

(Bijdragenr. 89)

## Effectmeting Haags verkeerscirculatieplan 2011

Ing. Inge Molenaar  
(gemeente Den Haag)

Drs. Christine Swankhuisen  
(*Tabula Rasa*)

Lisanne de Vrij MSc  
(*Tabula Rasa*)

### Samenvatting

In november 2009 is in den Haag het verkeerscirculatieplan in werking getreden. Doorgaand verkeer kan niet meer door de binnenstad en er is een groter voetgangers- en fietsgebied ontstaan. De evaluatie van het plan in 2011 laat zien dat verkeer sneller doorstroomt en de lucht- en verblijfskwaliteit zijn verbeterd.

## 1. Het verkeerscirculatieplan van Den Haag

### Aanleiding van het verkeerscirculatieplan

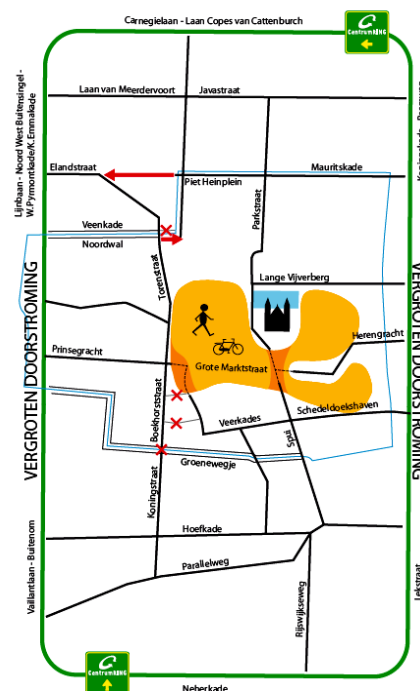
‘Veerkade blijft vieste straat van Nederland’ (AD, 18-01-2006). Dit is een van de krantenkoppen die meldt dat de twee straten in Den Haag in 2005 tot de meest vervuilde straten van Nederland behoorden. De hoeveelheid fijnstof op de Amsterdamse en Stille Veerkade overschreed de norm. De politiek besloot dit aan te pakken en ontwikkelde het verkeerscirculatieplan, dat naast de luchtkwaliteit op de Veerkades ook de verblijfskwaliteit in de hele Haagse binnenstad moest verbeteren. Dit plan werd in juni 2007 door de Haagse gemeenteraad aangenomen. In november 2009 zijn de maatregelen op straat uitgevoerd.

### Doelen verkeerscirculatieplan van Den Haag

Het verkeerscirculatieplan houdt in dat delen van het centrum met flexibele afsluitingen (pollers) worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor wordt de binnenstad autoluw, en moet het doorgaand autoverkeer gebruik maken van de centrumring: een route rond de binnenstad vanwaar bestemmingen in het centrum makkelijk bereikt kunnen worden. Het plan omvat ook maatregelen om een goede doorstroming op deze centrumring te garanderen. Na de invoering van het verkeerscirculatieplan komt letterlijk de weg vrij om delen van de Haagse binnenstad opnieuw in te richten, en zo het verblijfsklimaat te verbeteren. De straten en pleinen worden heringericht met ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, met nieuwe bestrating en meubilair en met meer aandacht voor groen.

