Gemeente Den Haag

HAAGSE NOTA MOBILITEIT

BEWUST KIEZEN SLIM ORGANISEREN

Samenvatting

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 mobiliteit. Bijvoorbeeld het streven naar duurzaamheid, de klimaatproblematiek of technische ontwikkelingen zoals navigatiesystemen en mobiel internet. In de Structuurvisie Den Haag 2020 (Wéreldstad aan Zee) heeft de gemeenteraad de ambities voor de toekomst van de stad vastgelegd. 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 appel 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 Haagse tramnet het kwaliteitsniveau van Randstad-Rail. 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.

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.

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 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, wat inhoudt dat er dan netto geen uitstoot van broeikasgassen meer is. Mede om die reden kiest Den Haag voor stedelijke verdichting: wonen dicht bij het werk en bij voorzieningen, zodat het autogebruik beperkt wordt en mensen kunnen kiezen voor milieuvriendelijke alternatieven.

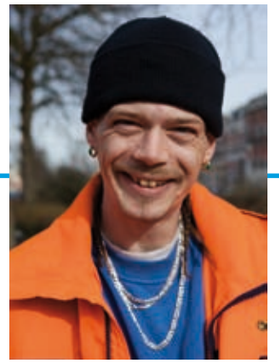
Den Haag zet daarbij in op het vergroten van het marktaandeel van schone en zuinige vervoermiddelen: het fietsgebruik moet in de periode tot 2020 met minimaal 30% groeien en er wordt ingezet op een groei van het openbaar-vervoergebruik met minimaal 40%. Den Haag wil de groei van het autoverkeer beperken tot 10%.

Daarnaast stimuleert Den Haag het gebruik van schone brandstoffen en elektriciteit. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van schone voertuigen in het eigen wagenpark van de gemeente en het gebruik van aardgasbussen in het stedelijke openbaar vervoer. Samen met het bedrijfsleven kijkt de gemeente naar de mogelijkheden om ook hier schone voertuigen in te zetten. Een goed voorbeeld hiervan is de inzet van aardgasvoertuigen bij TNT-post.

Met deze maatregelen is het Haagse mobiliteitsbeleid er ook op gericht om 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

- internationale toplocatie
- randstedelijke toplocatie
- regionale toplocatie
- centrale zone

