



HAAGSE NOTA MOBILITEIT

**BEWUST KIEZEN
SLIM ORGANISEREN**

Samenvatting ontwerp





HAAGSE NOTA MOBILITEIT

**BEWUST KIEZEN
SLIM ORGANISEREN**

Samenvatting ontwerp

Den Haag, oktober 2010



Gemeente Den Haag



BEWUST KIEZEN, SLIM ORGANISEREN

Den Haag groeit, er komen meer inwoners, meer banen en ook meer bezoekers. Dit zorgt voor een toename van het verkeer van, naar en in de stad. Het afgelopen decennium zijn allerlei nieuwe ontwikkelingen en trends opgekomen die veel invloed hebben op de mobiliteit. Bijvoorbeeld het streven naar duurzaamheid, de klimaatproblematiek of technische ontwikkelingen zoals navigatiesystemen en mobiel internet. In de Structuurvisie Den Haag 2020 (Wêreldstad aan Zee) heeft de gemeenteraad de ambities voor de toekomst van de stad vastgesteld. Den Haag wil groeien en aantrekkelijker worden als stad om in te wonen, werken en leven. Om al deze wensen te kunnen verenigen is een toekomstgerichte visie op verkeer en vervoer noodzakelijk.

De Haagse Nota Mobiliteit beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Het doel is een duurzaam bereikbare stad.

Het centrale motto van dit nieuwe beleid is ‘bewust kiezen, slim organiseren’. Met ‘bewust kiezen’ doen we een appèl op burgers, bezoekers en bedrijven om meer bewust na te denken over de mobiliteits- en milieueffecten wanneer zij een keuze voor een vervoermiddel maken. Den Haag kan en wil daarbij helpen door te zorgen dat er vaker en gemakkelijker iets te kiezen valt. En soms ook door bepaalde keuzes te stimuleren of juist te ontmoedigen. ‘Slim organiseren’ is altijd een goed idee, maar vooral ook nodig als de ruimte schaars wordt. En dat is in een stad als Den Haag meer en meer aan de orde. De ruimte om wegen te verbreden en parkeerplaatsen aan te leggen raakt op en ook het milieu laat zulke uitbreidingen vaak niet meer toe. Om de toenemende mobiliteit op te vangen, gaat Den Haag fors investeren in het openbaar vervoer en de fiets. Zo krijgt het gehele Haagse tramnet het kwaliteitsniveau van RandstadRail. Maar ook het wegennet wordt verbeterd door aanleg van de Rotterdamsebaan en voltooiing van de Internationale Ring. Daarnaast kiest Den Haag voor het slim organiseren van de mobiliteit, bijvoorbeeld door het bundelen van het autoverkeer op hoofdwegen. De overstap van auto naar fiets of openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden.

Op basis van het voorontwerp Haagse Nota Mobiliteit heeft de gemeente de afgelopen periode met instellingen, ondernemingen en belangenorganisaties gesproken over het mobiliteitsbeleid en hun input verwerkt in deze ontwerpnota. Graag hoor ik nu úw reactie, zodat we samen kunnen werken aan een stad die de komende jaren duurzaam bereikbaar én leefbaar is en blijft.

Peter Smit
Wethouder Verkeer

Plan Milieu Effect Rapportage (Plan-MER)

De gemeentelijke keuzes op het gebied van mobiliteit hebben effect op het milieu. Om te zorgen dat deze effecten goed worden meegewogen heeft de gemeente Den Haag een Plan-MER opgesteld. Bij de Plan-MER is gekeken naar wat de milieu-effecten zijn van het voorgestelde beleid en de keuzes die hierin worden gemaakt. De Plan-MER ligt samen met de ontwerpnota ter inzage.

Haagse Nota Mobiliteit

Den Haag groeit. Dit zorgt voor een toename van verkeer. De gemeente Den Haag wil reizigers de ruimte bieden: zij moeten een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die hen het beste van a naar b brengt. In de Haagse Nota Mobiliteit beschrijft de gemeente het verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2010 tot 2020, met een doorkijk tot 2030.

