



Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Den Haag



Committed to the Environment

Uitkomsten benchmark duurzame, actieve, gezonde mobiliteit

Gemeente Den Haag

Dit rapport is geschreven door:
Hans Voerknecht, Michiel van Bokhorst

Delft, CE Delft, maart 2018

Publicatienummer: 18.4N74.010i

Gemeenten / Beleid / Mobiliteit / Duurzaam / Gezondheid / Leefbaarheid / Milieu / Indicatoren / Vergelijkend onderzoek

Opdrachtgever: Natuur & Milieu, Fietsersbond, Milieudefensie, MENSenSTRAAT, Rover, Longfonds en Wandelnet

Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Hans Voerknecht (CE Delft)

© copyright, CE Delft, Delft

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.



1 Inleiding

In dit document zijn de resultaten van de benchmark actieve, gezonde, duurzame mobiliteit uitgewerkt voor de gemeente Den Haag. De verantwoording van de keuze van de indicatoren, de bronnen, de berekening van de indicatoren zelf en de totaalindicatoren is te vinden in het hoofdrapport, te vinden op www.ce.nl/publicaties/2079/benchmark-actieve-gezonde-duurzame-mobiliteit-gemeenten.

In de tabel op de volgende bladzijde zijn de uitkomsten voor alle indicatoren gegeven, de positie die Den Haag inneemt tussen de 30 geselecteerde gemeenten. Verder is een score per indicator van 1-10, waarbij een score van 6 het gemiddelde aangeeft. Een score van 8 of hoger betekent, dat de gemeente bij de hoogste 10% van de gemeenten zit en een score van 4 of lager, dat de gemeente bij de laagste 10% zit.

Daarna zijn de resultaten voor Den Haag in grafieken weergegeven, waarbij de afwijkingen naar boven en beneden ten opzichte van het gemiddelde zijn weergegeven, waarbij de gemiddelde waarde een score van 6 is.

Vervolgens is een korte analyse van de resultaten en een duiding daarvan opgenomen, gevolgd door enkele aanbevelingen voor Den Haag voor het bevorderen van actieve, gezonde, duurzame mobiliteit.

Bij elke indicator zijn grote verschillen tussen steden zichtbaar, of het nu gaat om de uitstoot van schadelijke emissies, zero-emissie van bussen, beschikbaarheid van OV-fietsen, aantal vrij liggende fietspaden, aantal deelauto's en laadpalen of beleid rond verblijfsruimte (trottoirs, woonerven). De relatie tussen gemeentelijk beleid, de aanwezigheid van voorzieningen en de uitkomst daarvan is beleidsmatig gezien heel ingewikkeld. Historisch gegroeide ruimtelijke en stedenbouwkundige factoren (zoals de compactheid van het stedelijk gebied) zijn van grote invloed op de uitkomsten. Het is daarom van belang de benchmark te gebruiken als een hulpmiddel voor discussie: Hoe zorgen we ervoor dat onze steden actief, duurzaam en gezond worden en/of blijven? Deze discussie is ons inziens belangrijker dan de exacte positie van een gemeente in de benchmark. Het leren van goede voorbeelden elders en samenwerking tussen steden is daarbij een belangrijkere drijfveer dan het competitie-element.

De scores van de benchmark zijn gebaseerd op een groot aantal verschillende bronnen, die allen een bepaalde mate van onzekerheid en soms incompleetheid kennen. Hier is door CE Delft zo goed mogelijk mee omgegaan en de kanttekeningen zijn aangegeven in het hoofdrapport. We constateren ook dat de meetmethode bij een aantal indicatoren voor verbetering vatbaar zijn en dat er achter elke deeluikkomst een verhaal zit

