parkeerregulering en het toevoegen van parkeercapaciteit, zullen bijdragen aan een betere inrichting van de buitenruimte.
- Per woongebied komt in beeld welke inpassing mogelijk is van stertroutes voor fietsers. Een tekort aan fietsparkeermogelijkheden bij winkels, woningen en wijkvoorzieningen mag niet meer bestaan.
- Den Haag handhaaft en herstelt ecologische verbindingzones in samenhang met realisatie en herstructurering van infrastructuur.

Samengevat

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Voetgangers en fietsers krijgen in de woongebieden prioriteit boven rijdende en geparkeerde auto's - Barrièrewerking van wijkontsluitingswegen moet worden verminderd - Parkeerdruk in de wijken wordt aan een maximum gebonden - Bij inpassing van wegen en OV wordt rekening gehouden met ecologische kwaliteit - Wijkplannen geven aan hoe de kwaliteit en leefbaarheid van de buitenruimte kan worden verbeterd |
|---|

Hoofdstuk 10 Optimaal gebruik van de netwerken

10.1 Wat willen we bereiken?

Doel is een optimaal gebruik van de aanwezige netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer in Den Haag. Optimaal houdt daarbij in dat het gebruik van de netwerken zoveel mogelijk bijdraagt aan de gewenste bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Concreet gaat het dan om:

Stimuleren van het gebruik van fiets, openbaar vervoer en P+R

Voldoende⁸ doorstroming van het autoverkeer op stedelijke en regionale hoofdwegen.

Goede verkeersoplossingen in geval van calamiteiten, evenementen en milieuknelpunten.

10.2 Mobiliteitsmanagement

10.2.1 Faciliteren van verantwoorde keuzen

De in de vorige hoofdstukken geschetste netwerken voor openbaar vervoer, auto, fiets en P+R moeten ervoor zorgen dat reizigers binnen een redelijke tijd⁹ op belangrijke bestemmingen kunnen komen. Dat vergt in een aantal gevallen opwaardering en uitbreiding van infrastructuur en verbindingen. Dat kost echter vaak veel geld, tijd en fysieke ruimte. Zaken die lang niet altijd direct beschikbaar zijn. Den Haag zet daarom eerst in op optimale *benutting* van de bestaande netwerken, voordat uitbreiding van infrastructuur aan de orde komt. Optimaal verwijst in dit geval naar een evenwichtige verkeersverdeling over de beschikbare infrastructuurcapaciteit en naar een verantwoorde voertuig- en routekeuze waarbij rekening is gehouden met de normen voor leefbaarheid.

Bewuste keuzen van reizigers zijn alleen mogelijk als er betrouwbare, actuele en gemakkelijk toegankelijke informatie beschikbaar is over de opties en gevolgen. Het gaat dan om informatie over reistijden, stremmingen, alternatieven, routes en tarieven. Daarnaast moet het overstappen op een ander vervoermiddel gemakkelijk zijn.

Soms verhouden bepaalde keuzes van reizigers zich minder goed met de schaarste die er in de stad bestaat: beperkte wegcapaciteit, overvolle trams of te veel schade voor het milieu. Dan kunnen bepaalde prikkels zoals parkeertarieven, kilometerprijs of een OV-abonnement van de werkgever, reizigers stimuleren om een andere keuze te maken. Belangrijke instrumenten om te zorgen voor een optimale benutting van de netwerken zijn:

- dynamisch verkeersmanagement
- vervoersmanagement bij bedrijven
- prijsbeleid

⁸ Zie ook het hoofdstuk autoverkeer voor de eisen, gesteld aan doorstroming op verschillende wegen.

⁹ In hoofdstuk 3 is gedefinieerd wat redelijke reistijden inhouden.

10.2.3 Dynamisch verkeersmanagement (DVM)

Dynamisch verkeersmanagement is een verzamelnaam voor maatregelen en geautomatiseerde systemen, die op basis van actuele gegevens de afwikkeling van het verkeer op de weg beïnvloeden en die verwijzen naar of informatie geven over het openbaar vervoer en P+R mogelijkheden. Goed verkeersmanagement vergroot de beschikbaarheid en de effectiviteit van een verkeersnetwerk tegen lagere kosten dan nodig zou zijn om de infrastructuur fysiek uit te breiden. De gemiddelde trajectsnelheid op de hoofdwegen kan door DVM-maatregelen met circa 10% toenemen. Een betere doorstroming vermindert het aantal voertuigverliesuren en draagt bij aan lagere emissies.

Belangrijke componenten van dynamisch verkeersmanagement zijn:

- 1) actuele verkeersgegevens.
- 2) een regelstrategie voor de hoofdroutes.
- 3) systemen en maatregelen om het verkeer te leiden en te sturen.
- 4) actuele reisinformatie voor OV-reizigers.

10.2.4 Inwinnen van actuele verkeersgegevens: Verkeersmanagement Centrale

Het inwinnen van actuele verkeersgegevens is een randvoorwaarde om dynamisch verkeersmanagement op de hoofdwegenstructuur operationeel te maken. Het hart van de informatiestroom met actuele verkeersinformatie is de Verkeersmanagement Centrale (VMC) van Den Haag. Informatie uit tellussen bij verkeerslichten, reistijdgegevens uit de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en data uit het regionale verkeersmodel komen hier samen. Telcijfers en prognoses kunnen niet alleen een actueel verkeersbeeld van de situatie op de weg geven, maar aan de hand hiervan is ook een voorspelling mogelijk hoe de verkeerssituatie zich ontwikkelt. Aan de hand daarvan kan het autoverkeer files vermijden en voor andere, minder belaste routes binnen het DVM-netwerk kiezen. Dat ontlast congestiegevoelige wegen en beperkt milieuhinder.

10.2.5 Regelstrategie voor de hoofdroutes

Samen met wegbeheersers en vervoersautoriteiten in Haaglanden en de Zuidvleugel is bepaald welke delen van het wegennet in de Zuidvleugel van de Randstad geschikt zijn voor toepassing van DVM. Voor Den Haag gaat het daarbij om alle regionale wegen, een groot aantal stedelijke hoofdwegen en de gehele Centrumring. Op basis van het belang voor (regionale) verplaatsingen hebben enkele wegen deze prioriteit gekregen. In Zuidvleugelverband is ook vastgelegd volgens welke principes de verkeersgeleiding plaatsvindt. Doen zich ergens problemen voor dan is meteen aan te geven hoe het autoverkeer het best zijn richting naar belangrijke bestemmingen kan vinden. Hierbij zijn alternatieve routes betrokken, in geval van congestie en calamiteiten. Binnen het DVM-wegennet is vastgesteld waar zich belangrijke *beslispunten* bevinden. Dat zijn punten waar de automobilist een keuze voor een andere route of een overstap naar een andere vervoerwijze kan maken. DVM houdt daarbij rekening met de aard van de verstoring of gebeurtenis: gaat het bijvoorbeeld om de ochtend- of de avondspits, betreft het een evenement of een incident?

10.2.6 Systemen en maatregelen om het verkeer te leiden en te sturen

Statische maatregelen (zoals herkenbare hoofdroutes voor auto en fiets, duidelijke en vindbare overstappunten, goede bewegwijzering en effectieve communicatie over reismogelijkheden in en naar de stad) vormen de basis van goede verkeersgeleiding. In aanvulling daarop ondergaat de dynamische reisinformatie een verbetering. Middelen daarbij zijn:

- 1) **Uitbreiding van dynamische bewegwijzering: 'citydrips'.** De Internationale Ring en de Centrumring krijgen betere bewegwijzering. Op belangrijke beslispunten komen borden met dynamische panelen, die actuele verkeersinformatie laten zien.

De borden in de stad zijn vergelijkbaar met dynamische route informatiepanelen (drips) op de rijkswegen.

- 2) **Beter parkeerverwijssysteem in de binnenstad en Scheveningen.** In de binnenstad richt het verwijssysteem zich ook op garages aan de rand van de binnenstad, zoals bij Den Haag Centraal of in de Laakhaven. In Scheveningen komt er een duidelijker parkeerroute na aanpassing van het verwijssysteem.
- 3) **Betere bewegwijzering.** Voor de grootschalige P+R-voorzieningen aan de stadsrand van Den Haag komt er een betere bewegwijzering vanaf de rijkswegen. Weggebruikers krijgen actuele informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en over aansluitend openbaar vervoer. Het gaat daarbij in elk geval om de (toekomstige) P+R-locaties bij Hoornwijck, Forepark, Uithof, Vrederust en op langere termijn ook Ypenburg.
- 4) **Meer verkeerslichten in een netwerkregeling.** Voor een betere doorstroming van het verkeer op regionale en stedelijke hoofdwegen is het verstandig lokale verkeersregelingen te vervangen door regelingen die aan een netwerk gekoppeld zijn. Een voorbeeld hiervan is de *groene golf*, waarbij autoverkeer op de hoofdroute bij een aantal verkeerslichten achter elkaar groen licht krijgt. Vooral op zwaar belaste wegvakken met veel verkeerslichten op relatief korte afstand van elkaar (zoals de Centrumring) liggen hiervoor kansen.

10.2.7 Actuele reisinformatie voor OV-reizigers

Reisgedrag is te beïnvloeden door reizigers te informeren over reisduur, kosten, alternatieven, congestie en calamiteiten. Goede actuele informatievoorziening over reismogelijkheden met het openbaar vervoer kan bijdragen aan een groter gebruik van bus, tram, RandstadRail en trein. Hiertoe moet de informatievoorziening op de haltes sterk verbeteren, met actuele informatie over vertrektijden. Het streven is om de 300 belangrijkste haltes in Den Haag in de periode tot 2012 te voorzien van dynamische reizigersinformatie. In de periode tot 2020 zijn vrijwel alle OV-haltes in Den Haag aangepast voor dynamische reizigersinformatie. Het Stadsgewest Haaglanden neemt hiertoe het initiatief, als concessieverlener en beheerder van OV-infrastructuur.

Informatie op de haltes is belangrijk, maar niet voldoende. In toenemende mate heeft het publiek behoefte aan online reisinformatie via internet en de mobiele telefoon. Het gaat dan om actuele informatie onderweg, via bijvoorbeeld Haaglandenmobiel.nl. De gemeente ziet hier hoofdzakelijk een rol voor de private partijen, maar is bereid om dit te faciliteren en te stimuleren.

10.3 Vervoersmanagement

De dagelijkse files op de wegen hebben grotendeels met woon-werkverkeer te maken.

Vervoersmanagement beïnvloedt het keuzegedrag van werknemers voor een bepaalde vervoerwijze en draagt er toe bij dat autogebruik in woon-werk- en zakelijke verkeersstromen vermindert.

Vervoersmanagement is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van bedrijven. Zij hebben een direct belang bij een goede bereikbaarheid en een afname van de reiskosten van hun personeel. De gemeente kan de juiste randvoorwaarden voor succesvolle introductie van vervoersmanagement creëren, door het aanbieden van goede alternatieven voor solistisch autogebruik en door een consequent parkeerbeleid. Den Haag wil in samenwerking met private partijen en het Stadsgewest Haaglanden actief bijdragen aan initiatieven op het gebied van samenwerking en vervoersmanagement in stad en regio. Hierover heeft Den Haag ook een convenant met andere partijen binnen Haaglanden ondertekend.