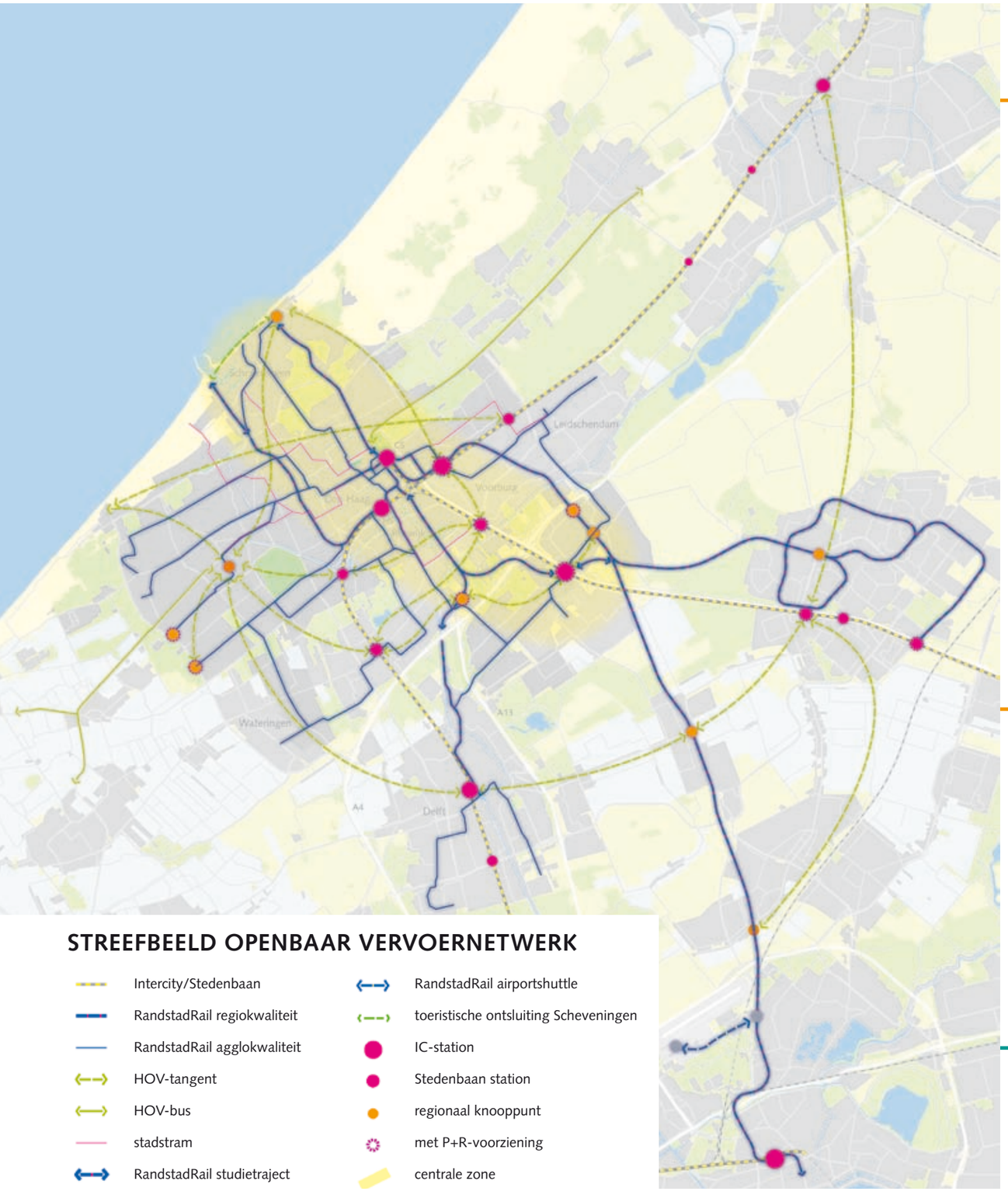
2. BETROUWBARE BEREIKBAARHEID VAN TOPLOCATIES

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 en/of voorzieningen zijn geconcentreerd, zoals het centrum, Scheveningen en de Binckhorst.

De gemeente wil dat reizigers binnen een betrouwbare en acceptabele reistijd, per openbaar vervoer of auto deze toplocaties kunnen bereiken. Daarom legt de gemeente reistijdnormen vast. Waar de normen niet gehaald worden moet de gemeente maatregelen treffen. Bijvoorbeeld door te zorgen voor betere doorstroming van het verkeer of verbetering van het openbaar vervoer.

De maximaal aanvaardbare reistijden worden berekend vanaf de ‘stadspoorten’. Dit zijn de plekken waar reizigers de stad binnenkomen of verlaten. Voor het autoverkeer worden de reistijden naar de toplocaties berekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de Ring Den Haag. De reistijden voor het openbaar vervoer worden berekend vanaf de twee dichtstbijzijnde intercity stations. De vastgelegde reistijdeisen zijn als volgt:

- Tussen de stadsrand (auto) of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en Randstedelijke toplocaties anderzijds, maximaal 20 minuten in de spits.
- Tussen de stadsrand enerzijds en de regionale toplocaties anderzijds, maximaal 30 minuten (zowel per auto als met het OV).
- Voor internationale toplocaties geldt alleen voor het OV een reistijdeis van 15 minuten vanaf een intercity station.
- De bijbehorende betrouwbaarheidseis is dat deze reistijden in 95% van alle gevallen haalbaar is.



STREEFBEELD OPENBAAR VERVOERNETWERK

- Intercity/Stedenbaan
- RandstadRail regiokwaliteit
- RandstadRail agglokwaliteit
- HOV-tangent
- HOV-bus
- stadstram
- RandstadRail studietraject
- RandstadRail airportshuttle
- toeristische ontsluiting Scheveningen
- IC-station
- Stedenbaan station
- regionaal knooppunt
- met P+R-voorziening
- centrale zone

3. VAKER KIEZEN VOOR OPENBAAR VERVOER

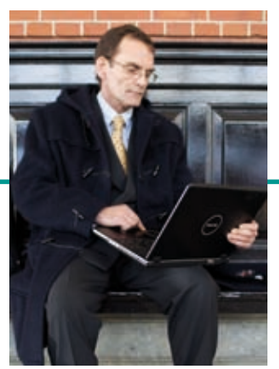
Het verkeer in Den Haag neemt toe. Om deze groei op te vangen moeten meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. De gemeente investeert samen met het stadsgewest Haaglanden in het openbaar vervoer, waardoor het sneller, betrouwbaarder en comfortabeler wordt. Vooral de toplocaties moeten goed bereikbaar zijn.