2 Tabel met de resultaten

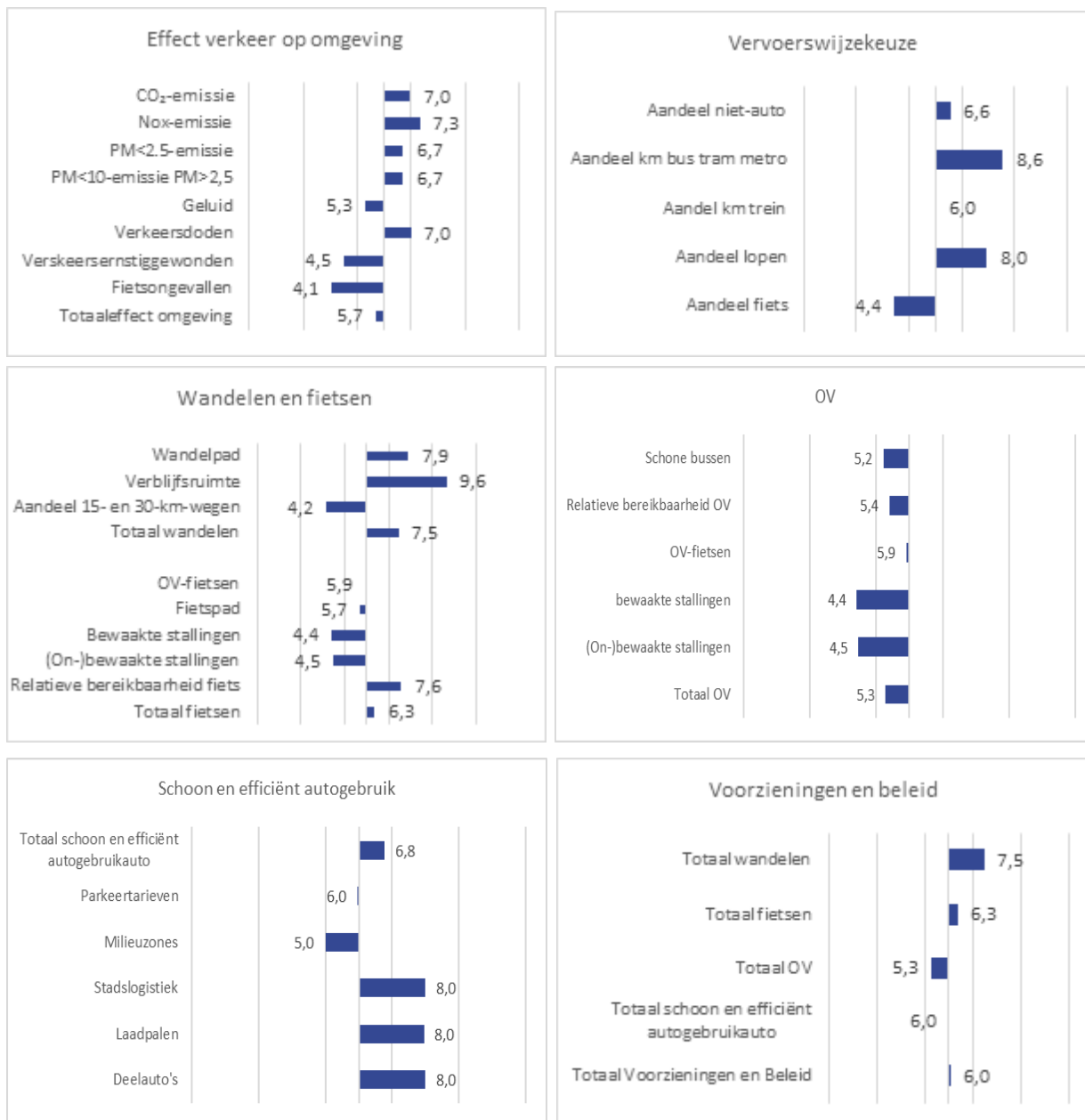
			Rangschikking ¹⁾	Waarde	Eenheid	Prijs	Score
Outcome	Effect verkeer op omgeving	CO ₂ -emissie	8	423,9	kg/inw/jr	€ 25,43	7,0
		NO _x -emissie	8	965,8	g/inw/jr	€ 33,51	7,3
		PM _{2,5} -emissie	9	47,4	g/inw/jr	€ 8,55	6,7
		PM ₁₀ -emissie, niet PM ¹	9	39,9	g/inw/jr	€ 2,88	6,7
		Geluid	20	22%	>61dB	€ 44,56	5,3
		Verkeersdoden	10	0,2	/10.000 inw.	€ 53,86	7,0
		Verskeer; ernstig gewonden	25	2,6	/10.000 inw.	€ 80,60	4,5
		Fietsongevallen	27	117,9	/mln km	-	4,1
		Totaaleffect omgeving	12	-		€ 249,39	5,7
	Vervoerswijze-keuze	Aandeel fiets	25	25%		-	4,4
		Aandeel lopen	4	25%		-	8,0
		Aandeel km trein	13	14%		-	6,0
		Aandeel km bus/tram/metro	3	6%		-	8,6
		Aandeel niet-auto	9	62%		-	6,6
Voorzieningen en beleid	Wandelen	Wandelpad	6	68	m/ha woon	-	7,9
		Verblijfsruimte	1	43%		-	9,6
		Aandeel 15 en 30 km wegen	25	45%		-	4,2
		Totaal wandelen	2	-		-	7,5
	Fiets	OV-fietsen	14	1,1	/1.000 inw.	-	5,9
		Fietspad	19	123	m/ha woon	-	5,7
		Bewaakte stallingen	27	5	/1.000 inw.	-	4,4
		(On-)bewaakte stallingen	26	19	/1.000 inw.	-	4,5
		Relatieve bereikbaarheid fiets	5	40%	*	-	7,6
		Totaal fietsen	9	-		-	6,3
	OV	Schone bussen	15	5,2	/1.000 inw.	-	5,2
		Relatieve bereikbaarheid OV	21	53%	*	-	5,4
		OV-fietsen	14	1,1	/1.000 inw.	-	5,9
		Bewaakte stallingen	27	5	/1.000 inw.	-	4,4
		(On-)bewaakte stallingen	26	19	/1.000 inw.	-	4,5
		Totaal OV	23	-		-	5,3
	Schoon en efficiënt autogebruik	Deelauto's	5	135	/100.000 inw.	-	8,0
		Laadpalen	4	307	/100.000 inw.	-	8,0
		Stadslogistiek	1	8	*	-	8,0
		Milieuzones	4	5	*	-	5,0
		Parkeertarieven	13	€ 2,65		-	6,0
		Totaal schoon en efficiënt autogebruik	4	-		-	6,8
	Totaal	Totaal Voorzieningen en Beleid	7	-		-	6,3