DVM-netwerk *dynamisch-verkeersmanagement*

- stedelijke regionale hoofdwegen in DVM-netwerk
- aanvullend DVM-netwerk (speciale scenario's calamiteiten)
- parkeerroute
-  parkeergarage
-  regionale P+R-locatie

Kaart 10.1 Voorstel voor een netwerk met dynamisch verkeersmanagement

10.4 Prijsbeleid

Prijsbeleid is een geschikt instrument om reizigers bewuster te doen kiezen voor een bepaald reistijdstip en een specifiek vervoermiddel. Reiskosten spelen in die keuze een belangrijke rol. Het gaat om OV-tarieven, brandstofprijzen, parkeertarieven en op termijn de kilometer- en spitsheffing voor het wegverkeer. De gemeente heeft op een belangrijk deel van die prijzen geen of beperkte invloed. De gemeente kan wel randvoorwaarden meegeven aan de prijsmaatregelen van andere overheden. Wat Den Haag betreft kunnen prijsmaatregelen leiden tot een betere verdeling van het verkeersaanbod over het wegennet en over de dag en kunnen ze bijdragen aan een aanzienlijke stimulans voor het gebruik van fiets, het openbaar vervoer en P+R. Prijsmaatregelen mogen geen negatieve effecten hebben; sluipverkeer op het onderliggend wegennet is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Landelijke invoering van de kilometerprijs: Anders betalen voor mobiliteit

Invoering van de kilometerprijs gebeurt in Nederland na 2014. Het beprijzen van het gebruik van weginfrastructuur naar tijd, plaats en milieukeurmerken draagt bij aan beperking van de groei van het autoverkeer. Op landelijk niveau zorgt de invoering van het basistarief naar verwachting voor een beperking van de groei van de automobiliteit: 15 % minder groei dan in een situatie zonder kilometerprijs. De invoering van een kilometerprijs mag niet leiden tot een lastenverzwaring voor de burger. Daarom gaat gelijktijdig de afschaffing van de BPM en de motorrijtuigenbelasting in.

De invoering van de kilometerprijs vindt geleidelijk plaats. Eerst betaalt het vrachtverkeer een vast basistarief per gereden kilometer. Later volgen ook personen- en bestelauto's. Aansluitend kan er op wegen met congestie een spitstarief komen, gedifferentieerd naar tijd en plaats. Het Rijk stelt met een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) het vaste basistarief per gereden kilometer vast. Het Rijk stelt ook de hoogte van het spitstarief vast, op welke wegen dit tarief geldt en binnen welke periodes van de dag de heffing moet plaatsvinden.

Het Rijk is verantwoordelijk voor het invoeren van de kilometerprijs. Gezien de in potentie grote effecten op de bereikbaarheid van de stad hebben de gemeente Den Haag en het Stadsgebied Haaglanden een direct belang bij een effectieve invoering van de kilometerprijs binnen de Zuidvleugel. Vooral het instellen van een spitsheffing, in de periode na 2016, heeft een directe invloed op het gebruik van de stedelijke en regionale wegen in de stad. Het invoeren van een spitstarief op één wegvak kan leiden tot substantiële verschuivingen van verkeersstromen binnen dit netwerk. Daarnaast heeft het invoeren van een kilometerprijs invloed op de vraag naar goede OV-, fiets- en P+R-voorzieningen in de stad. Het invoeren van een kilometerprijs vereist daarom een aanpak op Zuidvleugelniveau, waarbij snelwegen, regionale hoofdwegen en stedelijke hoofdwegen als één samenhangend netwerk in beschouwing worden genomen. Basis hiervoor is een netwerkbeprijzingsplan dat de gemeenten, regio's en rijksoverheid in nauw overleg moeten opstellen.

Hoofdstuk 11 Beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte

11.1 Doelen van het parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van Den Haag is gericht op het herstellen van evenwicht. Evenwicht tussen vraag naar en aanbod van parkeervoorzieningen. Maar ook evenwicht in de verdeling van functies in de openbare ruimte waar naast parkeren ook ruimte moet zijn voor voetgangers, fietsers, groen en spelen. En ook evenwicht tussen het beoogde en feitelijke gebruik van beschikbare parkeervoorzieningen. De doelstelling van het parkeerbeleid is drieledig:

- Bewoners, bezoekers en werknemers moeten een realistische en goede kans hebben een parkeerplaats te vinden. Hiertoe verzorgt de gemeente binnen randvoorwaarden een voldoende aanbod van parkeervoorzieningen. Daarnaast zorgt de gemeente ervoor dat ontwikkelaars bij nieuwbouw voldoende parkeerplaatsen realiseren.
- Er zijn drie doelgroepen: parkeerders-bewoners, bezoekers en werknemers, voor wie het parkeerbeleid verschillend is. De gemeente wil zorgen dat de 'juiste' groep parkeerders zoveel mogelijk parkeert op de daarvoor bedoelde parkeerplaatsen.
- De overlast van geparkeerde auto's in woon-, werk- en verblijfgebieden moet minder zijn. De toenemende parkeerdruk op de schaarse buitenruimte vraagt om beheersing. De verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de daadwerkelijke bezetting mag niet hoger zijn dan 90 %.

11.2 Parkeerruimte steeds vaker een schaars goed

Tussen 1997 en 2007 is het autobezit in Den Haag gegroeid met ruim 15 %. In 2020 naar verwachting circa 15-20 % hoger zijn dan in 2007. In absolute cijfers zal het aantal personenauto's in Den Haag groeien van 185.000¹⁰ personenauto's in 2007 naar minimaal 217.000¹¹ in 2020. Bestelwagens (circa 15.000 in 2007) en vrachtwagens (circa 700 in 2007) komen daar nog bovenop. Ook hier tekent zich een toename af. De vraag naar parkeerruimte neemt daardoor de komende jaren flink toe.

Parkeerruimte is daarom steeds vaker een schaars goed. In nogal wat buurten en wijken is de vraag naar parkeerruimte nu al groter dan het aanbod. Dat leidt bij veel bewoners en bezoekers tot een dagelijkse ergernis. Ze kunnen niet of nauwelijks een parkeerplaats vinden in de buurt van hun bestemming. Vaak zijn parkeerplaatsen ingenomen door parkeerders, voor wie deze plaatsen eigenlijk niet zijn bedoeld.

Het grote en toenemende beslag van parkeerplaatsen op de openbare ruimte gaat ten koste van de leefbaarheid en bereikbaarheid, niet alleen in woonwijken, ook op enkele bedrijvenlocaties. Zonder nieuwe maatregelen en actief beleid is het niet mogelijk om de groeiende parkeervraag op alle plaatsen in de stad in voldoende mate te accommoderen en om tegelijkertijd een goede kwaliteit van de openbare ruimte veilig te stellen.

Kaart 11.1

¹⁰ Inclusief circa 10% lease-auto's die veelal elders geregistreerd staan.

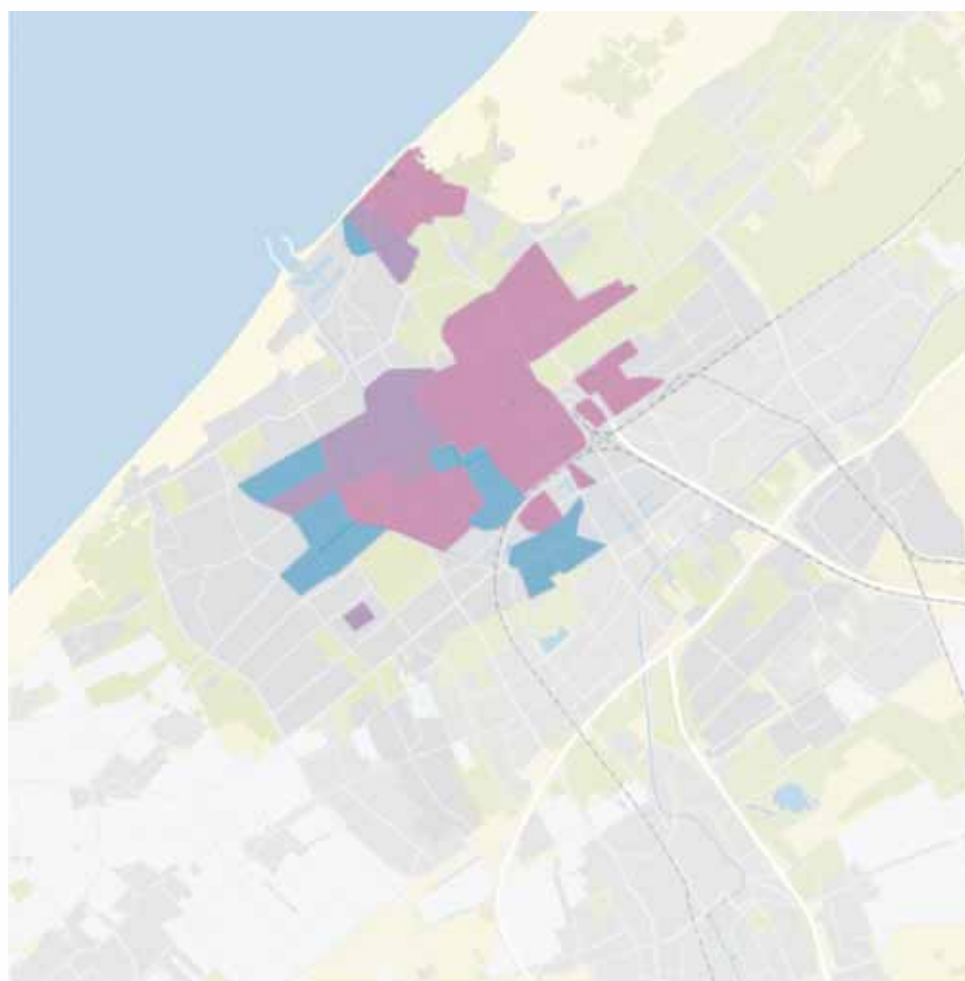
¹¹ Inclusief gemiddeld 1% extra groei (in totaal) door verlaging van de aanschafkosten van auto's door afbouw van de BPM in combinatie met invoering van de km-prijs. Het maximale effect zal 6 % zijn. Afhankelijk van het percentage kan het autobezit in de stad groeien met 32.000 (bij 1%) tot maximaal 39.000 (bij 6 %).

11.3 Maatregelen om de parkeerdruk te beheersen

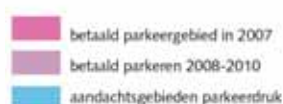
Voor het beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte en het bieden van voldoende parkeerruimte denkt Den Haag aan de volgende maatregelen:¹²

Beheersen van de parkeerdruk: betaald parkeren

Bij een parkeerdruk hoger dan 90% wordt in beginsel deze periode betaald parkeren ingevoerd. Waar de parkeerdruk lager is, grijpt de gemeente niet in. De gemeente ontmoedigt het parkeren in een gebied, waar men eigenlijk niet hoeft te zijn. Regulering betekent ook een aanmoediging voor bezitters van een parkeerplaats op eigen terrein om daar ook daadwerkelijk gebruik van te maken. Welke parkeerregeling er komt, is afhankelijk van de oorzaak van de parkeerdruk en van de ligging van een gebied. Het gaat dus om maatwerk. Gebiedsgebonden parkeerders – bijvoorbeeld bewoners kunnen (tegen betaling) een parkeervergunning aanschaffen.