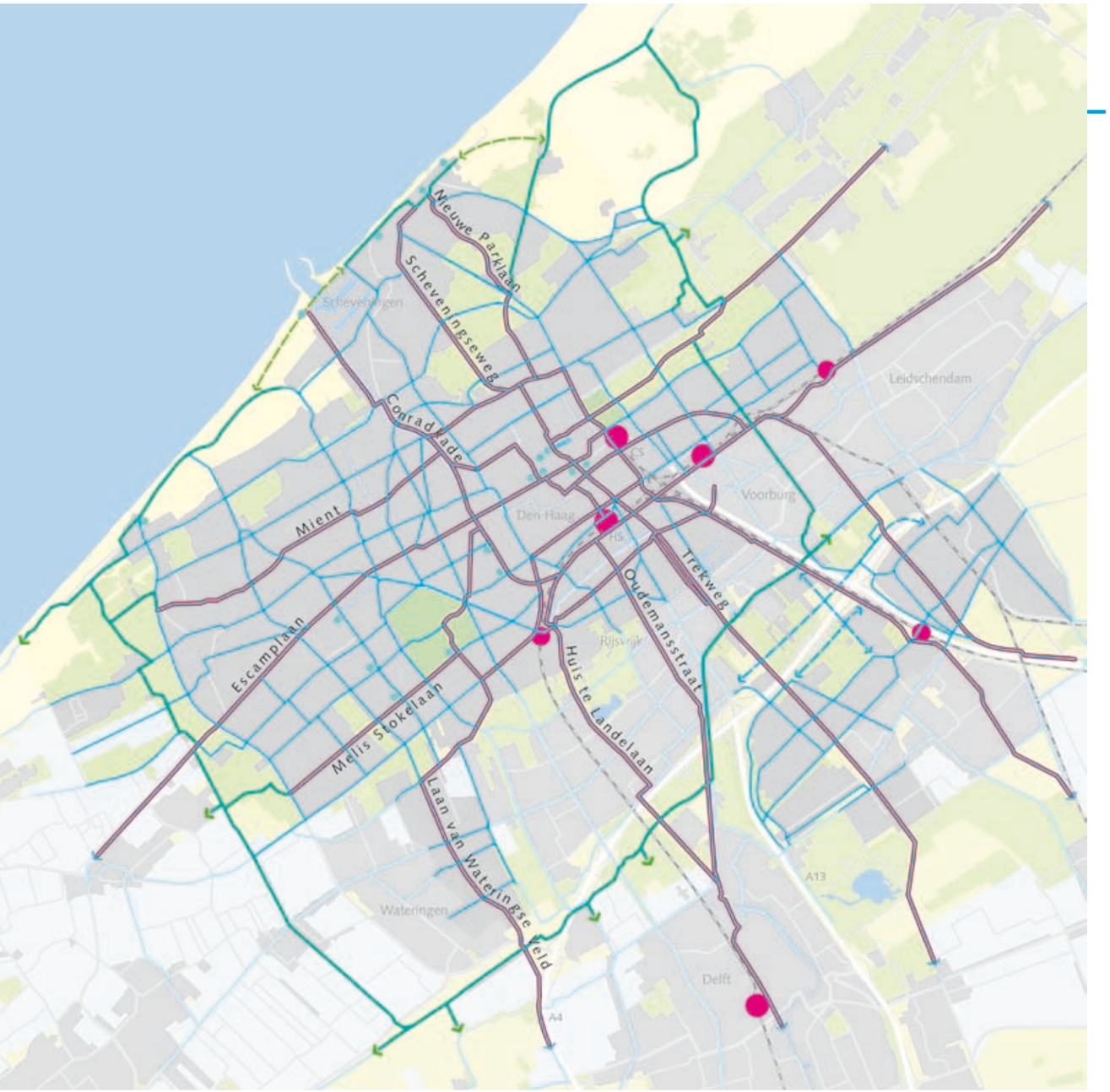
De verdere uitbouw van RandstadRail is de belangrijkste investering in de komende periode. Vrijwel het gehele Haagse tramnetwerk krijgt dezelfde kwaliteit als RandstadRail. Dat betekent investeringen in nieuwe voertuigen met meer capaciteit, nieuwe (top-)haltes met dynamische reisinformatie en snelle lijnen met een hoge frequentie. Onderdeel hiervan zijn de investeringen in de tramlijnen naar de kust: lijn 1, 9 en 11. In samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen wordt ook ingezet op een RandstadRail-ontsluiting van Scheveningen Haven en van de Binckhorst. De RandstadRailverbinding naar de Binckhorst kan op termijn doorlopen naar de Vlietzone en naar Delft en Zoetermeer. Daarnaast wordt geïnvesteerd in het op RandstadRail-kwaliteit brengen van de tramlijnen 15, 16 en 17. Voor de minder zware dwarsverbindingen die buiten het centrum om lopen, zet de gemeente in op HOV-tangenten. Dat zijn busverbindingen met een hoge frequentie en een goede doorstroming.