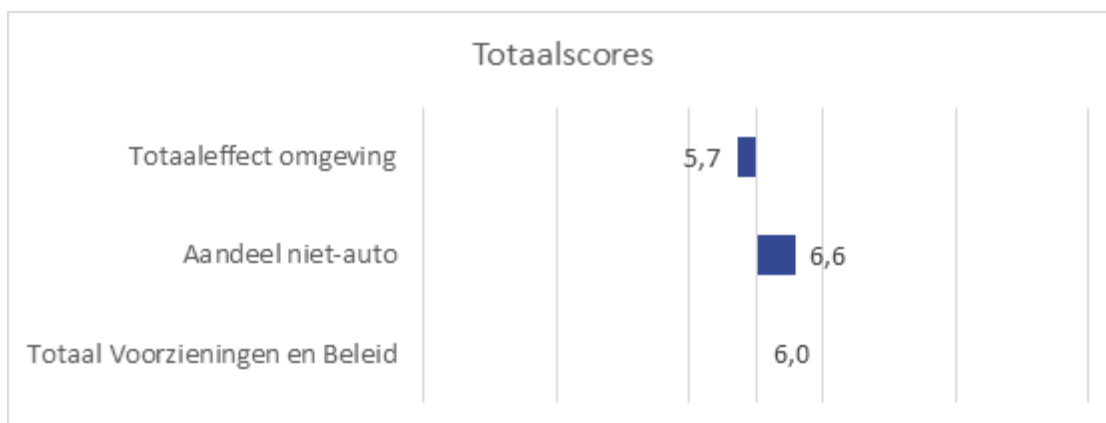
¹⁾ Plaats van deze gemeente voor deze indicator binnen de 30 onderzochte gemeenten.

* Zie de toelichting in Bijlage A.

¹ PM₁₀ is de uitstoot van deeltjes van kleiner dan 10 µm. Deze omvat dus ook de fractie PM_{2,5} (deeltjes kleiner dan 2,5 10 µm), maar omdat deze apart zijn opgenomen is hier alleen de fractie deeltjes opgenomen tussen 2,5 en 10 µm.

3 Grafieken





4 Analyse resultaten

Den Haag is wandelstad nummer 1, waarbij relatief de meeste verblijfruimte in de stad bestemd is voor de voetganger. Onder andere met het autoluw maken van de binnenstad en een deel van de boulevard in Scheveningen heeft Den Haag hier grote stappen gemaakt.

Wat minder goed scoort is OV, op meerdere aspecten. Het gaat vooral over de relatieve bereikbaarheid van OV en het fietsparkeren. De wijken in Den Haag Zuid-West liggen ver weg van andere delen van Den Haag en de tramverbindingen zijn relatief traag en liggen hoofzakelijk parallel aan de zee. OV-en fietsverplaatsingen dwars op deze lijnen duren relatief lang. Daarnaast scoort fiets heel laag op aandeel fiets en fietsparkeren. Er zijn vrij veel autoverplaatsingen.

Verder wordt de bereikbaarheid per fiets en OV negatief beïnvloed door de relatief grote hoeveelheid mogelijkheden voor verplaatsingen per auto parallel aan zee (tangentieële verplaatsingen). Doordat fiets- en OV-verplaatsingen in de richting loodrecht hierop veel vertraging oplopen door het grote aantal kruisingen, gaat de reistijd omhoog. Omdat bij de relatieve bereikbaarheid per fiets en OV is uitgegaan van verplaatsingen van en naar het centrum is dat beeld niet zo zichtbaar. Wanneer echter zou zijn uitgegaan van de relatieve bereikbaarheid van minder centraal gelegen gebieden, zou de relatieve bereikbaarheid (veel) lager zijn.