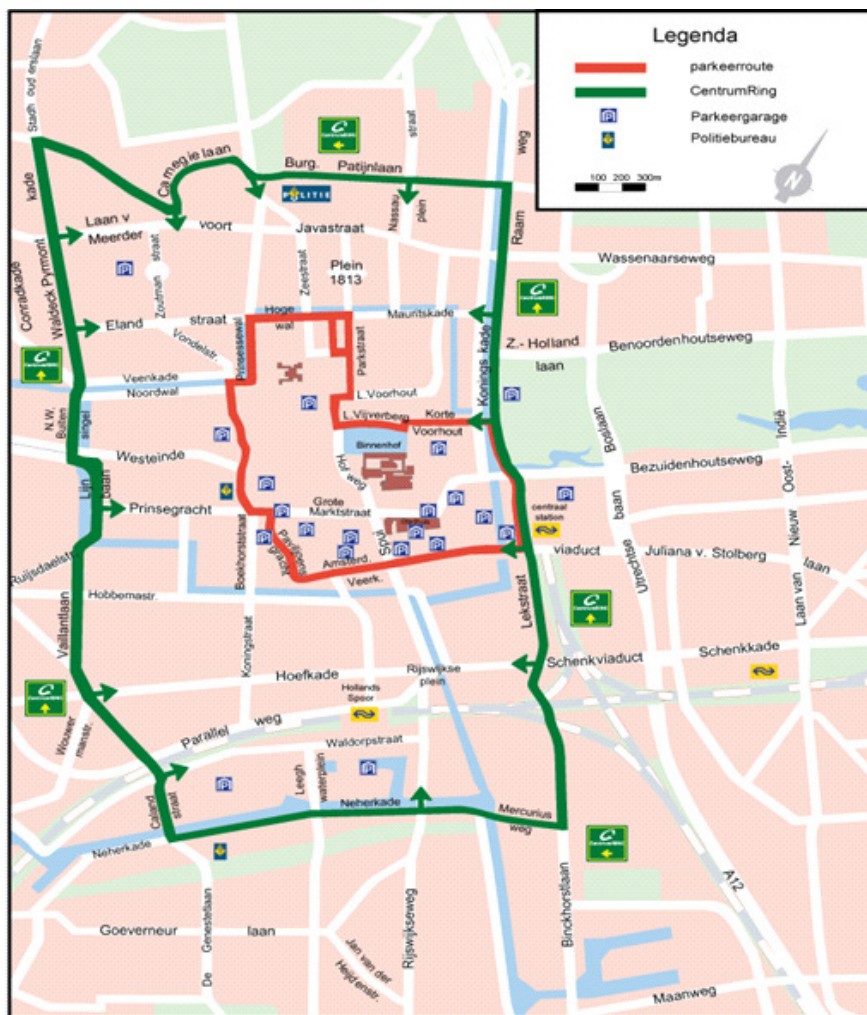
De Haagse gemeenteraad beoogde de volgende resultaten met het verkeerscirculatieplan te bereiken:

- er rijdt minder doorgaand verkeer door de binnenstad;
- de binnenstad blijft goed bereikbaar voor autoverkeer;
- de luchtkwaliteit op de Veerkades verbetert aanzienlijk doordat er minder verkeer rijdt;
- de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers in de binnenstad verbetert zichtbaar door een uitbreiding van het autovrije deel.



## 2. Evaluatie en monitoring van effecten

Tegelijk met het vaststellen van het verkeerscirculatieplan in 2007 heeft de gemeenteraad besloten om de effecten van het plan te evalueren en monitoren. In opdracht van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag zijn zowel voor als na implementatie van het plan onderzoeken uitgevoerd naar verkeersaspecten, bereikbaarheid, luchtkwaliteit, economie, verkeersveiligheid en verblijfsklimaat in de binnenstad. Vóór invoering van het plan in 2009, is een uitgebreide nulmeting opgesteld, als referentie om de effecten in beeld te brengen.<sup>1</sup> In de in 2011 uitgebrachte effectmeting is beschreven in hoeverre de beoogde resultaten van het verkeerscirculatieplan zijn behaald.<sup>2</sup> Het evaluatieprogramma is grotendeels door externe onderzoeksbureaus uitgevoerd.



### Onderzoeken nulmeting en effectmeting

Gekozen is voor een methode om waarbij onderzoeken op meerdere momenten worden herhaald om de tussentijdse ontwikkeling te meten. De onderzoeken die voor de nulmeting zijn uitgevoerd, zijn voor de effectmeting herhaald om vast te stellen in hoeverre de beoogde resultaten zijn herhaald. Daarnaast zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd en gegevens opgevraagd bij andere partijen over de periode voor en na invoering van het verkeerscirculatieplan. In de tijd tussen de nulmeting en effectmeting zijn meer onderzoeken en gegevens beschikbaar gekomen. De analyse van deze nieuwe informatie leverde een belangrijke bijdrage aan beantwoorden van de onderzoeksvraag. Een voorbeeld hiervan zijn de gegevens van TomTom. Door middel van het opvragen van rijtijden van de centrumring naar de binnenstad, in 2008 (voor invoering) en 2010 (na invoering) was het nu mogelijk om niet alleen de effecten van de maatregelen op de hoeveelheid verkeer maar ook op de doorstroming van het verkeer vast te stellen.