De komende jaren wordt ook geïnvesteerd in een goede aansluiting van Den Haag op het (inter-)nationale spoornetwerk. Den Haag krijgt een rechtstreekse aansluiting op de hogesnelheidstrein naar Antwerpen en Brussel. Op termijn zet Den Haag in op een directe aansluiting op het Duitse netwerk van hoge snelheidstreinen. Met het Rijksprogramma Hoogfrequent Spoor krijgt Den Haag een frequentere verbinding met Rotterdam, waarbij er capaciteit is voor 8 Intercities en 6 Sprinters per uur.

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.'





STREEFBEELD 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. In de periode tot 2020 zet de gemeente Den Haag in op een groei van het fietsgebruik met 30%.

Een goede fietsinfrastructuur is de basis voor de groei van het fietsgebruik in de stad. Om het fietsen in de stad aantrekkelijker te maken, investeert Den Haag stevig in het fietsroutenetwerk en in goede stallingsvoorzieningen. Den Haag gaat door met het asfalteren van fietspaden en het voltooien van het hoofdroutenetwerk. Nieuw zijn de 'sterroutes', die de woonwijken verbinden met het centrum van Den Haag. Op deze routes 'binnendoor' heeft de fiets prioriteit, waarmee het aantrekkelijker wordt om ook op de wat langere afstanden voor de fiets te kiezen. In de periode tot 2020 worden minimaal 10 sterroutes aangelegd.

Den Haag investeert ook in goede fietsparkeervoorzieningen. Bij de woningen moeten goede parkeermogelijkheden zijn in de vorm van fietsbeugels, fietstrommels of buurtstallingen. Ook in de centra en bij de grote stations moeten reizigers goed en veilig hun fiets kunnen stallen. In de binnenstad investeert de gemeente in de periode tot 2020 in het toevoegen van minimaal 2.500 stallingsplaatsen, waar mogelijk inpandig.

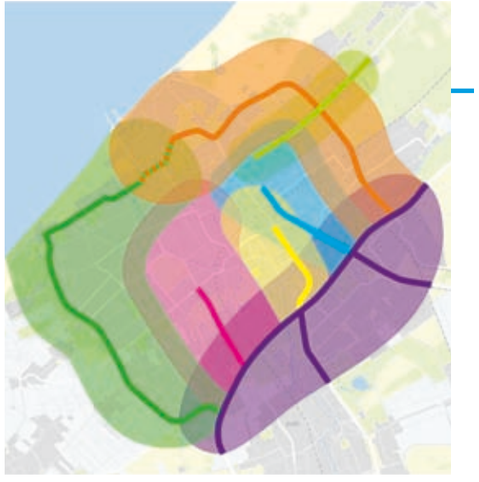
Daarnaast heeft de gemeente aandacht voor communicatie, promotie en fietsvaardigheid. Bijvoorbeeld in de vorm van fietslessen, maar ook door mee te werken aan goede fietsrouteplanners en bewegwijzering.