In het ontwerp van de Haagse Nota Mobiliteit zijn hiervoor acht beleidskeuzes benoemd:

1. Een duurzame en gezonde stad
 2. Betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties
 3. Vaker kiezen voor openbaar vervoer
 4. Meer en vaker op de fiets
 5. Bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer
 6. Goede voorzieningen voor voetgangers
 7. Aantrekkelijke ketenmobiliteit
 8. Rust en ruimte in woongebieden
-



1. EEN DUURZAME EN GEZONDE STAD

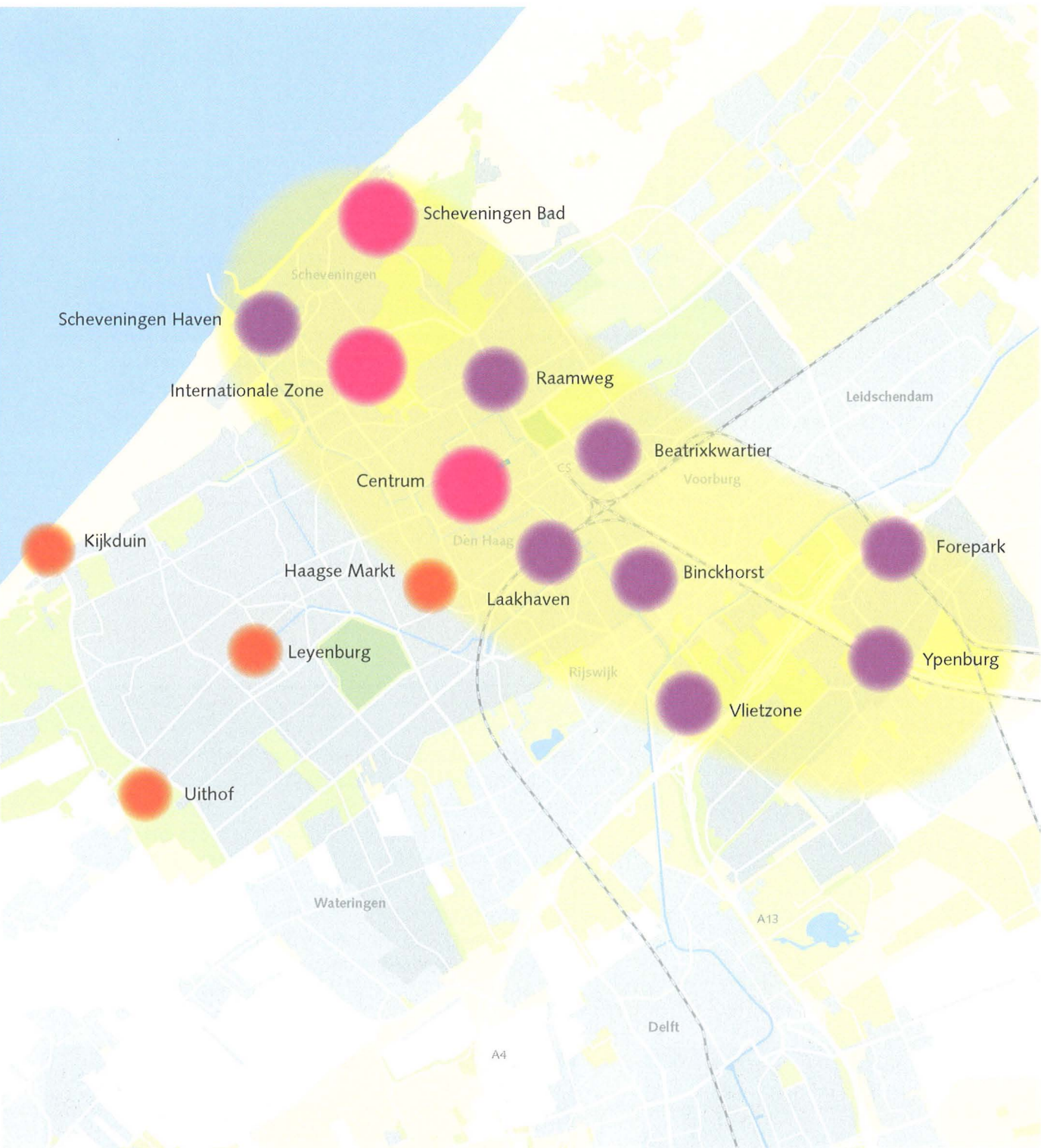
Den Haag wil met duurzame mobiliteit werken aan een gezonde stad. De gemeente wil in 2040 een klimaatneutrale stad zijn. Mede om die reden kiest Den Haag voor stedelijke verdichting: wonen dichtbij het werk en bij voorzieningen, zodat het autogebruik beperkt wordt en mensen kunnen kiezen voor milieuvriendelijke alternatieven. Daarnaast stimuleert Den Haag het gebruik van schone brandstoffen zoals aardgas en elektriciteit. Het Haagse mobiliteitsbeleid is erop gericht om ook in 2020 te voldoen aan de wettelijke normen voor lucht en geluid.