<sup>1</sup> Tabula Rasa: *Evaluatie en monitoring verkeerscirculatieplan: nulmeting*. Den Haag, september 2009

<sup>2</sup> Tabula Rasa: *Effectmeting verkeerscirculatieplan 2011*. Den Haag, mei 2011

### 3. Belangrijkste conclusies Effectmeting verkeerscirculatieplan

De resultaten die de gemeente verwachtte te bereiken met het verkeerscirculatieplan zijn gerealiseerd. Het doorgaande verkeer door de binnenstad is afgenomen, de bereikbaarheid is niet veranderd, de luchtkwaliteit op de Veerkades is meetbaar verbeterd en het verblijfsklimaat voor fietsers en voetgangers is er op vooruitgegaan.

- Uit kentekenonderzoeken blijkt dat er minder verkeer door de binnenstad rijdt. De hoeveelheid verkeer in het gehele onderzocht gebied, binnen de centrumring van Den Haag, is niet afgenomen. Zoals voorzien rijdt het doorgaande autoverkeer via andere routes om de binnenstad heen. Op deze routes is op veel plaatsen meer verkeer geteld. Uit onderzoekgegevens van TomTom blijkt echter dat de rijtijden van de centrumring naar de binnenstad op alle routes gemiddeld korter is geworden of vrijwel gelijk gebleven. De doorstroming van het verkeer is dus per saldo verbeterd.



1922



2007

Drie keer de Lutherse  
Burgwal  
(1922, 2007 en 2010)



2010



- De bereikbaarheid van de binnenstad voor auto's is in objectieve zin niet veranderd. Dit blijkt bijvoorbeeld uit bezettingsgegevens van parkeergarages en parkeerplaatsen op straat. Ook duurt het niet langer om de binnenstad te bereiken per auto of lijnbus. De rijtijden zijn na implementatie van het verkeerscirculatieplan vaak zelfs korter geworden. Echter in de beleving van de Hagenaar scoort de bereikbaarheid van de binnenstad voor de auto (nog steeds) een onvoldoende. De bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer scoren zeer goed.
- Zowel voor als na invoering van het verkeerscirculatieplan is op 23 locaties de NO<sub>2</sub>-concentratie *gemeten*. De verschillen in NO<sub>2</sub>-concentraties laten zien dat de luchtkwaliteit op de Amsterdamse en Stille Veerkade is verbeterd. Op de andere meetlocaties in Den Haag zijn beperkte verschillen gemeten. Voor de 23 specifieke meetlocaties is ook de luchtkwaliteit *berekend* (door DGMR). Ook uit de berekening blijkt dat de luchtkwaliteit op de Veerkades aanzienlijk is verbeterd. Verder blijkt dat er gemiddeld in 2010 ten opzichte van 2008 een iets hogere concentratie is gemeten en is berekend. Dit komt door de ongunstiger weersituatie in 2010. Als 2008 en 2010 meteorologisch gelijkwaardig zouden zijn geweest, zou er waarschijnlijk juist sprake zijn van een verbetering. De belangrijkste conclusie van DGMR is dat ook de luchtkwaliteitsberekeningen laten zien dat het verkeerscirculatieplan de Haagse binnenstad aantoonbaar schoner heeft gemaakt. De milieubelasting in het centrumgebied van Den Haag als geheel (uitgedrukt in µg-bewoners) is, na invoering van het verkeerscirculatieplan sterk afgenomen.
- Het verblijfsklimaat voor fietsers en voetgangers is zichtbaar verbeterd. Door het autoluw maken van de binnenstad is een groot voetgangersgebied ontstaan. Zowel inwoners van Den Haag, als ondernemers en stakeholders zijn positief over de ontwikkelingen die de Haagse binnenstad doormaakt.