HOOFDSTRUCTUUR WEGVERKEER

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

STREEFBEELD VERDELING WEGVERKEER

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



5. BUNDELEN, ORDENEN EN INPASSEN VAN HET AUTOVERKEER

Den Haag wil de groei van de mobiliteit vooral opvangen door het stimuleren van het openbaar vervoer en het fietsgebruik. Toch zal ook het autoverkeer in de periode tot 2020 nog met minstens tien procent toenemen. De gemeente wil dat het mogelijk blijft om met de auto de toplocaties in de stad te bereiken, zonder dat dit ten koste gaat van de woon- en verblijfsgebieden.

De ontsluiting van Den Haag moet minder kwetsbaar worden. In de huidige situatie rijdt ca. 45% van het verkeer de stad in en uit via de Utrechtsebaan. Die enorme verkeersstroom op één route is moeizaam te verwerken en maakt het verkeerssysteem kwetsbaar voor verstoringen. Het streven is om het verkeer evenwichtiger te verdelen over de regionale hoofdwegenstructuur, waarbij elke weg zijn eigen invloedsgebied bedient. Daarom wordt de komende periode ondermeer geïnvesteerd in de aanleg van de Rotterdamsebaan en in het opwaarderen van de Internationale Ring West, die bestaat uit de Lozerlaan en de Noordwestelijke Hoofdroutes.

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 toplocaties vanaf de rand van de stad binnen 20 minuten bereikbaar zijn. Een goede doorstroming zorgt er ook voor dat het doorgaande autoverkeer als vanzelfsprekend voor deze wegen kiest, waardoor de druk op de woonwijken minder zal zijn.

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 verkeersdrukte 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.

