



Den Haag

► **Onderzoeksrapport**

DSO/Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

MOBILITEIT IN DEN HAAG, 2011-2014



► **Onderzoeksrapport**

DSO/Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

MOBILITEIT IN DEN HAAG, 2011-2014



COLOFON

Uitgave

Gemeente Den Haag

DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

Augustus 2016

Inlichtingen

DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

Carla Rothuizen (070 35 34874 / carla.rothuizen@denhaag.nl)

De Dienst Stedelijke Ontwikkeling aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid inzake het gebruik en toepassing van de gepresenteerde gegevens. Afwijkingen in absolute aantallen en % kunnen worden veroorzaakt door afronden. Bij gebruik van cijfers is bronvermelding verplicht.

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	5
Samenvatting	7
1 De mobiele Hagenaar	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Mobiliteitsverschillen per groep	9
2 Verplaatsingen	13
2.1 Inleiding	13
2.2 Vervoerwijze	13
2.3 Motief	15
2.4 Den Haag in perspectief	15
2.5 Motief naar hoofdvervoermiddel	16
2.6 Verplaatsingsafstand en reisduur	17
2.7 Verplaatsingsafstand en reisduur naar motief	17
3 Ritten	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Modal Split	19
3.3 Afstand en reisduur	21
4 Spits tijden	23
4.1 Inleiding	23
4.2 Verplaatsingen naar motief	24
4.3 Verplaatsingen naar hoofdvervoermiddel	26
5 Den Haag in en uit	27
5.1 Inleiding	27
5.2 Grensoverschrijdende verplaatsingen	27

INLEIDING

Voor u ligt het rapport 'Mobiliteit in Den Haag, 2011-2014'. Deze rapportage is gemaakt op basis van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland. Het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN). Het OViN is een jaarlijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking dat sinds 2010 door het CBS wordt uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat.

In opdracht van de Stadsregio Amsterdam zijn jaarbestanden van OViN 2011 tot en met 2014 samengesteld uit data van het landelijke basisonderzoek voor de jaren 2011 t/m 2014, de meerwerkbestanden Stadsregio Amsterdam 2011 t/m 2014 en het meerwerkbestand Den Haag 2013. Gemeente Den Haag heeft meegedaan aan deze zogeheten stapeling door haar meerwerkbestand ter beschikking te stellen. In ruil daarvoor is de weging ook voor gemeente Den Haag aangepast. Een precieze beschrijving van stapeling en integratie is te vinden in het rapport van het CBS hierover dat beschikbaar is bij PSO.

Met het samengestelde bestand dat geïntegreerd is en opnieuw gewogen kunnen gedetailleerde cijfers over gemiddelde verplaatsingspatronen over de jaren 2011 tot en met 2014 worden gemaakt.

Onderstaande rapportage gaat over de inwoners van Den Haag tenzij anders vermeld. Tevens gaat het om het gemiddelde in de periode 2011-2014. Alleen wanneer de steekproefomvang het toelaat worden de cijfers van de individuele jaren 2011 tot en met 2014 gebruikt.

In sommige gevallen is een vergelijking gemaakt met cijfers van 2007-2008. Over deze jaren is eerder een rapport verschenen bij PSO (Mobiliteit in Den Haag 2007-2008).

Door afrondingsverschillen kunnen de percentages soms niet tot 100% optellen.

SAMENVATTING

Mobiliteit

Gemiddeld is in de periode 2011-2014 het aantal verplaatsingen per persoon per dag voor Hagenaars 2,53. In 2014 maakten inwoners van Den Haag gemiddeld 2,4 verplaatsingen per dag.

Naar leeftijd zien we dat de meest mobiele groep in de leeftijd 35 t/m 54 jaar te vinden is. De minst mobiele groep is 75 jaar of ouder.

In het algemeen geldt dat hoe hoger opgeleid hoe mobieler. Hetzelfde geldt voor inkomen.

Verplaatsingen

Gemiddeld wordt per verplaatsing 10 km afgelegd en duurt de verplaatsing 25 minuten.

Om zich te verplaatsen gaan Hagenaars vooral fietsen en lopen. Bijna de helft van de verplaatsingen gaat met deze vormen van langzaam verkeer. De auto wordt gebruikt bij 38% van de verplaatsingen (als bestuurder of passagier). Ca. 11% van de verplaatsingen gaat met het openbaar vervoer.

Verreweg de belangrijkste redenen om op pad te gaan zijn winkelen, werk en sociaal recreatief.

Per motief voor de verplaatsing zijn er andere vervoermiddelen dominant.

De grootste afstand wordt afgelegd bij verplaatsingen met als motief zakelijke bezoeken in de werksfeer.

Ritten

Gemiddeld maakt de Hagenaar drie ritten per dag. Per rit wordt gemiddeld 8,4 km afgelegd in 15 minuten.

De modal split wordt berekend op basis van ritten *in* Den Haag (in plaats van verplaatsingen door de Haagse bevolking).

De modal split in Den Haag wordt gedomineerd door ritten met het langzaam verkeer (fiets en lopen). De auto wordt in 38% van de ritten gebruikt. Hagenaars die ritten binnen de gemeentegrens van Den Haag maken, gebruiken de auto minder vaak (33%).

Spits

Het totaal van alle verplaatsingen laat een spits zien tussen 8 en 9 uur en tussen 15 en 16 uur; de ochtendspits is smaller (kortere piekperiode) dan de middag-/avondspits.

Winkelen doet men vooral buiten de traditionele spitsstijden, woon-werk verkeer kent een ochtend- en een avondspits en onderwijs heeft drie pieken.