Betaald parkeren



Kaart 11.1

¹² Een meer uitgebreide toelichting staat in de nota Parkeerkader Den Haag (verschijnt in 2009).

Uitbreiding van parkeercapaciteit

Het invoeren van betaald parkeren in woongebieden heeft alleen zin, indien er in het gebied tenminste voldoende parkeerplaatsen zijn om de parkeervraag van gebiedsgebonden parkeerders op te vangen. In woongebieden met een structureel tekort aan parkeerplaatsen is aanleg van nieuwe parkeerplaatsen geboden. De gemeente wil een stimulerende en initiërende rol spelen bijvoorbeeld door wijkparkeerprogramma's te maken. Daarbij zoekt ze nadrukkelijk samenwerking met bewoners, marktpartijen en woningcorporaties. Omdat aanleg van nieuwe – zeker gebouwde – parkeerplaatsen geld kost – en niet alle parkeervoorzieningen rendabel te maken zijn – is er voor gekozen om de groei van de inkomsten van het parkeren op straat te gebruiken om de financiering van extra parkeerruimte een impuls te geven.

Parkeernormering voor nieuwbouw

Bij bouwplannen in nieuwe wijken of binnen bestaande gebieden legt de gemeente parkeernormen op. Bij nieuwbouw moeten ontwikkelaars op eigen terrein een bepaald aantal parkeerplaatsen realiseren. Dat voorkomt enerzijds de aanleg van *te weinig* parkeerplaatsen en daarmee een afwenteling van de parkeervraag op de openbare ruimte. Anderzijds voorkomen parkeernormen ook de aanleg van *te veel* parkeerplaatsen en daarmee het aantrekken van extra en onnodig autoverkeer. De hoogte van de norm is afhankelijk van de omvang, het soort ontwikkeling en van het gebied. Afwijken van de norm, met vrijstelling of storting in het parkeerfonds, is alleen toe te staan, als men aantoont dat het niet leidt tot een benaderen of overschrijden van de gewenste parkeerdruk in de omgeving. Ook mag het niet leiden tot een ongewenste extra belasting van het wegennet.

Stimuleren deelauto's

Niet alle huishoudens in Den Haag zijn in het bezit van een auto; 46 % van de huishoudens in Den Haag bezit geen eigen auto. Voor bewoners, die af en toe behoefte hebben aan een auto, zijn deelauto's een uitkomst. Meerdere huishoudens maken daarbij gebruik van één auto. In vergelijking met eigen autobezit, leidt dat tot een effectiever gebruik van openbare parkeerplaatsen. Het gebruik van deelauto's sluit ook aan op een bewuste mobiliteitskeuze, waarbij men fiets, openbaar vervoer en autogebruik combineert. De gemeente werkt daarom mee aan het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen aan aanbieders van deelauto's, zoals Greenwheels.

11.4 Uitwerking parkeermaatregelen

Parkeerbeleid voor bewoners

Den Haag wil een aantrekkelijke woonstad zijn voor stedelijk georiënteerde huishoudens. In de "Woonvisie Den Haag 2009 – 2020" wordt extra aandacht gegeven aan aantrekkelijke woonmilieu's voor jongeren en studenten, gezinnen, expats, empty-nesters en forensen. Den Haag wil deze groepen aan de stad binden, door hen een diversiteit aan aantrekkelijke stedelijke woonmilieu's te bieden. De kwaliteit van het woonmilieu en de woonsfeer worden daarbij in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte. Een belangrijk aandachtspunt in de openbare ruimte bestaat uit parkeren en parkeersituaties. De leefbaarheid en veiligheid in woongebieden staan voorop. Aan de andere kant moet worden voorkomen dat bewoners met een auto het gevoel hebben dat ze worden weggejaagd. Goede oplossingen voor parkeren in de woonwijken vormen een belangrijke voorwaarde, willen mensen kiezen voor stedelijk wonen.

Uitgangspunt is dat bewoners zelf bepalen of en hoeveel auto's zij bezitten. Zolang de parkeerdruk in de openbare ruimte niet te veel stijgt, is het parkeren in woongebieden vrij. Het hanteren van parkeernormen bij nieuwbouw voorkomt dat de parkeerdruk te hoog oploopt. Toenemende schaarste aan parkeerruimte vraagt om beheersing van de parkeerdruk. Dat kan door het

ontmoedigen van niet gebiedsgebonden parkeerders, het waar mogelijk toevoegen van parkeercapaciteit en het optimaal benutten van de aanwezige parkeercapaciteit in bewonersgarages en op eigen terrein. Ook het toepassen van progressieve tarieven van parkeervergunningen (2^e en volgende auto duurder dan de 1^e auto) kan hieraan een bijdrage leveren.



Parkeerbeleid voor werknemers en bezoekers van bedrijven en organisaties

Al te royale (gratis) parkeervoorzieningen stimuleren het onnodig gebruik van de auto in het woon-werkverkeer. Het wegnemen naar concentraties van werkgelegenheid raakt daardoor (te) zwaar belast en ook stimuleert het op die manier niet het gebruik van alternatieve vervoerwijzen. Anderzijds moeten bedrijven en organisaties uiteraard wel goed bereikbaar zijn om goed te kunnen functioneren. En parkeren hoort daarbij. Het hanteren van parkeernormen, de invoering van betaald parkeren en een terughoudende verlening van vergunningen om op straat te parkeren zorgen voor nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

Parkeerbeleid voor bezoekers van stedelijke voorzieningen

Den Haag is een 'bezoekersstad' met een bovenlokale functie voor de omliggende regio en de Randstad. Ook op (inter-)nationale schaal heeft Den Haag bezoekers veel te bieden. Bezoekers van de stad worden aangemoedigd zoveel mogelijk gebruik te maken van openbaar vervoer, fiets en P+R. Voor bezoekers die er voor kiezen om toch met de auto te komen, wil de gemeente dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. De bezoekers moeten daarbij wel bereid zijn om een marktconform parkeertarief te betalen.

Voor het gebruik van de beschikbare openbare parkeerplaatsen gelden tarieven, waarin de schaarste aan parkeerplaatsen en wegcapaciteit is verdisconteerd. De tarieven voor bezoekersparkeren moeten daarbij concurrerend en vergelijkbaar zijn met die van andere grote steden in Nederland.

Parkeren in de Binnenstad

In 2007 bezochten 32,5 miljoen mensen de Haagse binnenstad. In de periode tot 2020 is een verdere groei te verwachten tot 39 miljoen. Gemiddeld komt 23 % van de bezoekers met de auto¹³. In de huidige situatie is er in de parkeergarages in het centrum, ook op de drukke momenten, nog capaciteit beschikbaar. Niettemin is het verstandig goede en aantrekkelijke alternatieven voor de auto aan te bieden, in de vorm van openbaar vervoer, fiets en P+R. Om de resterende groei van het aantal parkerende bezoekers op te vangen zet de gemeente in op de volgende doelen:

Bezoekers parkeren zoveel mogelijk in parkeergarages.

Het is mogelijk de capaciteit van de bestaande parkeergarages in de binnenstad optimaal te benutten.

¹³ Zie Nota Flankerend Beleid Verkeerscirculatieplan Binnenstad, gemeente Den Haag 2008

Bestaande parkeergarages rond de binnenstad kunnen een sterkere functie krijgen voor binnenstadsbezoekers.

Bij het bereiken van deze doelen spelen het parkeerverwijssysteem en de parkeerroute(s) een belangrijke rol. Verbeteringen zijn nodig en mogelijk; dat komt ook naar voren in het Verkeerscirculatieplan Binnenstad. Het gaat hierbij om het beter benutten van en verwijzen naar parkeermogelijkheden aan de rand van de binnenstad. Garages zoals de Laakhavengarage, de Malieveldgarage en de nieuwe parkeergarage bij Den Haag-Centraal kunnen ook een functie hebben voor binnenstadsbezoek. De gemeente zal hiertoe samen met garage-exploitanten onderzoek doen naar verbetering van de verbindingen tussen de parkeergarages en de binnenstad.

Dubbel gebruik van parkeergarages bij kantoren en bedrijven levert extra capaciteit op voor bezoekers van de binnenstad. Vooral op piekmomenten als koopavonden, het weekend en evenementen lijken voor dubbel gebruik goede mogelijkheden te bestaan. In de uitwerking van deze nota komt daar nader onderzoek naar. De gemeente streeft er naar de prijs van het op straatparkeren hoger te laten zijn dan de prijs van het parkeren in bezoekersgarages.

Parkeren in Scheveningen

Het aantal bezoekers aan Scheveningen neemt mede als gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen de komende 10 tot 20 jaar flink toe. De gemeente streeft ernaar de groeiende stroom bezoekers aantrekkelijke alternatieven vormen van vervoer te bieden. Op die manier kan de groei van de parkeerbehoefte in Scheveningen beperkt blijven. Uitbreiding van RandstadRail naar de kust, Park & Ride en Park & Bike aan de rand van de badplaats zijn aantrekkelijke perspectieven. In Scheveningen zelf is de ruimte voor parkeren beperkt, evenals de wegcapaciteit voor het autoverkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats.

Vanwege de herinrichting van de boulevard, als gevolg van de geplande verhoging van de zeewering, en de mogelijke opheffing van het parkeerterrein aan het Zwarte Pad is vervangende parkeercapaciteit zeer noodzakelijk. Tenminste het behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen voor bezoekers is daarbij de inzet. Mogelijk op termijn kan er een beperkte toename zijn in samenhang met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De voorkeur voor vervanging van de parkeercapaciteit gaat uit naar locaties dicht bij de belangrijkste aanvoerroutes van bezoekersverkeer. Hierbij is de totstandkoming van duidelijke parkeerroutes uiterst belangrijk. Voor een gedeelte bestaat er al een parkeerverwijs- en routingssysteem, maar er is behoefte aan verbeteringen omdat zoekend parkeerverkeer steeds meer overlast veroorzaakt en ten koste gaat van de milieu- en verblijfskwaliteit van Scheveningen.

Hoofdstuk 12 Verdere verbetering van de verkeersveiligheid

12.1 Wat willen we bereiken?

Den Haag streeft naar een verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Daarnaast is verbetering van de veiligheidsbeleving in het verkeer een doelstelling. Zorgvuldige analyse van onveilige situaties en evaluatie van eerder uitgevoerde maatregelen zullen uitmonden in effectiever beleid.

12.2 Trends en ontwikkelingen

De verkeersveiligheid heeft in Nederland de afgelopen jaren een gunstige ontwikkeling doorgemaakt. Den Haag loopt in de pas met deze trend. Het totaal aantal verkeersslachtoffers is blijven afnemen. Het aantal blackspots (plekken waar veel ongelukken gebeuren) in de gemeente Den Haag is sterk verminderd. Ruim 65 % van de woonwijken is ingericht als 30 km-zone.