Henk uit Den Haag

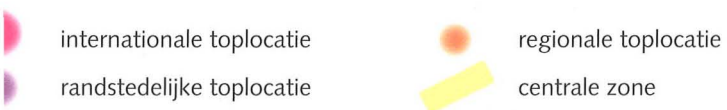
Henk (41), werknemer bij het Veeg- en Straatbedrijf Den Haag:

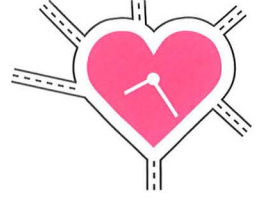
'Ik hoor veel over de ontwikkeling van schonere en zuinigere motorvoertuigen die rijden op aardgas. Voor mijn werk rijd ik in een veegwagen en deze rijdt al op aardgas. Een goede zaak dus, zeker voor het milieu. Ik vind dat de gemeente meer moet investeren in 'schone' voertuigen en maatregelen moet nemen tegen stinkende dieselauto's en oude auto's. Je zou bijvoorbeeld korting kunnen krijgen als je een schonere auto koopt. Dit kan veel mensen over de streep trekken.'





TOPLOCATIES DEN HAAG

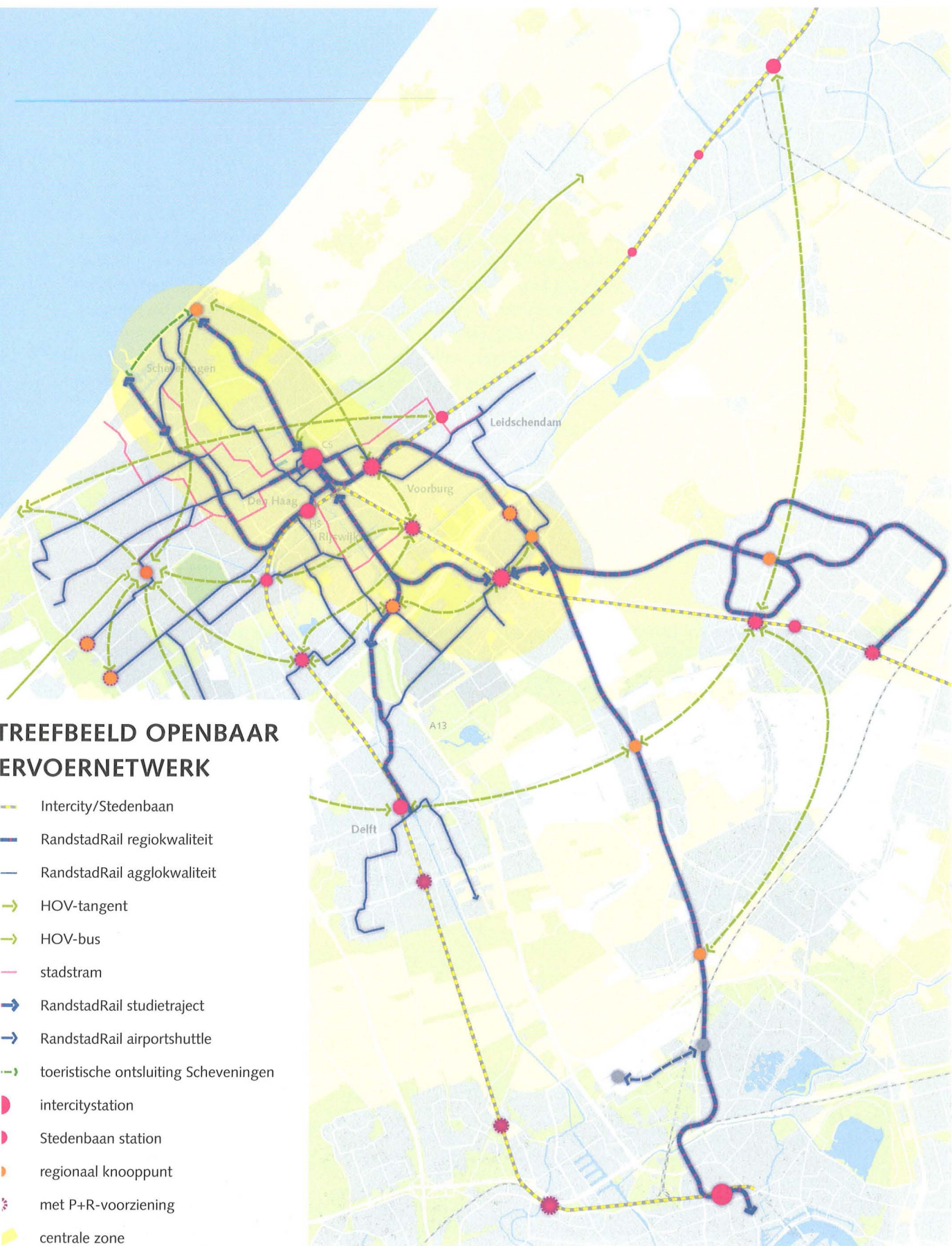


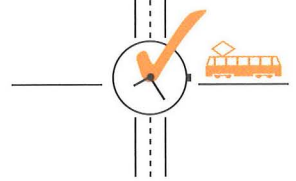


2. BETROUWBARE BEREIKBAARHEID VAN TOPLOCATIES

Den Haag wil dat haar bewoners en bezoekers gebruik kunnen maken van een goed en betrouwbaar vervoerssysteem. De gemeente geeft hierbij voorrang aan de bereikbaarheid van locaties waar nu en in de toekomst veel werkgelegenheid of voorzieningen zijn, zoals het centrum, Scheveningen en de Binckhorst. De gemeente wil dat reizigers binnen een betrouwbare en acceptabele reistijd, met het openbaar vervoer en de auto, bij deze 'toplocaties' kunnen komen. Daarom legt de gemeente reistijdnormen vast en neemt zij maatregelen als deze normen niet worden gehaald. Bijvoorbeeld door te zorgen voor betere doorstroming van het verkeer en verbetering van het openbaar vervoer.