5 Aanbevelingen

Primair is dat de huidige autostructuur vooral het maken van korte verplaatsingen binnen de stad bevordert. Een verandering van de tangentiële naar een meer radiale auto-ontsluiting zou ook heel goed zijn voor de OV- en fietsbereikbaarheid. Verder is er in Den Haag veel te winnen op het gebied van fiets- en ketenmobiliteit, en op het gebied van fietsparkeren bij stations. Momenteel wordt bij station Den Haag Centraal gewerkt aan een nieuwe fietsenstalling met 8.500 plekken. Er zijn meer OV-fietsen nodig dan die nu beschikbaar zijn. Door het feit, dat treinreizigers vaak geen OV-fiets meer kunnen krijgen, wordt de deur-tot-deur bereikbaarheid minder betrouwbaar.

Verder is de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) bezig met een voortvarende aanpak op het gebied van duurzame mobiliteit. Bundeling van de inspanningen in Den Haag met die van de MRDH zou een forse efficiëntieslag kunnen betekenen.

A Overzicht van indicatoren en eenheden

Hieronder staat de lijst met indicatoren en de eenheden, waarin ze zijn uitgedrukt. De complete verantwoording van deze cijfers is te vinden in het hoofdrapport dat te vinden is op www.ce.nl.

Subgroep A: Groep effect verkeer op de omgeving

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
O1	CO ₂ -emissie wegverkeer	kg/inwoner/jaar
O2	PM _{2,5} -emissie wegverkeer	mg/inwoner/jaar
O3	NO _x -emissie wegverkeer	mg/inwoner/jaar
O4	Geluidsbelasting door wegverkeer	Percentage blootgestelden > 61dB(A) verkeerslawaai
O5	Verkeersveiligheid	Aantal slachtoffers fietsongevallen per 1 miljoen fietskm

Subgroep B: Vervoerswijzekeuze

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
O6	Modal split fiets	Aandeel fiets in totaal aantal verplaatsingen
O7	Modal split wandelen	Aandeel wandelen in totaal aantal verplaatsingen
O8	Modal split trein	Aandeel kilometrage trein in alle kilometers van verplaatsingen van en naar de gemeente
O9	Modal split BTM	Aandeel kilometrage bus/tram/metro in alle kilometers van verplaatsingen van en naar de gemeente

Subgroep C: Voorzieningen en Beleid Wandelen

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB1	Vrijliggend wandelpad	Lengte in meter per ha woonoppervlak
VB2	Voetgangersruimte	Percentage voetgangersruimte van de 'niet groene' openbare ruimte
VB3A	15 km wegen	Het percentage weglengte van 15 km wegen van de totale weglengte van wegen met een maximumsnelheid tussen 15 km/h en 50 km/h
VB3B	30 km wegen	Het percentage weglengte van 15 km en 30 km wegen van de totale weglengte van wegen met een maximumsnelheid tussen 15 km/h en 50 km/h

Voor subgroep C is een totaalindicator in beeld gebracht. De berekeningswijze daarvan is te vinden in Paragraaf 3.3.

Subgroep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB4	OV-fietsen ^{a)}	Aantal per 1.000 inwoners
VB5	Vrijliggend fietspad	Vrijliggend fietspad m per ha woonoppervlak
VB6	Bewaakte fietsenstallingplaatsen station ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB7	Bewaakte en onbewaakte fietsenstallingplaatsen station ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB8	Relatieve bereikbaarheid fiets versus auto	Verhouding aantal inwoners bereikbaar per fiets vs. auto in 15 minuten

^{a)} Deze indicatoren zijn zowel ondergebracht zowel bij Groep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen als bij Groep E: Voorzieningen en Beleid OV.

Subgroep E: Voorzieningen en Beleid Openbaar vervoer

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB4	OV-fietsen ^{a)}	Aantal per 1.000 inwoners
VB6	Parkeerplaatsen fiets station bewaakt ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB7	Parkeerplaatsen fiets station bewaakt en onbewaakt ^{a)}	Aantal/1.000 inwoners
VB9	Schone bussen	Maatstaf luchtverontreiniging bussen (zie Paragraaf 2.5)
VB10	Relatieve bereikbaarheid OV versus auto	Verhouding aantal inwoners bereikbaar per OV vs. auto in 30 minuten

^{a)} Deze indicatoren zijn zowel ondergebracht zowel bij Groep D: Voorzieningen en Beleid Fietsen als bij Groep E: Voorzieningen en Beleid OV.

Subgroep F: Voorzieningen en Beleid Schoner en effectiever vervoer

Hieronder vallen:

	Indicator	Eenheid
VB11	Deelauto's	Aantal/1.000 inwoners
VB12	Laadpalen	Aantal/100.000 inwoners
VB13	Stadslogistiek	Deelnemer Green Deal ZES Ja/Nee
VB14	Milieuzones	Aanwezigheid milieuzones vracht/bestel/personenauto's/scooters
VB15	Parkeertarieven	Per uur in binnenstad