	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gewonden ongevallen	aanrijdingen
2004	14	122	597	2502
2005	4	140	557	2202
2006	7	126	494	2249
2007	10	135	526	1949
2008	7	160	443	1731

Tabel 12.1: Ontwikkeling verkeersongevallen in de gemeente Den Haag.

Ondanks de daling van het aantal slachtoffers zijn er de afgelopen jaren vraagtekens gezet ¹⁴ bij de effectiviteit van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid. Kan Den Haag zich niet scherper richten op de principes van Duurzaam Veilig, is de aanpak van de verkeersveiligheid wel voldoende kosteneffectief? Welke rol speelde de verandering van de ongevallenregistratie in de dalende slachtoffercijfers?

12.3 Doel- en taakstellingen

Met het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2008-2011 is een nieuwe aanpak van de verkeersveiligheid in Den Haag gestart. Naast de reductie van het aantal slachtoffers is ook verbetering van het subjectieve veiligheidsgevoel nu een belangrijke doelstelling in het Haagse verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast is meer accent gelegd op een goede analyse en evaluatie van het gevoerde beleid en de getroffen maatregelen om de effectiviteit te kunnen waarborgen.

De doelstellingen van Rijk en regio vormen een referentiekader voor het Haagse verkeersveiligheidsbeleid. Het Rijk heeft in de Nota Mobiliteit doelstellingen aangegeven voor een

¹⁴ Zie 'Sturen op verkeersveiligheid' van de Rekenkamercommissie Den Haag (2006)

verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers. In 2007 zijn deze doelstellingen aangescherpt, omdat het aantal slachtoffers sneller afnam dan verwacht. Het Stadsgewest Haaglanden heeft de aangescherpte doelstellingen van het Rijk overgenomen en vertaald naar de regio voor de periode 2002-2020. De gemeente Den Haag onderschrijft de gewenste reductie, maar plaatst enkele kanttekeningen:

- Door de steeds lagere absolute aantallen slachtoffers, met name dodelijke, is het halen van de gewenste reductie, vertaald naar lokaal niveau, steeds meer een kwestie van toeval.
- De dalende trend in het aantal slachtoffers gaat nog steeds door. Daardoor bevond het aantal verkeersslachtoffers in Den Haag zich in 2008 al op het streefniveau 2010. De doelstellingen zijn ingehaald door de werkelijkheid, wat duidt op een gunstig verloop. Mogelijk, en hopelijk, is dat ook in de komende jaren het geval.

Daarom zet de gemeente Den Haag primair in op het verder reduceren van het aantal slachtoffers onder het motto: elk slachtoffer is er één te veel. De doelstellingen van het stadsgewest beschouwt de gemeente Den Haag daarbij als een goede basis, maar niet als absolute doelstelling op lokaal niveau.

Jaar	dodelijke ongevallen	ziekenhuisopname	totaal ernstige ongevallen
2010	12 (- 30 %)	141 (- 8 %)	153
2020	8 (- 45 %)	101 (- 34 %)	109

Tabel 12.2: Vertaling regionale doelstelling verkeersveiligheid 2002-2020 naar de gemeente Den Haag.

12.4 Hoe willen we de gewenste reductie bereiken?

De koers die is ingezet met het Meerjarenprogramma verkeersveiligheid 2008-2011 is de basis voor de aanpak daarna. Evaluatie zal uitwijzen of bijstelling van het beleid zinvol is. De huidige aanpak bevat een drietal pijlers:

1. *preventief beleid*, gericht op het voorkomen van verkeersongevallen
2. *subjectief beleid*, gericht op de beleving van de verkeersveiligheid
3. *curatief beleid*, gericht op aanpak van blackspots, waar veel ongevallen gebeuren

Preventief beleid

Het beleid richt zich op voortzetting en intensivering van verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding. Daarnaast is verbetering van de wegbeelden een belangrijk preventie-instrument. Een helder wegbeeld vertelt de weggebruiker welk gedrag daarbij hoort en welke andere weggebruikers er kunnen zijn.

De landelijke visie van Duurzaam Veilig noemt drie categorieën van wegen:

stroomwegen; dat zijn de autowegen en de autosnelwegen;

gebiedsontsluitingswegen; dat zijn binnen de bebouwde kom de wegen met 50 of 70 km/uur en buiten de bebouwde kom de wegen met 80 km/uur;

erftoegangswegen; dat zijn binnen de bebouwde kom de 30 km-zones en buiten de bebouwde kom de wegen met 60 km/uur.

Binnen de stad is een verdere onderverdeling gewenst, vooral om meer invloed te kunnen uitoefenen op de gewenste verdeling van het verkeer over het wegennet. De doorgaande regionale en (inter-) nationale wegen vallen onder de duurzaam veilig categorie “stroomwegen”. De stedelijke hoofdwegen komen overeen met de duurzaam veilig categorie “gebiedsontsluitingswegen”. De

wijkontsluitingswegen vallen tussen “gebiedsontsluitingswegen” en “erftoegangswegen” in. Nu is deze tussencategorie relatief onveilig ingericht, omdat snel rijdend autoverkeer de rijbaan deelt met fietsers en overstekende voetgangers. Daarom is voor deze categorie 50-km wegen een herkenbare inrichting geboden. Streefbeeld is een inrichting van wijkontsluitingswegen als “stadslaan”, waar verkeers- en verblijfsfuncties veilig samengaan. Uiteraard bestaat hier een verband met het weren van doorgaand verkeer en het inpassen van fiets en openbaar vervoer.

Voor de periode tot 2011 zet Den Haag in eerste instantie in op verbetering van het wegbeeld in onveilige winkelstraten en wijkontsluitingswegen met gescheiden rijbanen, maar zonder fietspaden. Uit een grondige analyse van het Haagse wegennet is namelijk gebleken dat juist deze wegen onveilig zijn. Herinrichting van wegen is niet alleen preventief, maar beslist ook curatief, in het geval dat er al ongevallen zijn geweest.

Subjectief beleid

Regelmatig krijgt de gemeente verzoeken om voor de verkeersveiligheid maatregelen te treffen, met name in woonwijken (30 km-zones) en in de omgeving van scholen. Zulke verzoeken vinden hun oorzaak vaak niet in concrete ongevallen, maar ze duiden op de sterke behoefte ongevallen te voorkomen. Het gaat dan ook om het verbeteren van de leefbaarheid. Een zorgvuldige analyse zal aan eventuele maatregelen voorafgaan. Hierbij spelen ook de financiën een rol.

De inrichting van meer 30 km-zones valt zoveel mogelijk samen met noodzakelijk onderhoud. Ook gaat aandacht uit naar betere verkeersveiligheid op schoolroutes aan de hand van de monitor Veilig naar School.

Curatief beleid

Het aantal blackspots, ofwel plekken waar veel ongelukken plaatsvinden, is in de afgelopen periode fors afgenomen van 52 in 2003 naar 11 in 2007. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat ook de afnemende registratie van verkeersongevallen hier een rol speelt. Het streven is gericht op verdere vermindering van het aantal blackspots.

Samengevat:

- Een goede analyse en evaluatie van de aanpak van onveilige situaties.
- Duidelijke wegbeelden, die aan het gewenste verkeersgedrag appelleren.
- Aandacht voor schoolomgeving. Verkeerseducatie.
- Evaluatie van vierjaarlijkse meerjarenprogramma's. Versterkte inzet op uitvoering.

Hoofdstuk 13 Stimuleren schoon en efficiënt goederenvervoer

13.1 Wat willen we bereiken?

Den Haag zet in op een goede bereikbaarheid van de stad voor het goederenverkeer, met een minimum aan negatieve effecten op leefbaarheid en milieu. Een goede bereikbaarheid van Den Haag voor het goederenvervoer draagt bij aan een economisch vitale stad. Winkels, kantoren, horeca en bouwplaatsen kunnen alleen goed functioneren bij adequate bevoorrading. Maar tegelijk kan goederenverkeer op gespannen voet staan met een goede milieukwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het vrachtverkeer levert een onevenredig grote bijdrage aan de luchtverontreiniging in de stad, vooral wat betreft stikstofdioxide.

13.2 Uitgangssituatie

Een gezonde stedelijke economie gaat per definitie gepaard met een flinke stroom stedelijk distributieverkeer. Het overgrote deel van het goederenverkeer in Den Haag vindt plaats op het schaalniveau van de Zuidvleugel. De meeste goederenstromen hebben daarmee een herkomst en bestemming binnen de Zuidvleugel, waarbij de verplaatsingsafstand korter is dan 40 kilometer. Den Haag is vooral een dienstestad. De stad herbergt geen grote (maak)industrie of een bovenregionale handelsfunctie die grote goederenstromen aantrekt. Het vrachtverkeer in de stad bestaat grotendeels uit distributieverkeer, gericht op de grote winkelcentra, regionale bedrijventerreinen en kantoor- en bouwlocaties. Het stedelijk distributieverkeer in Den Haag is relatief efficiënt georganiseerd. De gemiddelde beladingsgraad van vrachtwagens in de stad ligt rond de 80 %. Den Haag hanteert ruime venstertijden (5.00 - 11.30 uur) in het kernwinkelgebied, waarmee het centrum goed bereikbaar is voor goederenverkeer. Door de relatief korte afstanden, de aard van de goederen (vooral pakketten en stukgoederen) en de organisatie van bedrijfsprocessen (just-in-time) behoudt de vrachtwagen zijn dominante positie in het stedelijk distributieverkeer. Het goederenvervoer groeit. Vooral globalisering, kleinere voorraden en een groter en sneller wisselend productaanbod zorgen voor een toename. Just-in-time-bevoorrading maakt inzet van kleinere vrachtwagens en bestelbusjes nodig. De sterkste groei van het vrachtverkeer zal er op de snelwegen zijn. In de Haagse regio neemt de hoeveelheid vrachtverkeer op de A4 sterk toe. Bij voltooiing van deze weg verbindt de A4 de Rotterdamse haven, de Greenport Westland, het glasareaal rond Bleiswijk, de Bollenstreek, Schiphol en de Amsterdamse haven met elkaar. De A4 vormt daarmee de ruggengraat voor het goederenvervoer tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Op deze rijksweg ligt het aandeel goederenverkeer tussen de 10 en 15 %. Het aandeel vrachtverkeer op de stedelijke wegen in Den Haag is lager en varieert tussen de 3 en de 6 %. Op die stedelijke wegen zal een beperkte groei plaatsvinden. Niet al het goederenvervoer in Den Haag vindt met de vrachtwagen plaats. Bij het vervoer van bulkgoederen heeft ook de binnenvaart een aanzienlijk aandeel. In Den Haag gaat het dan hoofdzakelijk om het bulkvervoer van bouwmaterialen (zand, grint) en om de afvoer van afval.