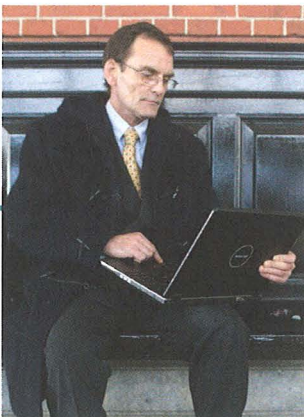


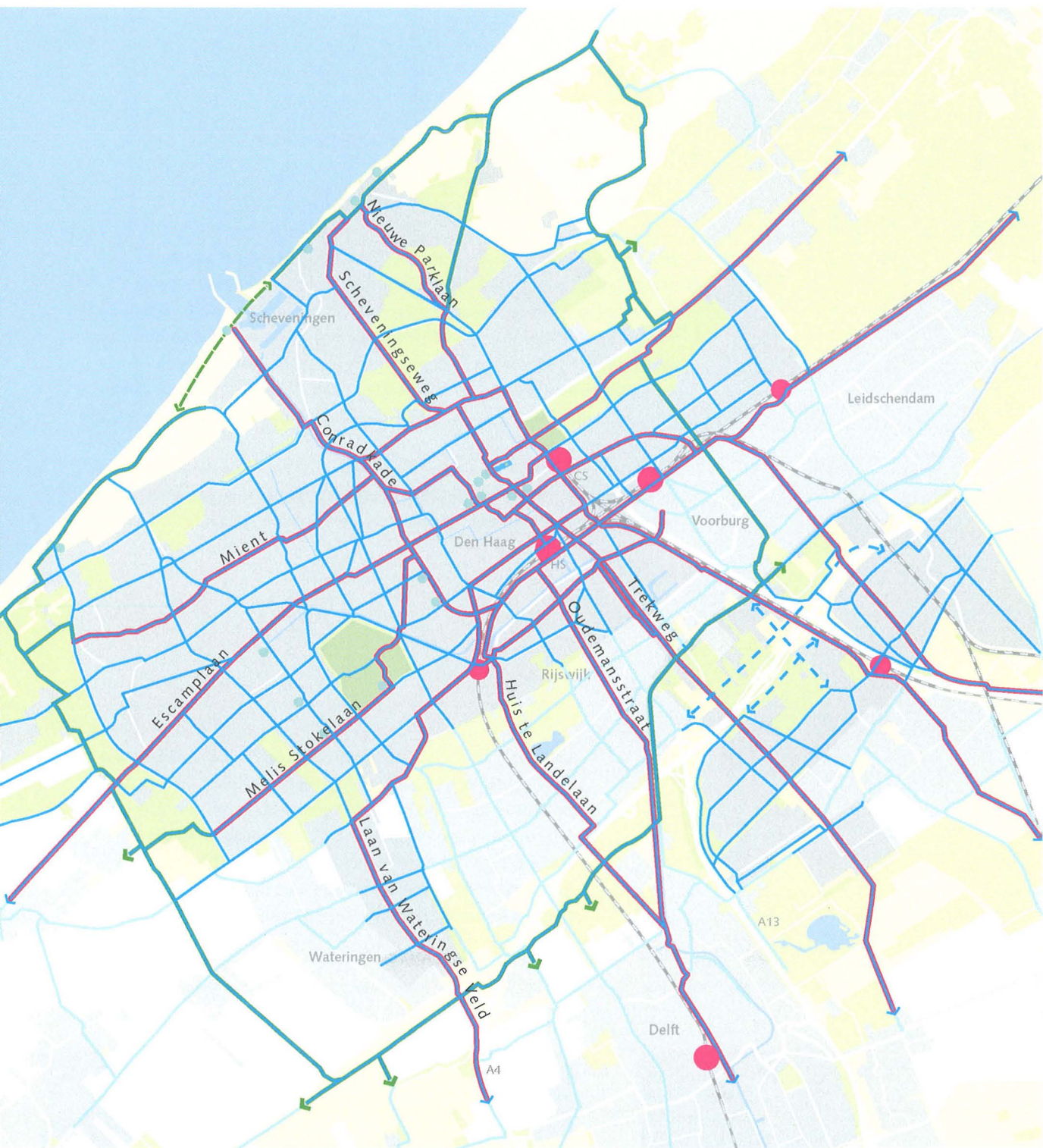
3. VAKER KIEZEN VOOR OPENBAAR VERVOER

Het verkeer in Den Haag neemt toe. Om deze groei op te vangen, moeten meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. De gemeente blijft daarom investeren in het openbaar vervoer, zodat het sneller, betrouwbaarder en comfortabeler wordt. Bussen, trams en treinen moeten vaker gaan rijden. Vooral locaties met veel voorzieningen of werkgelegenheid moeten goed bereikbaar zijn. Vrijwel het gehele Haagse tramnet krijgt dezelfde kwaliteit als RandstadRail. Drie tramlijnen naar de kust worden geschikt gemaakt voor RandstadRail en er komt een nieuwe RandstadRailverbinding naar de Binckhorst die later kan doorlopen naar Zoetermeer en Delft. Dit zijn slechts enkele voorbeelden van maatregelen om meer mensen voor het openbaar vervoer te laten kiezen.

Michael uit de Verenigde Staten

Michael (52), expat: 'Ik woon sinds een jaar in het centrum van Den Haag en reis voor mijn werk veel door Europa. Het openbaar vervoer is hier goed geregeld. Ik reis veel met de HSL-treinen naar België, Frankrijk en