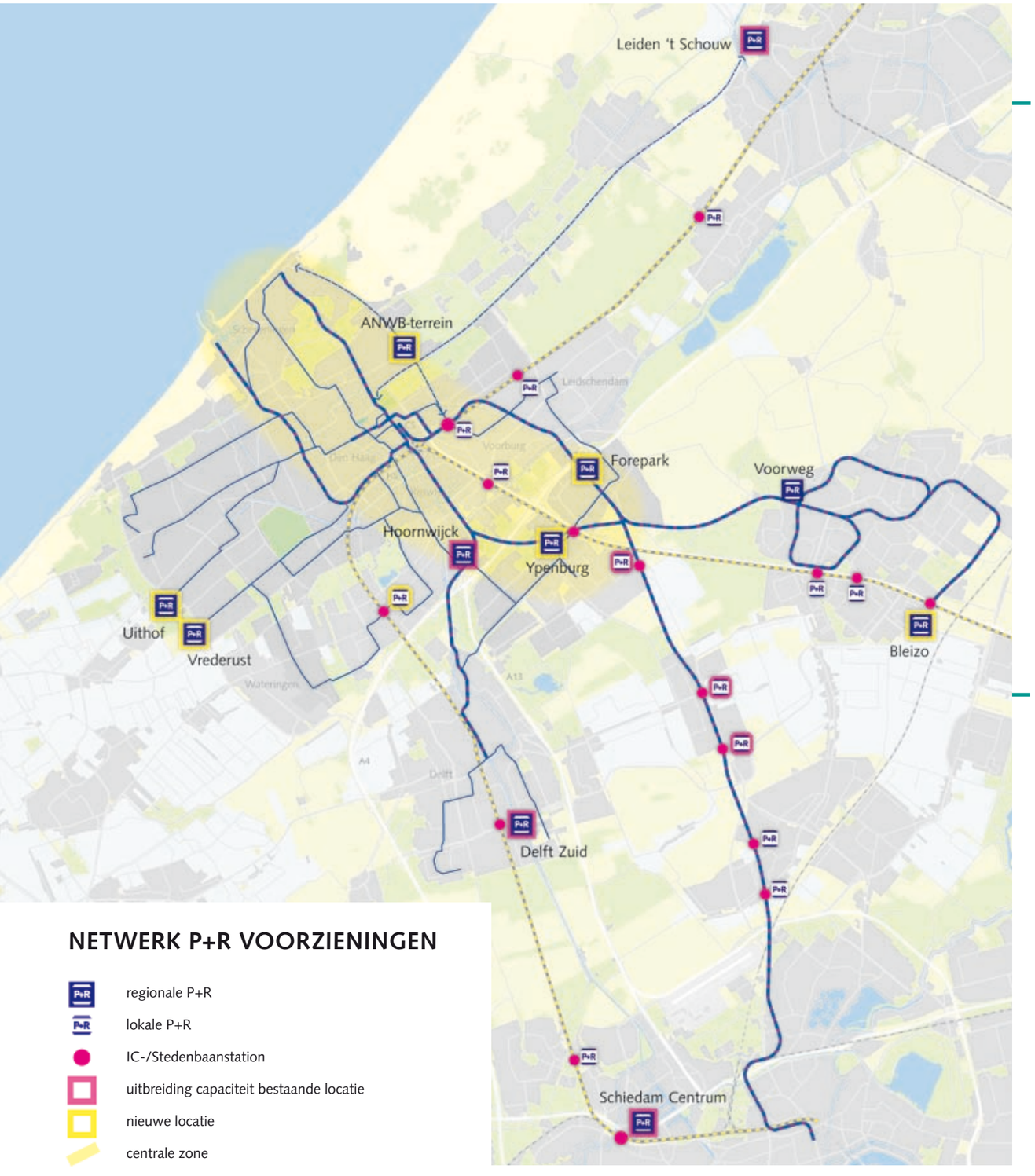
6. GOEDE VOORZIENINGEN VOOR VOETGANGERS

Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen: het is schoon, gezond, goedkoop en vergt weinig ruimte. In de stad wordt veel gelopen. Van alle verplaatsingen tot 1 kilometer wordt 2/3 te voet afgelegd. Het gaat dan om dagelijkse verplaatsingen naar de winkel, de school of de sportvereniging. Maar lopen is ook vaak onderdeel van grotere verplaatsingen met het openbaar vervoer, fiets of de auto. Lopen lijkt een vanzelfsprekendheid, maar dat betekent niet dat de voetganger geen goede voorzieningen nodig heeft. Den Haag wil lopen in de stad aantrekkelijker maken. Dat vereist een goed ingerichte openbare ruimte, waarin mensen zich zonder gevaar en obstakels kunnen verplaatsen. Aantrekkelijk ingerichte straten, pleinen en parken dragen bij aan een goed loopklimaat.

In de woonwijken gaat de gemeente door met de inrichting van 30 km/uur zones. Daarbij is er aandacht voor een goede oversteekbaarheid van wegen, in het bijzonder in de omgeving van scholen. Rond stations en RandstadRailhaltes wordt ingezet op goed ingerichte looproutes, die de reiziger uitnodigen om te voet naar het openbaar vervoer te komen. Een goed voorbeeld hiervan is de Turfmarktroute naar station CS. In de binnenstad, Scheveningen en Kijkduin, bij de Haagse Markt en in winkelstraten zijn voetgangers de belangrijkste weggebruikers. In deze gebieden past een inrichting van de buitenruimte die de voetganger en zijn behoeften centraal stelt. Dat vraagt om een royale vormgeving van voetgangersvoorzieningen, zowel in de keuze voor bestratingsmateriaal als in de maatvoering. Tot slot heeft de gemeente aandacht voor een goede bereikbaarheid van de groengebieden voor voetgangers, het gaat dan vooral om een goede oversteekbaarheid van barrières in de nabijheid van groengebieden zoals doorgaande wegen en OV-lijnen.

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.'



NETWERK P+R VOORZIENINGEN

- regionale P+R
- lokale P+R
- IC-/Stedenbaanstation
- uitbreiding capaciteit bestaande locatie
- nieuwe locatie
- centrale zone

7. AANTREKKELIJKE KETENMOBILITEIT

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, op de fiets of met de auto, moet op orde zijn. Dat vereist goed ingerichte knooppunten die het gemakkelijk maken om verschillende vervoermiddelen binnen één reis te combineren.

De gemeente investeert samen met het stadsgewest in P+R-voorzieningen (Parkeren en Reizen) bij 20 stations en RandstadRailhaltes in de regio. Het aantal P+R-plekken op deze locaties wordt verdubbeld tot in totaal 5.000 parkeerplaatsen in 2020. Automobilisten krijgen zo een ruime keuze aan overstapmogelijkheden, zowel voor verplaatsingen naar Den Haag als voor verplaatsingen naar bestemmingen buiten de regio.