13.3 Hoe bereiken we een schoon en efficiënt goederenvervoer?

De gemeente en marktpartijen hebben een gezamenlijk belang bij een efficiënte en schone bevoorrading van de stad, waarbij goederenstromen zoveel mogelijk gebundeld zijn: het vrachtverkeer gebundeld op een beperkt aantal wegen en goederen in een beperkt aantal vrachtwagens. Uitgangspunt is dat het goederenvervoer primair een verantwoordelijkheid is van

marktpartijen en dat dus de markt het zelf naar behoefte organiseert. De rol van de gemeente is stimulerend en faciliterend, vooral ook bij (grensverleggende) initiatieven voor schoner en efficiënter goederenvervoer.

Het streefbeeld is een stad, waar het vrachtverkeer is geconcentreerd op een beperkt aantal goed ingerichte hoofdwegen, waar schone vrachtwagens rijden met een hoge beladingsgraad. Hierna is het goederenvervoerbeleid uitgewerkt in vijf speerpunten:

- Bundelen van vrachtverkeer op (stedelijke) hoofdwegen;
- Bundelen van goederenstromen en het verder verhogen van de beladingsgraad;
- Stimuleren van de inzet van schone voertuigen voor stedelijke distributie;
- Een binnenvaarthaven voor de aanvoer van bouwmaterialen en de afvoer van afval;
- Vervoer van gevaarlijke stoffen.

13.3.1 Bundelen van vrachtverkeer op hoofdwegen

De belangrijke bestemmingsgebieden voor vrachtverkeer moeten via het hoofdwegennetwerk goed bereikbaar zijn. Het gaat in de eerste plaats om de grotere regionale winkelcentra, bedrijventerreinen en kantoorconcentraties. Het vrachtverkeer dient gebruik te maken van de regionale en stedelijke hoofdwegen in Den Haag. Een goede doorstroming en een weginrichting die mede is afgestemd op vrachtverkeer stimuleren dit. Daarnaast kunnen ICT-voorzieningen bijdragen aan een juiste routekeuze. Het bundelen van vrachtverkeer op een beperkt aantal wegen maakt het ook mogelijk om specifieke maatregelen te treffen voor een goede verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Gezien het relatief lage percentage vrachtverkeer op de stedelijke wegen is er geen aanleiding om exclusieve rijstroken voor vrachtverkeer te reserveren.

Specifieke aandacht voor het goederenvervoer is wel nodig bij de studie naar betere doorstroming op de A4. Het gaat dan met name om de gevolgen van grote stromen vrachtverkeer voor soepel in- en uitvoegen en weefbewegingen.

Omdat het meeste vrachtverkeer zich beweegt op het regionale schaalniveau, werkt Den Haag mee aan een regionaal kwaliteitsnetwerk voor het goederenvervoer door Haaglanden. Dit netwerk omvat de belangrijkste wegen en voorkeursroutes voor ontsluiting van regionale winkelcentra en bedrijventerreinen.

13.3.2 Bundelen van goederenstromen en verhoging van de beladingsgraad

Om de groei van het vrachtverkeer in de stad te beperken zet de gemeente in op een sterkere bundeling van ladingstromen. Dat kan leiden tot een hogere beladingsgraad van vrachtwagens, waardoor er minder vrachtwagens noodzakelijk zijn voor het vervoer van dezelfde hoeveelheid goederen. Ook verladers en vervoerders hebben belang bij bundeling van goederenstromen. Een sterkere bundeling van goederenstromen maakt immers een efficiënte inzet van vrachtwagens mogelijk.

Kansen voor bundeling van ladingstromen zijn vooral aanwezig bij grote stromen goederenverkeer naar geconcentreerde bestemmingen, zoals de Haagse binnenstad en regionale bedrijventerreinen. De gemeente wil marktpartijen stimuleren om hun vrachtstromen naar de stad sterker te bundelen. Daartoe ondersteunt zij initiatieven voor bundeling door marktpartijen, die leiden tot een substantiële besparing op het aantal voertuigbewegingen.

De inzet van lange zware vrachtwagens (LZV's) leidt ook tot een sterkere bundeling van goederenstromen. Een LZV kan door zijn lengte van 25 meter meer lading meenemen dan een gewone vrachtwagen en zijn met name geschikt voor de grotere ladingstromen tussen

bedrijventerreinen, havens en distributiecentra. De gemeente staat positief tegenover de inzet van hiervan naar regionale bedrijventerreinen die goed vanaf de snelweg bereikbaar zijn. Daarom heeft de gemeente in 2008 ontheffingen verleend voor inzet van LZV's op de bedrijventerreinen Ypenburg en Forepark. Indien hiertoe een aanvraag binnenkomt, zal de gemeente nagaan of LZV's ook inzetbaar zijn voor het bedrijventerrein Zichtenburg. Andere bestemmingen voor goederenverkeer in Den Haag komen voorlopig niet in aanmerking voor inzet van LZV's.

Voldoende logistieke ruimte voor (stads)distributiecentra

De bundeling van ladingstromen naar winkels, bedrijven en particulieren in de Haagse regio is de zorg en verantwoordelijkheid van logistieke dienstverleners op regionale distributiecentra. Deze centra functioneren ook als stadsdistributiecentra voor winkelcentra in de regio. Het gaat dan bijvoorbeeld om het logistieke centra van DHL en TNT op bedrijventerreinen Ypenburg en Forepark. De distributiecentra bevinden zich op locaties in de nabijheid van de snelwegen, die zowel goed bereikbaar zijn vanuit de regio als vanuit de Randstad. Zeker de locaties in de A4-zone zijn geschikt voor logistieke activiteiten door de goede bereikbaarheid uit alle windrichtingen. Gezien de verwachte groei van de hoeveelheid goederenverkeer zal ook de vraag naar logistieke ruimte in de periode tot 2030 groeien. Dat is een gegeven om rekening mee te houden bij de (her)inrichting van regionale bedrijventerreinen in de A4-zone. Den Haag wil voldoende ruimte voor distributiecentra, met bundeling van ladingstromen.

13.3.3 Milieuzone vrachtverkeer

Schone vracht- en bestelwagens beperken de onevenredig grote bijdrage aan de luchtverontreiniging van het vrachtverkeer. In 2008 is een milieuzone voor vrachtverkeer in de Haagse binnenstad ingevoerd, op dezelfde wijze als in een aantal andere grote Nederlandse gemeenten. Het kernwinkelgebied is alleen toegankelijk voor schone vrachtwagens met een Euro 4- of 5 motor of een Euro 2/3-motor met roetfilter. In overleg met het Rijk en de brancheorganisaties wil Den Haag de eisen in de milieuzone blijvend verscherpen. De gemeente anticipeert daarmee op het verschijnen van steeds schonere auto's op de markt. Na 1 juli 2013 is het kernwinkelgebied alleen nog toegankelijk voor vrachtauto's die aan de strengste Euro 4/5-normen voldoen. Na 2015 zijn uitsluitend nog Euro 5-vrachtwagens toegestaan.

13.3.4 Een binnenvaarthaven voor bouwmaterialen en afval

Den Haag beschikt over binnenhavens in de Binckhorst voor de aanvoer van bouwmaterialen als zand en beton en voor de afvoer van afval. Voor deze bulkstromen is vervoer over water de meest aangewezen weg. Ter vergelijking: voor de aanvoer van de hoeveelheid zand in één binnenvaartschip zouden 20 tot 30 vrachtwagenritten noodzakelijk zijn. Deze havenfuncties ontlasten dus de stedelijke weginfrastructuur. De grote binnenstedelijke bouwopgave in de periode 2010-2030, maakt de binnenhavens des te belangrijker. Binnen de Haagse agglomeratie moet ruimte voor havenfuncties beschikbaar blijven. Indien de herontwikkeling van de Binckhorst een uitplaatsing van havenfuncties tot gevolg heeft, moet binnen de agglomeratie een nieuwe locatie voor havenfuncties beschikbaar komen, mogelijk in de Vlietzone. Daarbij is goede fasering van groot belang. Eventuele opheffing van havenfuncties in de Binckhorst mag pas na realisatie van een nieuwe locatie voor havenfuncties.

13.3.5 Vervoer van gevaarlijke stoffen

Een speciale categorie goederenvervoer bestaat uit het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het vervoer hiervan mag alleen plaatsvinden via de door de gemeente vastgestelde routes voor gevaarlijke stoffen. Vervoer van gevaarlijke stoffen buiten deze routes mag uitsluitend, als de gemeente ontheffing heeft verleend.



Voorkeursroutes vrachtverkeer

- voorkeursroute vrachtverkeer vanaf de rijksweg
- rijksweg
- belangrijke bestemming vrachtverkeer over de weg

Milieuzone



Kaart 13.1: Voorkeursroutes vrachtverkeer

Hoofdstuk 14 Indicatief uitvoeringsprogramma

14.1 Inleiding

In de Haagse Nota Mobiliteit is het beleid uitgewerkt naar modaliteit: fiets, openbaar vervoer, auto, lopen en ketenmobiliteit. Voor deze modaliteiten zijn doelstellingen geformuleerd, die aangeven aan welke kwaliteitseisen de infrastructuur moet voldoen. Daarbij horen investeringen waarmee de kwaliteit van de infrastructuur op orde wordt gebracht. Het gaat dan bijvoorbeeld om de realisatie van RandstadRail en stertroutes voor de fiets. In een aantal gevallen zijn onderzoeks- en uitwerkingsopgaven geformuleerd, zoals voor de inrichting van het stedelijke hoofdwegennetwerk.

In dit hoofdstuk is een aanzet gegeven voor een uitvoeringsprogramma verkeer en infrastructuur. De projecten en uitwerkingsopgaven die uit de nota voortvloeien zijn hierin zo concreet mogelijk benoemd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Lopende projecten
- Lopende programma's en bijbehorende maatregelen
- Uit te werken projecten, maatregelen en onderzoeken

Voor zover bekend, is indicatief aangegeven welke investeringen met de verschillende projecten gemoeid zijn en in welke periode de projecten uitgevoerd kunnen worden. Het gaat om voorlopige globale ramingen van de kosten om enig inzicht te krijgen in de toekomstige investeringsvolumes. De financiering van de genoemde projecten, verkenningen en planstudies wordt niet door besluitvorming over de Haagse Nota Mobiliteit geregeld. Voor de lopende projecten en programma's is financiering door middel van college- en of raadsbesluiten gedekt, zoals het Meerjarenprogramma Fiets, het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid, het Actieplan Luchtkwaliteit en het Actieplan Omgevingslawaaï. De financiële consequenties van diverse nieuwe projectvoorstellen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen, worden nader uitgelicht bij de separate uitwerking van deze projecten als onderdeel van planstudies en verkenningen. Besluitvorming over deze projecten en bijbehorende financiering vindt te zijner tijd plaats bij behandeling van de projectvoorstellen in college c.q. gemeenteraad. In het vervolg op deze nota moet het uitvoeringsprogramma verder worden uitgewerkt en aangescherpt.