Duitsland. Het is een snelle en betrouwbare verbinding en ik ben dan meteen in het centrum van de grote steden. Het prettige van reizen met het OV is dat ik in de trein gewoon door kan werken.'





TREEKBEELD FIETS

- Sterroute
- hoofdfietsroute
- recreatieve fietsroute
- - - zoekgebied hoofdfietsroute
- ← - - → zoekgebied recreatieve fietsroute
- fietsenstalling bij voorziening
- uibreiding stallingscapaciteit bij station



4. MEER EN VAKER OP DE FIETS

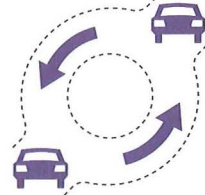
Een stad waar veel gefietst wordt, is een gezonde stad. Gezond door lichaamsbeweging, maar ook omdat er minder autoverkeer is. Den Haag wil het fietsverkeer daarom laten groeien met 30 procent. Om het fietsen aantrekkelijker te maken, gaat Den Haag aan de slag met de verdere verbetering van het fietsnetwerk. Bijvoorbeeld door beter wegdek, routes die goed doorstromen en meer fietsenstallingen. Nieuw zijn veertien 'sterroutes' tussen woonwijken en het centrum van Den Haag. Deze routes sluiten aan op de regionale fietsroutes, zodat de groen- en recreatiegebieden rond Den Haag gemakkelijk met de fiets bereikbaar zijn.