Naast de vier beoogde resultaten zijn ook de effecten op de verkeersveiligheid en economie gemonitord.

- Ten tijde van de effectmeting konden nog geen uitspraken worden gedaan over de effecten van het verkeerscirculatieplan op de verkeersveiligheid. De cijfers over het aantal verkeersongevallen in 2010 waren nog niet bekend. Wel is geregistreerd hoeveel aanrijdingen hebben plaatsgevonden met de zogenaamde pollers die geplaatst zijn om het gebied af te sluiten voor autoverkeer. Direct na invoering was er een piek zichtbaar in het aantal aanrijdingen met deze pollers, in de maanden na invoering daalde dit aantal aanzienlijk. Eind 2010, nadat de pollers weer operationeel waren na tijdlange werkzaamheden, was er een stijging zichtbaar in het aantal aanrijdingen.
- Het is niet mogelijk om harde conclusies te trekken over de effecten van het verkeerscirculatieplan op de economie in de Haagse binnenstad. Landelijke ontwikkelingen hebben ook op de Haagse economie grote invloed. Wel blijkt de economische ontwikkeling van Den Haag gunstig in vergelijking met andere steden. Conform landelijke trend kwamen vanaf 2008 er minder bezoekers in de binnenstad en is de leegstand toegenomen. Den Haag scoort hierbij echter relatief goed, waar de leegstand minder sterk is toegenomen, en het aantal bezoekers minder sterk is afgenomen in vergelijking met andere steden. Door het autoluw maken van de binnenstad is een groot aaneengesloten winkelgebied ontstaan. Dit kernwinkelgebied ontwikkelt zich gunstig.

#### 4. De weg naar die schone binnenstad

Aan de invoering van het Haagse verkeerscirculatieplan ging een complex geheel van gebeurtenissen en ontwikkelingen vooraf. Dit is eigenlijk begonnen in 1997, met de afsluiting van de Grote Marktstraat voor gemotoriseerd verkeer. De wens om te komen tot een (verkeers)veilig en aantrekkelijk winkelgebied was hiervoor de aanleiding. Het gevolg hiervan was dat auto's en bussen hun route verplaatsten naar de Amsterdamse en de Stille Veerkade. Hierdoor ontstonden daar knelpunten in de vorm van (ernstige) spitscongestie en daaraan gerelateerde luchtkwaliteitsproblemen. De



luchtkwaliteitsproblematiek nam rond 2005 dusdanige vormen aan dat volgens meetcijfers van het RIVM de Veerkades tot de meest vervuilde straten van Nederland werden gerekend. Eind april 2007 deed de Raad van State uitspraak over de juridische procedure die sinds april 2005 liep en verplichtte de gemeente Den Haag om uiterlijk in 2010 dusdanige maatregelen te treffen dat de luchtkwaliteit in de Veerkades weer op een acceptabel niveau zou zijn.

Met het gegeven van de problemen op de Veerkades, en de rechterlijke uitspraak, heeft de gemeente gezocht naar mogelijke oplossingen. Het was de gemeente duidelijk dat partiële oplossingen geen soelaas zouden bieden. Immers, verkeer is dynamisch en zonder integrale aanpak, bestaat er altijd een groot risico dat ingrijpen er alleen maar toe leidt dat problemen worden verplaatst.

Om deze reden heeft de gemeenteraad al in 2004 gevraagd om een oplossing die het gehele centrumgebied in ogenschouw neemt. Bij de analyses is ook rekening gehouden met het feit dat de oplossing zich niet mag beperken tot het verkeer: deze moest tevens aansluiten bij het streven om vooral de economische positie van de binnenstad fors te versterken, en in het verlengde daarvan het streven naar een drastische verbetering van het verblijfsklimaat.