14.2 Lopende projecten

Bij het opstellen van het verkeersbeleid is rekening gehouden met lopende projecten en beleidsvoornemens, voor zover die van invloed zijn op de netwerken (aanbodzijde) en sociaaleconomische ontwikkeling (vraagzijde) van de stad. Lopende projecten zijn opgenomen in diverse reguliere investeringsschema's zoals MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), RNM (Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden), IpSO (Investeringsprogramma Stedelijke Ontwikkeling) en VIP (Voortgangsrapportage Infrastructuur Projecten). In de projectenlijst (14.5) zijn de voor Den Haag belangrijke, grootschalige, projecten opgenomen.

14.3 Lopende programma's

Binnen verkeer en vervoer en de hieraan gelieerde onderwerpen is een aantal (actie)programma's opgesteld waarin een groot scala aan maatregelen is opgenomen. Deze maatregelen zijn in lijn met

het in deze nota voorgestelde beleid. In onderstaand overzicht een greep uit de voorgestelde maatregelen(pakketten).

Meerjarenprogramma Fiets 2007-2010

De gemeente Den Haag voert een actief beleid om het fietsen in de stad aantrekkelijker te maken en de verkeersveiligheid van de fietser te verbeteren. Het meerjarenprogramma draagt hieraan bij door realisatie van hoogwaardige fietsroutes en stallingsvoorzieningen. Het meerjarenprogramma concentreert zich op de realisatie van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, waarbij wordt gestreefd naar realisatie van vrij liggende fietspaden en het vervangen van tegels door asfalt.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2008-2011

Op basis van een verkeersveiligheidsanalyse is het Beleidsprogramma Verkeersveiligheid opgesteld. Het beleidsprogramma geeft aan waar het beleid zich de komende jaren op zal richten:

- Verbeteren van het wegbeeld in onveilige winkelstraten en ontsluitingswegen met gescheiden rijbanen maar zonder fietspaden.
- Het voortzetten en intensiveren van verkeerseducatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op schoolroutes en in de schoolomgeving.
- Doorgaan met de inrichting van 30 km/u gebieden

Hiervoor is totaal een globaal bedrag aan investeringen van 4,8 miljoen (incl. bijdrage Haaglanden) over een periode van 4 jaar nodig.

Milieuprojectenplan 2006-2010

Het verkeer- en vervoersbeleid van Den Haag is gericht op een betere bereikbaarheid, maar ook op vergroting van de leefbaarheid, waaronder een goede luchtkwaliteit. Er zijn vier typen maatregelen te onderscheiden:

- bronmaatregelen die de uitstoot per voertuig moeten beperken;
- het veranderen van de vervoersbehoefte of vervoerwijze;
- verkeersmaatregelen;
- gedragsmaatregelen.

Een significante maatregel uit het Milieuprojectenplan is het stimuleren van de vraag naar aardgas als brandstof voor motorvoertuigen. In december 2006 is het eerste vulpunt op Forepark geopend. Ook bussen en wagenparken van derden gaan over op aardgas of een milieuvriendelijker alternatief.

Actieplan Luchtkwaliteit 2007-2015

De luchtkwaliteit in Den Haag verbetert gestaag. Toch zouden er, bij ongewijzigd beleid, in 2015 nog een aantal locaties zijn waar de normen overschreden worden. Conform het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft het Actieplan Luchtkwaliteit Den Haag 2007-2015 aan welke maatregelen de gemeente neemt om te gaan voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Het belangrijkste doel hiervan is het waarborgen van de gezondheid van de bewoners en bezoekers van de stad. Daarnaast is het voldoen aan de normen voor de luchtkwaliteit cruciaal voor de realisatie van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

De krachtigste maatregelen in het actieplan zijn de invoering van een milieuzone voor vrachtverkeer in het centrum, het schoner maken van het particuliere wagenpark en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. De andere maatregelen vormen daarop een noodzakelijke aanvulling.

Om de ambities uit het Actieplan Luchtkwaliteit te kunnen realiseren is ca. €500 miljoen nodig, waarvan €60 miljoen uit het actieplan wordt gedekt. In het actieplan zijn ook projecten opgenomen (bijvoorbeeld het Verkeerscirculatieplan binnenstad) die separaat worden gefinancierd.

Actieplan Omgevingslawaaï Den Haag 2008-2013

Den Haag zet in het actieplan omgevingslawaaï in op twee beleidssporen om de geluidsproblematiek zoveel mogelijk te beperken:

Algemene beleidsmaatregelen die ervoor moeten zorgen dat het aantal (ernstig) gehinderden niet verder toeneemt. Hierin passen bronmaatregelen, zoals stillere auto's en stillere banden, concentratie van het doorgaande autoverkeer op een beperkt aantal hoofdwegen en maatregelen om het gebruik van fiets- en openbaar vervoer te stimuleren.

Een gerichte aanpak van de meest urgente knelpunten waar de plandrempel van 68 dB(A) wordt overschreden. Locatiespecifiek maatwerk in de vorm van (een combinatie van) verkeers-, weg- en/of woningmaatregelen moet ervoor zorgen dat deze knelpunten worden opgelost.

De maatregelen in het actieplan worden verder uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma, dat is afgestemd op het programma voor wegonderhoud, ruimtelijke plannen en de geluidssaneringen (A-lijst).

14.4 Uit te werken projecten, maatregelen en onderzoeken

Een deel van de, voor de HNM relevante, (regionale) projecten zijn opgenomen in lopende verkenningen, planstudies en uitvoeringsprogramma's. Daarnaast levert de Haagse Nota Mobiliteit een aantal nieuwe opgaven op:

Verkenningen

- **MIRT-verkenning Haaglanden.** (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In 2009-2010 vindt de brede MIRT-verkenning Haaglanden plaats onder leiding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het betreft een gebiedsgerichte verkenning, die ruimtelijke opgaven beziet in samenhang met weginfrastructuur en openbaar vervoer. Betrokken partijen zijn Rijkswaterstaat, Ministerie van VROM, provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag. De studie moet leiden tot een breed gedragen ontwikkelingsstrategie tot 2040 die resulteert in een besluit over oplossingen voor de periode tot 2020. De hieruit voortvloeiende projecten moeten in de planstudietabel van het MIRT worden opgenomen.
- **Verkenkende studies Internationale Ring West en Oost.** Op basis van de preverkenning Internationale Ring staan twee verkenningen voor de hoofdwegenstructuur geagendeerd: 1) de verkenning Internationale Ring-Oost (verbetering weefbewegingen, aansluiting HWN – OWN, ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer op de A4 tussen Harnasch en Noordelijke Randweg) en 2) de verkenning Internationale Ring-West (opwaardering Zuidelijke Randweg/Noordwestelijke Hoofdroute). In samenhang met de uitkomsten van de MIRT-verkenning vinden deze verkenningen plaats in de periode 2009-2011.
- **Verkenning Prinses Beatrixlaan Rijswijk.** Voor een betere ontsluiting van Den Haag Zuid-west zet Den Haag, na realisatie van het Trekvliettracé, ook in op opwaardering van de Prinses Beatrixlaan. Het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Rijswijk doen in 2009 een haalbaarheidsstudie naar ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan. Aansluitend gaat, mede afhankelijk van de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie, een verkenningssstudie van start.
- **Herkenbare inrichting stedelijke hoofdwegen en stadslanen.** Voor het stedelijk hoofdwegenet en de wijkontsluitingswegen start de gemeente Den Haag een verkenning,

waarin het wegbeeld en de infrastructurele voorzieningen voor deze wegcategorieën worden uitgewerkt. De inrichting van deze wegen moet beter in overeenstemming worden gebracht met de beoogde functies. Een duidelijk herkenbare inrichting van deze wegen moet weggebruikers beter duidelijk maken welk (verkeers-)gedrag er verwacht wordt. Voor stedelijke hoofdwegen wordt daarbij ook nagegaan of de vereiste doorstromingskwaliteit behaald wordt. Voor wijkontsluitingswegen wordt nagegaan welke wegen worden belast door doorgaand (sluip-) verkeer. De herinrichting van stedelijke wegen en stadslanen zal zoveel mogelijk worden gekoppeld aan gebiedsontwikkelingen en reguliere onderhouds-, riolerings-, en reconstructieplannen.

- In het kader van de **Masterplannen die op basis van de Structuurvisie zijn ontwikkeld**, doet de Gemeente Den Haag verkenningen naar de mogelijkheden voor aanpassing en/of uitbreiding van de infrastructuur, zowel voor het openbaar vervoer, de fiets als de auto.
- In het kader van **duurzame mobiliteit** wil de gemeente nagaan hoe zij de introductie van schone voertuigen in de stad kan versnellen. De gemeente wil in samenwerking met marktpartijen en gebruikers een strategie ontwikkelen die een impuls geeft aan een snellere introductie van schone voertuigen en alternatieve brandstoffen die vorm geven aan een transitie van fossiele naar duurzame energie.
- De invoering van een **kilometerprijs en spitsheffing** kan een belangrijke bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid van de Haagse toplocaties. Daarnaast kan de invoering van prijsbeleid leiden tot verschuivingen binnen het wegennetwerk. Het invoeren van een kilometerprijs vereist daarom een zorgvuldige aanpak op Zuidvleugelniveau, waarbij van stedelijke, regionale en rijkswegen als één samenhangend netwerk in beschouwing worden genomen. Den Haag wil hiertoe meewerken aan een **netwerkbeprijzingsplan** voor de Zuidvleugel, dat in nauw overleg tussen gemeenten, regio's en rijk moet worden opgesteld.

Planstudies

- Een aantal **grote wegprojecten** verkeert in de planstudiefase, dat wil zeggen dat uitwerkingen naar definitieve ontwerpen en voorbereidingen voor aanbesteding gestart zijn. In regionaal verband, onder regie van RWS en/of SGH, zijn dat onder andere het Trekvliettracé (2015), de A4 Delft – Schiedam (2015), de verbinding A13-A16 (2015-2020), de Rijnlandroute (2015-2020) en voor de langere termijn (na 2020) de verbreding van de A4 Leiden – Den Haag. In totaal gaat het om een geraamd budget van circa 2,5 – 3,5 miljard euro.
- Conform de afspraken met het Rijk over het **Trekvlittracé** zal de gemeente Den Haag in 2009/2010 in een planstudie onderzoeken welke aanpassingen van de **Neherkade** nodig zijn om de groei van het verkeer op te vangen. Hierbij wordt rekening gehouden met de aanleg van het Trekvliettracé en de gewenste evenwichtige verdeling van het verkeer over het regionale wegennet.
- Het **openbaar vervoer netwerk** wordt versterkt door investeringen in Stedenbaan en Netwerk RandstadRail en een aansluiting van Den Haag op de HST-Oost. Voor de verbetering van de aansluiting op het Internationale Netwerk van Hogesnelheidstreinen is het Rijk een planstudie gestart naar de realisatie van de **HST-Oost**. In het kader van **Stedenbaan** wordt geïnvesteerd in nieuw materieel met een lage vloer (Sprinters), hogere frequenties, P+R-voorzieningen bij stations en betere stallingsvoorzieningen voor de fiets.