HOOFDSTRUCTUUR WEGVERKEER

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



5. BUNDELEN, ORDENEN EN INPASSEN VAN HET AUTOVERKEER

Den Haag wil de groei van het verkeer vooral opvangen met het openbaar vervoer en het fietsgebruik. Toch zal ook het autoverkeer toenemen met minstens tien procent. De gemeente wil dat het mogelijk blijft om met de auto goed de belangrijke bestemmingen in de stad te bereiken, zonder dat dit ten koste gaat van de woon- en leefgebieden. Daarom gaat de gemeente het doorgaande autoverkeer bundelen en ordenen. Het autoverkeer rijdt bij voorkeur via een beperkt aantal hoofdroutes en komt niet door wijken waar het autoverkeer geen bestemming heeft. De gemeente gaat investeren in deze hoofdroutes, zodat de doorstroming goed is en de hoofdroutes voldoen aan de milieu- en inpassingseisen.

Eline uit Vlaardingen

Eline (27), woonachtig in Vlaardingen en werkzaam in Den Haag: 'Ik werk nu zo'n 2 jaar in Den Haag en sta bijna dagelijks in de file. Als het heel druk is op de A13 heb ik altijd nog de mogelijkheid om via de andere kant Den Haag binnen te rijden. De informatieborden met file-informatie langs de weg zijn hierbij erg handig. Ik hoop wel dat de A4 door Midden-Delfland nog wordt doorgetrokken. Door de aanleg van deze tweede snelweg tussen Rotterdam en Den Haag neemt hopelijk de verkeersdruk op de A13 wat af.'



Slim gebruik van de infrastructuur

De aanleg van nieuwe infrastructuur is duur en schaarse ruimte is lang niet altijd snel te realiseren. Daarom wil Den Haag de bestaande infrastructuur voor fiets, auto en openbaar vervoer zo slim mogelijk gebruiken. Zo wil de gemeente (dynamisch) verkeersmanagement verder versterken door het centraal beschikbaar stellen van actuele verkeersgegevens, uitbreiding van de dynamische route-informatie op de hoofdroutes, verbetering van verkeersregelingen op kruispunten en een betere parkeerroute in Scheveningen. Ook wil de gemeente op korte termijn vrijwel alle OV-haltes in Den Haag voorzien van dynamische reizigersinformatie.





6. GOEDE VOORZIENINGEN VOOR VOETGANGERS

Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen: het is schoon, gezond, goedkoop en vergt weinig ruimte. Daarnaast zorgen voetgangers voor levendigheid. Den Haag wil daarom lopen in de stad aantrekkelijker maken. Door goed ingerichte straten, plein en parken. Met haltes en stations die gemakkelijk te voet bereikbaar zijn. En door veiligheid, bijvoorbeeld door goede oversteekplaatsen. Het voetgangersbeleid richt zich voor al op woonwijken, centrumgebieden, schoolgebieden, groengebieden en stations en haltes van het openbaar vervoer. Deze moeten gemakkelijk bereikbaar zijn, goede voorzieningen bieden en veilig zijn.

Maja uit Rijswijk

Maja (44), woonachtig in Rijswijk en werkzaam in het centrum van Den Haag: 'In mijn lunchpauze wandel ik graag door het Haagse Bos. Ik geniet van de rust midden in de stad. Aangezien ik geen rijbewijs heb, ben ik voor mijn woon-werkverkeer aangewezen op het openbaar vervoer. Tram 17 stopt bij mij op de hoek en brengt me in een half uurtje naar het centrum. Ik zou nog meer van het OV gebruik maken als de tram vaker rijdt. Dan zou ik namelijk sneller even op en neer naar de stad kunnen.'