Den Haag wil beter inspelen op de groeiende vraag naar fietsparkeervoorzieningen bij stations en openbaar vervoer haltes. Uitgangspunt is het optimaal faciliteren van de aanwezige vraag, waarbij fietsers de keuze hebben tussen bewaakte en onbewaakte stallingsplaatsen. Dat vereist investeren in gebouwde fietsparkeervoorzieningen bij de grotere stations zoals HS en CS.
Bij RandstadRailhaltes en bij de kleinere stations wordt geïnvesteerd in goede fietsparkeervoorzieningen op maaiveld.

Tot slot kunnen ook nieuwe oplossingen zoals Park+Bike en Park+Walk ervoor zorgen dat het makkelijker wordt om vervoermiddelen te combineren.

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!'

8. MEER RUST EN RUIMTE IN WOONGEBIEDEN

De toename van verkeer zou ervoor kunnen zorgen dat woongebieden minder prettig worden. Dit wil de gemeente voorkomen en daarom gaat zij het doorgaande autoverkeer door woon- en verblijfsgebieden ontmoedigen. Fietsers, voetgangers en openbaar vervoer krijgen prioriteit in de wijken.

Een goede bereikbaarheid van de dagelijkse voorzieningen als scholen, winkels en sportvoorzieningen is hier een belangrijke kwaliteit, die lopen en fietsen aantrekkelijk maakt. Deze voorzieningen zijn idealiter bereikbaar zonder daarbij grote (verkeers-)barrières te moeten oversteken. Waar die barrières wel zijn, moet de infrastructuur goed worden ingepast en veilig oversteekbaar zijn.

In de woonwijken is veel aandacht voor een verkeersveilige inrichting en het beperken van de hoeveelheid doorgaand verkeer. Door de concentratie van het doorgaande verkeer op hoofdwegen kunnen de wijkontsluitingswegen zoveel mogelijk worden ontlast van doorgaand verkeer. Daardoor ontstaat ruimte voor een inrichting van wijkontsluitingswegen als stadslanen, makkelijk oversteekbaar, overzichtelijk en met een minder dominante positie voor de auto. In de woonwijken gaat de gemeente door met de inrichting van 30 km/uur zones.

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 gericht op het herstellen van evenwicht. Evenwicht tussen de vraag en het aanbod van parkeervoorzieningen. Maar ook evenwicht in verdeling van functies in de openbare ruimte, waar naast parkeren ook ruimte moet zijn voor voetgangers, fietsers, groen en spelende kinderen. In gebieden waar de parkeerdruk op straat boven de 90% komt grijpt de gemeente in. Indien het probleem is op te lossen door invoering van betaald parkeren, zal de gemeente daartoe overgaan. In sommige Haagse buurten is het parkeerprobleem alleen oplosbaar door de invoering van betaald parkeren te combineren met het toevoegen van parkeerplaatsen. Bij nieuwbouwplannen stelt de gemeente parkeernormen vast, waarin is aangegeven hoe wordt omgegaan met de aanwezige parkeervraag.

Verkeersveiligheid

De gemeente wil niet alleen verkeersongevallen voorkomen, maar ook de beleving van de verkeersveiligheid verbeteren. Dit start bij een heldere inrichting van de weg, waarbij het 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.

Goederenvervoer

Den Haag zet in op een goede bereikbaarheid van de stad voor het goederenvervoer, met een minimum aan negatieve effecten op het milieu. Gemeente en marktpartijen hebben een gezamenlijk belang bij een efficiënte en schone bevoorrading van de stad, waarbij de goederenstromen zoveel mogelijk gebundeld worden. Het vrachtverkeer is gebundeld op een beperkt aantal hoofdwegen en de goederen zijn gebundeld in een beperkt aantal vrachtwagens. Uitgangspunt is dat het goederenvervoer primair een verantwoordelijkheid is van marktpartijen, die de markt zelf naar behoefte organiseert. De rol van de gemeente is stimulerend en faciliterend, vooral ten aanzien van (grensverleggende) initiatieven voor schoner en efficiënter goederenvervoer.

Meer informatie

www.denhaag.nl: Zoekterm; HNM of Haagse Nota Mobiliteit
of bel naar 070 353 60 10

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 Van Deventer

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.