- In het kader van **Netwerk RandstadRail** wordt een groot aantal tramlijnen opgewaardeerd naar RandstadRailniveau. Voor de gemeente Den Haag ligt de prioriteit bij opwaardering van het netwerk in de Centrale Zone dat de Haagse toplocaties bedient. In het verlengde hiervan wil de gemeente, in samenwerking met het Stadsgewest, onderzoek doen naar realisatie van hoogwaardige regionale RandstadRailverbindingen op de relaties:
 - Den Haag Centrum – Binckhorst – Hoornwijck - Vlietzone – Delft (lijn 1)
 - Den Haag CS – Koninginnengracht – Scheveningen Bad. (lijn 9)
 - Den Haag HS – Scheveningen Haven (lijn 11)
 - Den Haag HS – Binckhorst - Vlietzone - station Ypenburg – Zoetermeer (lijn 11)
 Onderdeel van Netwerk Randstad is ook de realisatie van **tophaltes**, waarbij aandacht wordt besteed aan verbeterde **looproutes**.
- In samenwerking met het Stadsgewest Haaglanden wil de gemeente uitwerking geven aan de realisatie van **HOV-tangenten** en **HOV-buscorridors** naar het Westland en Wassenaar/Leiden. Uitgangspunten voor de uitwerking zijn een goede doorstroming en gestrekte tracés, die een directe relatie leggen tussen concentraties van werkgelegenheid, voorzieningen en stations.
- In samenwerking met het Stadsgewest Haaglanden wil De Haag onderzoeken hoe de doorstroming op het regionale railnetwerk kan worden geoptimaliseerd door toepassing van **dynamisch verkeersmanagement (DVM)**
- In het kader van het **meerjarenprogramma fiets 2010 – 2013** zal uitwerking worden gegeven aan de realisatie van de 14 **sterroutes** in het fietsnetwerk. Daar waar de fietsroutes door de Haagse ontwikkelingsgebieden lopen, is de inrichting van de sterroutes onderdeel van de gebiedsontwikkeling. De uitwerking van de sterroutes moet in nauw overleg met het stadsgewest Haaglanden en regiogemeenten plaatsvinden.
- In het kader van het meerjarenprogramma fiets 2010 – 2013 zal ook uitwerking worden gegeven aan de realisatie van ontbrekende schakels op de **“recreatieve ronde”** die Haagse parken, duinen en recreatiegebieden met elkaar verbindt.
- De Gemeente Den Haag zal een studie uitvoeren naar de mogelijkheden om de **stallingscapaciteit in de binnenstad** te vergroten met minimaal 2.500 fietsparkeerplaatsen. Een belangrijk onderdeel hiervan is het in beeld brengen van locaties voor realisatie van grootschalige inpandige voorzieningen in directe aansluiting op fietsroutes en kernwinkelgebied.
- Om de groei van het aantal autobezoekers aan de binnenstad te kunnen opvangen, zal worden onderzocht of en hoe **bestaande parkeervoorzieningen aan de rand van (de noordzijde van) de binnenstad** beter benut kunnen worden. Het daarbij ook om betere benutting van restcapaciteit en ontwikkeling van Park & Walk.
- In woongebieden met een structureel tekort aan parkeerplaatsen is aanleg van nieuwe parkeerplaatsen geboden. De gemeente wil een stimulerende en initiërende rol spelen, bijvoorbeeld door **wijkparkeerprogramma's** te maken. Daarbij wordt nadrukkelijk samenwerking gezocht met bewoners, marktpartijen en woningcorporaties. De aanpak en organisatie van gebouwde parkeervoorzieningen in woongebieden is onderdeel van deze aanpak.

Uitvoering

- Tot 2010 (2015) zijn het Verkeerscirculatieplan Binnenstad (45 M€), de Put (35 M€) en een P+R- voorziening bij Ypenburg in uitvoering. De Hubertustunnel is opgeleverd in 2008.
- Er is een aanvang gemaakt met de realisatie van de spoortunnel Delft.
- Er is een aanvang gemaakt met het toegankelijk maken van bus- en tramhaltes.
- Het DVM-plan voor het Verkeerscirculatieplan Binnenstad staat op punt van uitvoering.
- Tenslotte komen er in het kader van Parkeerkader Den Haag 2010-2020 een continue monitoring van de parkeerdruk op straat, een nadere uitwerking van (gedifferentieerde) parkeertarieven en verdere invoering van betaald parkeren.
- De bestaande recreatieve fietsroutes in Den Haag worden bewegwijzerd middels het systeem van knooppunten bewegwijzering.
- Met de realisatie van een shuttleverbinding tussen RandstadRail en Rotterdam – The Hague Airport, wordt luchthaven beter bereikbaar vanuit Den Haag.
- De projecten zijn samengevat in de projectenlijst (paragraaf 14.5).

14.5 Projectenlijst

Project (lopend)	Trekker	Fase	Planning uitvoering				Globale raming	Gedekt door (conform IPSO)
Auto/wegennet			< 2010	2010-2015	2015-2020	> 2020	Miljoen €	
Hubertustunnel	Den Haag	Gereed					150	150: Rijk – Provincie – Den Haag
Verkeerscirculatieplan Binnenstad	Den Haag	Uitvoering					45	45: Den Haag
De Put	Den Haag	Uitvoering					35	35 Den Haag
A4 Delft-Schiedam	RWS	Planstudie					650-950	P.M.
Trekvliettracé	Haaglanden	Planstudie					450	225: Rijk 112,5: Haaglanden 112,5: Den Haag
Neherkade	Den Haag	Verkenning					140	P.M. : Haaglanden 40 + P.M.: Den Haag
Verbreding A4 Leiden – Den Haag	RWS	Planstudie					P.M.	P.M.
A13/A16	RWS	Planstudie					1.000	650 + 350
Rijnlandroute	Provincie	Planstudie					500	P.M.
Beatrixlaan (Rijswijk)	Haaglanden	Verkenning					50-100	P.M.
Internationale Ring West (NW-Hoofdroute, Zuidelijke Randweg)	Den Haag	Verkenning					450	P.M.
Internationale Ring Oost (A4 Harnasch – N14 incl. aansluitingen OWN-HWN)	Den Haag RWS	Verkenning					400	P.M.
Schenkverbinding	Den Haag	Pre-verkenning					250	P.M.
OV/lijnnennet								
Den Haag Centraal	Haaglanden	Uitvoering					200	200: Rijk – Haaglanden – Den Haag
Eindpunt Erasmuslijn bij CS	Haaglanden	Planstudie					25	P.M.
Stedenbaan	Haaglanden	Planstudie						P.M.
Viersporig traject Rijswijk – Schiedam, incl. spoortunnel	Min VenW	Uitvoering					390-600	P.M.
HST-Oost	Min VenW	Planstudie					200+	P.M.
Shuttle RandstadRail – Rotterdam Airport	Stadsregio Rotterdam	Uitvoering					P.M.	P.M.

Project (nieuw)	Trekker	Fase	Planning uitvoering			Globale raming	Gedekt door
Auto/wegennet			2010-2015	2015-2020	> 2020	Miljoen €	
Herkenbare inrichting stedelijke hoofdwegen en stadslanen.	Den Haag	Verkenning				P.M.	P.M.
P+R							
Inrichting Haagse P+R-voorzieningen	Den Haag Haaglanden	Planstudie				60	P.M.
OV/lijnnnet							
RandstadRail regio trajecten : lijn 1 CS – Binckhorst – Vlietzone - Delft lijn 9 CS-Koninginnegracht-Scheveningen Bad lijn 11 HS – Lijn 11-zone – Scheveningen Haven	Haaglanden	Planstudie				575	100: Rijk + P.M.
RandstadRail regiotraject Lijn 11 HS – Binckhorst – Vlietzone – station Ypenburg - Zoetermeer	Haaglanden	Verkenning				P.M.	P.M.
Inrichting HOV-Tangenten en regionale buscorridors	Haaglanden	Verkenning				250	P.M.
RandstadRail aggro-trajecten (hogere frequentie, nieuw materieel, meer capaciteit, doorstroming kruispunten, reisinformatie, toegankelijke haltes, tophaltes)	Haaglanden	planstudie				175	P.M.
Toegankelijk maken bushaltes	Haaglanden	Uitvoering				12	12: Haaglanden - Provincie
Fiets							
Realisatie sterroutes, voltooiing hoofdnet, inrichting recreatieve ronde	Den Haag Haaglanden	Planstudie				200	P.M.
Verruiming stallingscapaciteit binnenstad	Den Haag	Planstudie					P.M.
Dynamisch Verkeersmanagement							
DVM-plan Verkeerscirculatieplan Binnenstad (CityDrips)	Den Haag	Uitvoering				12	6: Den Haag 6: Rijk – Haaglanden
Aanpassen bestaande VM-maatregelen (Verkeerslichten, bewegwijzering, DVM)	Den Haag	Planstudie				5	P.M.
Uitbreiding DVM-netwerk Den Haag	Den Haag	Planstudie				2	P.M.
Invoering HNM regelscenario's	Haaglanden	Planstudie				0,5	P.M.
Optimalisatie doorstroming regionaal railnet door DVM-maatregelen.	Haaglanden	Verkenning				5+	P.M.

Project (nieuw)	Trekker	Fase	Planning uitvoering			Globale raming	Gedekt door
Parkeren			2010-2015	2015-2020	> 2020	Miljoen €	
Monitoring parkeerdruk op straat	Den Haag	Uitvoering				P.M.	P.M.
Invoeren/uitbreiden betaald parkeren in woongebieden	Den Haag	Uitvoering				P.M.	P.M.
Benutting bestaande parkeercapaciteit aan rand binnenstad (o.a. noordzijde binnenstad)	Den Haag	Planstudie				P.M.	P.M.
Wijkparkeerprogramma's; uitbreiding parkeercapaciteit (in gebouwde voorzieningen) in woonwijken met structureel tekort aan parkeerplaatsen.	Den Haag	Planstudie				120 + P.M.	P.M.
Prijsbeleid							
Onderzoek netwerkbeprijzingsplan voor invoering kilometerprijs en spitstarief in de Zuidvleugel	Haaglanden Den Haag	Verkenning				P.M.	P.M.
Duurzame mobiliteit							
Strategie voor versnelde introductie van schone voertuigen en brandstoffen.	Den Haag	Verkenning				P.M.	P.M.
Masterplannen							
Aanpassen / uitbreiden infrastructuur als onderdeel ruimtelijke ontwikkeling	Den Haag					P.M.	P.M.

Hoofdstuk 15 Aanzet monitoren van het beleid

15.1 Rapportage: doelen, indicatoren en metingen

Om te kunnen beoordelen of beleid effectief is, zijn concrete doelstellingen, meetbare criteria en regelmatige rapportages nodig. In deze nota zijn de doelstellingen zo veel mogelijk zo geformuleerd dat ze meetbaar zijn. Om de effectiviteit van het beleid te kunnen bepalen en om eventueel te kunnen bijsturen is een regelmatige rapportage nodig van de stand van zaken. Dit is te bereiken met systematisch monitoren.