7. AANTREKKELIJKE KETENMOBILITEIT

Bij ketenmobiliteit maken reizigers combinaties van verschillende vervoermiddelen, bijvoorbeeld auto, openbaar vervoer en fiets. Goed ingerichte knooppunten moeten het makkelijk maken om verschillende vervoermiddelen binnen één reis te combineren. Daarom is ketenmobiliteit een speerpunt van het mobiliteitsbeleid. De gemeente wil goede faciliteiten bij de opstappunten voor het openbaar vervoer. Ook wordt het aantal P+R (Park+Ride) plekken in de regio verdubbeld tot in totaal 5.000 in 2020. In de periode tot 2030 moet dit aantal verder groeien. Daarnaast komt er betrouwbare reistijdinformatie, zodat de reiziger weet welke route en welk vervoermiddel hij of zij het beste kan kiezen. Nieuwe oplossingen als Park+Bike en Park+Walk zorgen ervoor dat combinatiereizen tussen auto en langzaam verkeer aantrekkelijker worden.

Henk en Ria uit Leiden

Henk (67 jaar) en Ria (65 jaar), woonachtig in Leiden:

'Wij gaan vaak een dagje op pad met onze kleinkinderen. Deze zondag gaan we naar het Scheveningse strand. Onze auto parkeren we bij P&R Hoornwijck bij Ypenburg en de Strand Express tram brengt ons rechtstreeks naar Scheveningen. Lekker makkelijk en ook nog eens goedkoop, want parkeren en een dagkaart voor het openbaar vervoer voor 4 personen kost € 2,00 per keer. Ideaal dus!'







MEER RUST EN RUIMTE IN WOONGEBIEDEN

Meer verkeer kan ervoor zorgen dat woongebieden minder prettig worden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom gaat zij het doorgaand autoverkeer in de woon- en verblijfsgebieden ontmoedigen. Fietzers, voetgangers en openbaar vervoer krijgen prioriteit in de wijken en er is veel aandacht voor veiligheid. De gemeente wil daarnaast de parkeerdruk op straat beheersen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

Eva uit Den Haag

Eva (23), au-pair: 'Ik heb voor Den Haag gekozen, omdat het een internationale stad is. Omdat ik geen auto heb, doe ik het meeste op de fiets. Het was in het begin wel even wennen, zeker met het drukke verkeer. Gelukkig geldt in de meeste woonwijken een limiet van 30 km voor auto's. Zo voel je je een stuk veiliger op de fiets. Het fijne van Den Haag is dat er goede fietspaden zijn, al mogen deze op sommige delen in de stad nog wel wat breder ten opzichte van de rijbaan voor het autoverkeer.'



Parkeren

Het parkeerbeleid van Den Haag is erop gericht om het evenwicht te herstellen tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen, maar ook evenwicht in verdeling van functies. Er moet in wijken ook voldoende ruimte zijn voor voetgangers, groen, fietsers en spelende kinderen. In gebieden waar de parkeerdruk op straat boven de 90% komt, grijpt de gemeente in, onder andere door invoering van betaald parkeren en uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Deze komen bijvoorbeeld in speciale wijkparkeergarages, zodat de woongebieden zo aantrekkelijk mogelijk blijven.

Verkeersveiligheid

De gemeente wil niet alleen verkeersongevallen voorkomen, maar ook de beleving van verkeersveiligheid verbeteren. Dit start bij een heldere inrichting van de weg, waarbij voor iedereen duidelijk is welk verkeersgedrag wordt verwacht. Den Haag zet stevig in op verkeerseducatie op basisscholen en streeft ernaar dat alle scholen deelnemen aan het verkeersexamen. Voorlichting aan andere verkeersdeelnemers gebeurt via wisselende campagnes, onder andere gericht op gordelgebruik, verlichting en alcoholvrij rijden.





Colofon

Uitgave Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Gemeente Den Haag

Teksten Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Gemeente Den Haag/
Consonant Communicatiegroep

Ontwerp Studio Lonne Wennekendonk

Fotografie Carel van Hees en Gemeente Den Haag

Kaarten Mijs Cartografie en Vormgeving

Drukwerk OBT bv, Den Haag

In de reportages is gebruik gemaakt van fictieve namen.



Bewust kiezen, Slim organiseren

De gemeente Den Haag wil met haar mobiliteitsbeleid ruimte bieden aan reizigers: zij moeten een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die hen het beste van a naar b brengt. Om dit te bereiken, maakt de gemeente duidelijke keuzes. Bijvoorbeeld door fors te investeren in het openbaar vervoer en de fiets. Daarnaast kiest Den Haag voor het slim organiseren van mobiliteit, onder andere door het bundelen van autoverkeer op de hoofdwegen. Hierdoor blijft Den Haag ook in de toekomst een bereikbare stad waar mensen prettig leven.