Bij de uiteindelijke keuzebepaling is niet over één nacht ijs gegaan. Een aantal varianten is uitgebreid geanalyseerd en besproken waarbij ook de inbreng van ondernemers en bewoners is betrokken. Begin 2006 wordt door de gemeente het eerste voorstel voor een verkeerscirculatieplan gepresenteerd. Tijdens de inspraakronde verrijst een vloedgolf aan weerstand vanuit de bevolking, de ondernemers en de politiek. Het 'gestruikelde' college pakte de draad in 2007 opnieuw op en komt met drie aangepaste varianten op het voorstel uit 2006. Dit heeft geresulteerd in het uiteindelijk gekozen circulatiemodel. Dit werd uiteindelijk door de Gemeenteraad vastgesteld op 15 juni 2007.



Het Haagse stadsbestuur was en is zich ervan bewust dat de beslissing tot het invoeren van het verkeerscirculatieplan grote consequenties heeft voor de verkeersafwikkeling in het centrum en dat dit altijd gepaard gaat met emoties en weerstand.

Bij de discussies en besluitvorming werd altijd duidelijk dat er geen oplossingen bestonden die op alle fronten tot positieve resultaten zouden leiden. Elke ingreep in de verkeerscirculatie leidt tot straten en delen van het centrum die minder autoverkeer te verwerken krijgen, maar andere straten krijgen meer verkeer. Er is gezocht naar de variant waarbij het saldo zo positief mogelijk was. Toen het besluit genomen werd, was het bijvoorbeeld al duidelijk dat op sommige plaatsen (vooral op bepaalde gedeeltes van de Centrumring) meer verkeer zou gaan rijden. Centraal bij de besluitvorming stond, en bij de evaluatie staat, het 'per saldo'-beeld, voor het hele centrumgebied, op de vier doelstellingen. En nu blijkt dat deze zijn gehaald!

Met de succesvolle implementatie van het verkeerscirculatieplan komt er uiteraard geen einde aan de activiteiten om Den Haag en zijn binnenstad bereikbaar en leefbaar te houden. Ook na het verkeerscirculatieplan gaat het werk door.

zaterdag 20 november 2010

# Bereikbaar en veel mooier

## Den Haag begint te wennen aan afsluiting van centrum

**DEN HAAG •** Dat was even schrikken. Van de ene op de andere dag was die fijne route over de Veerkaden via de Grote Markt naar de Prinsegracht afgesloten. Maar na een jaar lijken de meeste mensen toch wel gewend.

PETER KOOP

Daar denken de inwoners van de straten rondom het centrum wellicht heel anders over. Sinds een jaar geleden het veelbesproken Verkeerscirculatieplan (VCP) werd gelanceerd, is de verkeersdruk op met name de Mauritskade, Javastraat en Laan Copes van Cattenburch flink toegenomen. Zo erg dat bewoners van de Laan van Meerdervoort zelfs dreigden de straat te barricaderen als de plannen niet werden teruggedraaid.

Toch lijkt de kritiek van de eerste tijd wat verstonnd. Automobilisten die zich de eerste weken vastredten op de pollers in het centrum, hebben



### STAD & R

De afsluiting van de Veerkaden... (Small text column next to the main article)

De afsluiting van de Veerkaden... (Continuation of small text column)

### le kopjes koffie

De afsluiting van de Veerkaden... (Small text column)

### le kopjes koffie

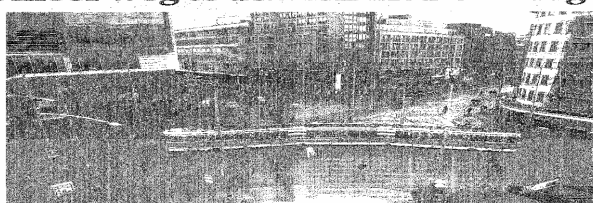
De afsluiting van de Veerkaden... (Small text column)

De afsluiting van de Veerkaden... (Small text column)



## Anderhalf jaar na invoering: VCP niet meer weg te denken uit Den Haag

ACTUEEL 45



De afsluiting van de Veerkaden... (Text column for the 'ACTUEEL' article)

### le kopjes koffie

De afsluiting van de Veerkaden... (Small text column)

### le kopjes koffie

De afsluiting van de Veerkaden... (Small text column)

De afsluiting van de Veerkaden... (Small text column)