Een monitor presenteert over een langere periode belangrijke indicatoren van het beleid. De indicatoren moeten eenduidig omschreven zijn en stelselmatig te meten en bij te houden. Om de kosten te beperken en het proces overzichtelijk te houden moet het aantal indicatoren beperkt zijn. De te monitoren aspecten hebben ook een relatie met de rapportages voor het beleid op stadsgewestelijk (RNM), provinciaal (RVVP) en nationaal niveau (NoMo). Om redenen van efficiency en eenduidigheid moeten de indicatoren en metingen zo veel mogelijk hierbij aansluiten, zodat gegevens eenvoudig uit te wisselen zijn.

De beleidsdoelen voor 2020 zijn in deze nota zo veel mogelijk kwantificeerbaar omschreven. Voor een goed beeld, of de doelstellingen naderbij komen, zijn praktisch bruikbare indicatoren benodigd. Ze moeten aansluiten op de topindicatoren.

Eerst is een nulmeting nodig. Mogelijk dat in sommige gevallen afspraken vooraf gewenst zijn over de wijze waarop en bij welke waarden bijsturing van het beleid zinvol is. Het voorstel is met ingang van 2010 elke twee jaar een voortgangsrapportage te maken.

15.2 Inhoud van de monitor HNM

In de HNM staan de volgende doelen. Per doel is aangegeven hoe de monitor een en ander volgt en hoe de aansluiting is op lopende onderzoeken en rapportages.

- **In 2020 is voldaan aan de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit en geluidsproductie. Hier gaat het om het voldoen aan de wettelijke kaders voor geluid, stikstofoxide (NOx) en fijnstof (PM10).**
Dat sluit aan bij de jaarlijkse rapportages van de topindicatoren voor lucht en geluid en de reguliere rapportages richting rijksoverheid voor de geluidsbelasting en luchtkwaliteit.
- **Den Haag accepteert een beheerste groei van de automobilititeit en wil het grootste deel van de mobiliteitsgroei tot 2020 opvangen in het openbaar vervoer en op de fiets.**
Bezien wordt of tegelijk met het landelijke MON-onderzoek een op Den Haag gericht onderzoek mogelijk is, aangevuld met gegevens uit tellingen op de cordons binnenstad, gemeentegrens en Internationale Ring.
- **Den Haag stimuleert het gebruik van schone brandstoffen (zoals aardgas en elektriciteit) en heeft daarbij een voorbeeldfunctie.**
Hierbij zijn gegevens nodig van het Centraal Bureau voor de Statistiek over het aandeel voertuigen, dat gebruikmaakt van schone brandstoffen.
- **De maximaal aanvaardbare reistijd tussen de stadsrand (voor de auto) of het hoofdstation (OV) en de toplocaties is 20 minuten in de spits. De bijbehorende betrouwbaarheidseis is dat deze reistijd in 95 % van alle gevallen haalbaar is.**

Ook hier is aansluiting bij de jaarlijkse rapportage van de topindicatoren. De reistijd is te bepalen op basis van maandelijks in de ochtendspits te rijden trajecten op de voorkeursroutes. Daarmee is tevens de mate van betrouwbaarheid te berekenen.

- **Het aantal instappers in het OV van, naar en in Den Haag moet tot 2020 met 40 % toenemen. Daarmee moet het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split groeien van 27 % nu naar 31 % in 2020. In 2030 bedraagt de groei van het aantal instappers 50 %.**
De jaarlijkse rapportage van de topindicatoren zorgt voor logische aansluiting. Het Stadsgewest Haaglanden krijgt het verzoek om op basis van gegevens van de OV-chipkaart gegevens aan te leveren over de groei van het OV-gebruik. Bezien wordt of vergelijkbaar met het MON voor Den Haag onderzoek mogelijk is.
- **Het fietsgebruik in Den Haag moet tot 2020 met 30 % groeien en tot 2030 met 50 %.**
Er zal aansluiting zijn op de jaarlijkse rapportage van de topindicatoren. De topindicator fietsindex krijgt zo mogelijk een aanvulling met gegevens vergelijkbaar met het MON.
- **Doorgaand autoverkeer gaat via de (boven)regionale en stedelijke hoofdwegen.**
De basis hiervoor vormen tellingen op nader te bepalen locaties in de stad.
- **De norm voor de trajectsnelheid in de spits is 25 tot 40 km per uur op regionale hoofdwegen en 20 tot 25 km per uur op stedelijke hoofdwegen.**
Er is aansluiting bij de jaarlijkse rapportage van de topindicatoren. Door regelmatig in de ochtendspits trajecten te rijden op de omschreven hoofdwegen is de trajectsnelheid te bepalen. Zoveel mogelijk zal dat aansluiten bij de metingen die het Stadsgewest Haaglanden reeds uitvoert.
- **Tot 2020 moeten 1500 P+R-parkeerplaatsen komen in Den Haag, en 3000 in de periode tot 2030.**
Er vindt een telling plaats, welk aantal parkeerplaatsen beschikbaar is voor P+R.
- **Rond de hoofdstations en bij belangrijke OV-haltes moeten er voldoende goede faciliteiten voor fietsers en voetgangers komen.**
Er zal een telling zijn van het aantal fietsen en stallingsplekken bij stations en OV-haltes, waarbij aansluiting plaatsvindt bij tellingen die de NS uitvoert.
- **Minder blik op straat: de parkeerdruk mag in woon- en verblijfsgebieden niet boven de 90 % stijgen.**
Hierbij wordt aangesloten bij de tellingen voor het parkeerkader.
- **Den Haag conformeert zich aan landelijke en regionale doelen ten aanzien van verkeersslachtoffers.**
De basis vormen de reguliere ongevalregistratie en de rapportages in het kader van het verkeersveiligheidsplan.

De resultaten van het beleid zullen in een tweejaarlijkse rapportage staan.

Op basis van de gestelde doelen formuleert de gemeente indicatoren, waarna metingen plaatsvinden.

Op verwante indicatoren zullen de metingen worden afgestemd met andere overheden.



Hoofdstructuur verkeer & vervoer Den Haag

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| — Intercity/Stedenbaan | — Nationale weg |
| — Ransstadrail regiokwaliteit | — Regionale weg |
| — Ransstadrail agglोकwaliteit | — Stedelijke hoofdweg |
| ○ P+R-voorziening | — Centrumring |
| ↔ HOV-tangent | — Sterroute fiets |
| ↔ HOV-bus | |
| ● HSL-station | |
| ● IC-station | |
| ● Stedenbaanstation | |
| ● OV-knoop | |

Kaart 15.1

Begrippenlijst

Centrale Zone

Het centrale gebied in de stad waar een hoge concentratie is van werkgelegenheid, voorzieningen, inwoners en ruimtelijke ontwikkelingen. De centrale zone loopt vanaf Ypenburg via de Vlietzone, Binckhorst, Binnenstad/Beatrixkwartier naar de Internationale Zone/World Forum en Scheveningen kust.

Dynamisch Verkeersmanagement

Is een verzamelnaam voor geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren en te sturen. Bijvoorbeeld automatische route-informatiepanelen langs de weg.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit gaat over de uitdaging een evenwicht te bereiken tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Het onderwerp richt zich op schone, zuinige en stille voertuigen. Maar bijvoorbeeld ook op de verplaatsingswijze en het verplaatsingsgedrag. Er zijn meerdere sectoren bij betrokken: milieu, economie en verkeer.

HOV-tangent

Tangenten zijn verbindingen die niet op het centrum gericht zijn maar juist dwarsrelaties buiten het centrum om bedienen. Bijvoorbeeld Kijkduin-Delft. HOV is hoogwaardig openbaar vervoer d.w.z. bus of tram met een betrouwbare doorstroming met een gemiddelde snelheid van 25 km/u, goede haltevoorzieningen, reisinformatie en comfortabele voertuigen.

Internationale Ring

De rondweg Den Haag bestaande uit de A4 tussen Harnaschknooppunt en de aansluiting Leidschendam, de Zuidelijke Randweg/Lozerlaan, de Noordelijke Randweg/Huberttustunnel, en de Noordwestelijke Hoofdroute.

Kansenzone

Gebied waar kansen liggen voor ruimtelijke ontwikkeling en versterking. Term uit de Structuurvisie Wêrldstad aan Zee. In paragraaf 1.3 zijn de 5 kansenzones beschreven.

Ketenmobiliteit

Verplaatsingen waarbij in één reis meerdere vervoermiddelen gebruikt worden. Bijvoorbeeld Parkeer & Reis waarbij een deel met de auto wordt gereis en een deel met het openbaar vervoer.

Knooppunt

Plaats waar veel verschillende verkeersverbindingen samenkomen. Bijvoorbeeld een station.

Metropoolregio

Door ruimtelijke schaalvergroting gaan afzonderlijke steden steeds meer als één stedelijk gebied functioneren. Dat geldt ook voor de steden in de regio's Den Haag en Rotterdam. Door de korte afstanden, voortgaande verstedelijking en verbetering van de onderlinge verbindingen (bijvoorbeeld Randstadrail) raken de arbeidsmarkt, woningmarkt en de voorzieningen steeds meer geïntegreerd.

Milieuzone

Gebied in de stad waar relatief sterk vervuilende voertuigen niet worden toegelaten. De Haagse binnenstad is een milieuzone die verboden is voor sterk vervuilende vrachtwagens.

Park&Ride/Bike/Walk

Combinatie van parkeren en openbaar vervoer, parkeren en fietsen en parkeren en wandelen vanaf een parkeergarage aan de rand van een druk gebied zoals het centrum.

Stadspoort

Belangrijke plek waar reizigers de stad of agglomeratie binnenkomen. Met de auto zijn dat de aansluitingen op het hoofdwegennet en met het openbaar vervoer de Intercitystations

Stedenbaan

Het betreft een concept gericht op verbetering van het stoptreinproduct in de Zuidvleugel van de Randstad door een betere dienstregeling, hogere frequenties en enkele nieuwe stations. Het concept bevat ook een nadrukkelijke koppeling met intensivering van de ruimtelijke ontwikkeling rond stations en verbetering van P&R, fietsvoorzieningen e.d.

Sterroute

Doorgaande hoofdroute voor de fiets die de woongebieden verbindt met het centrum, toplocaties voor werkgelegenheid en voorziening. Ook sluiten sterroutes aan op knooppunten van het openbaar vervoer en regionale en recreatieve routes buiten de stad.

Topindicator

Meetbare doelen die door het college van B&W worden gehanteerd om de voortgang van het beleid te monitoren.

Toplocatie

Belangrijke concentratie van werkgelegenheid en/of voorzieningen met een verzorgingsgebied op tenminste regionaal niveau.

Ontwikkelingsgebied

Gebied waar ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt. Term uit de Structuurvisie Wereldstad aan Zee. In de Structuurvisie zijn 9 ontwikkelingsgebieden benoemd waarvoor masterplannen worden opgesteld. Zie ook paragraaf 1.3

Colofon

Uitgave:

Gemeente Den Haag

Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Tekstredactie:

Kor Kegel

Kaarten:

Mijs Cartografie en vormgeving

Foto's:

Carel van Hees

Dienst Stedelijke Ontwikkeling Den Haag

Communicatieadvies:

Consonant

Productie:

Gemeente Den Haag

Intern dienstencentrum