Autoverplaatsingen hebben een piek tussen 16 en 17 uur.

Gemeentegrens overschrijding

Van alle verplaatsingen die Den Haag raken blijft 58% binnen de stad, 42% gaat de stad uit of komt van buiten de stad in.

Gemeentegrens overschrijdende verplaatsingen hebben een lengte van gemiddeld 28 km.

1

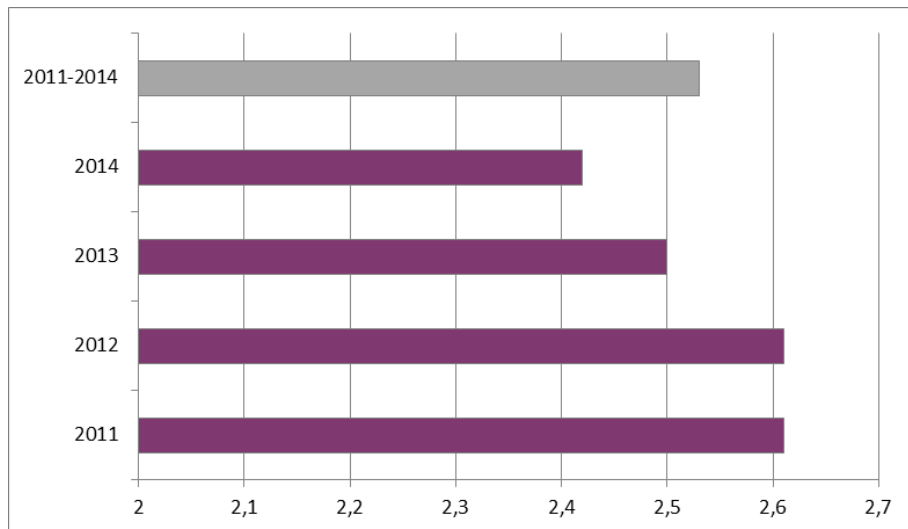
DE MOBIELE HAGENAAR

1.1 INLEIDING

Hagenaars maken in de periode 2011-2014 gemiddeld 2,53 verplaatsingen per persoon per dag

Landelijk ligt het aantal verplaatsingen per persoon per dag (pppd) al een aantal jaren op 2,68. Inwoners van Den Haag maakten in 2014 gemiddeld 2,4 verplaatsingen per dag. Dat is iets lager dan in eerdere jaren. In 2007/2008 lag het gemiddeld aantal verplaatsingen nog op 2,6 per persoon per dag. Ook in 2011 en 2012 lag het gemiddeld aantal verplaatsingen pppd op ca. 2,6.

Figuur 1.1 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag door Hagenaars, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

In vergelijking met andere steden zijn Hagenaars mobieler dan Rotterdammers en minder mobiel dan Amsterdammers, Utrechters en het landelijk gemiddelde. Dit heeft vooral te maken met de samenstelling van de bevolking van Amsterdam en Utrecht waar naar verhouding meer mensen wonen met een grotere mobiliteit (studenten, hoog opgeleid, hoog inkomen).

1.2 MOBILITEITSVERSCHILLEN PER GROEP

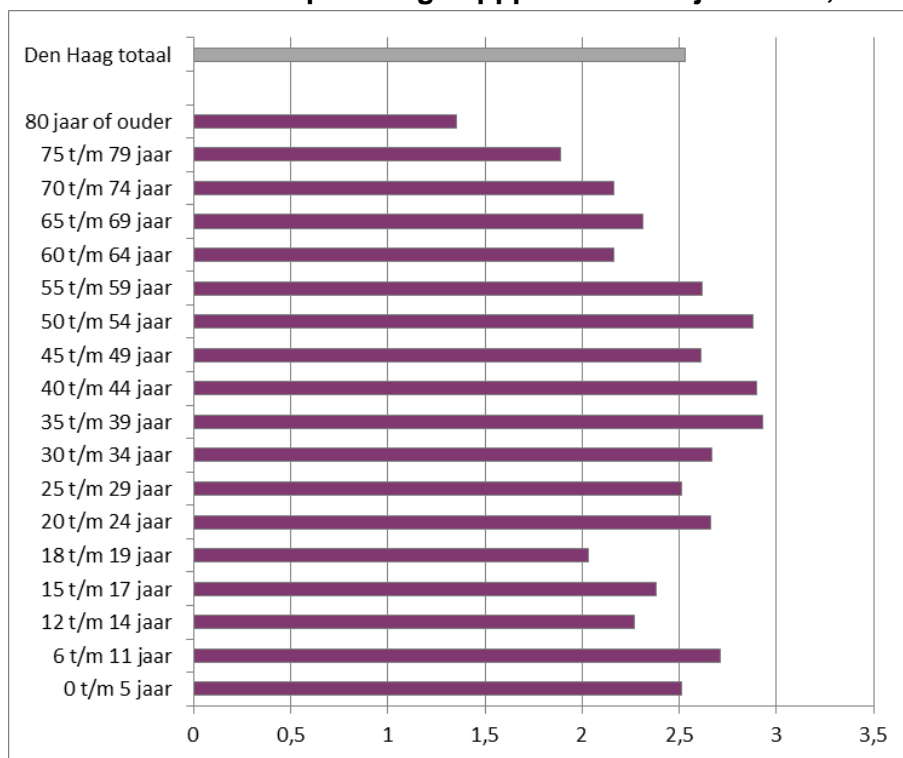
Meest mobiele groep is 35-54 jaar, hoog opgeleid met een hoog inkomen

Er komen grote verschillen voor in de mobiliteit bij verschillende groepen mensen in Den Haag. Allereerst is er een verschil in het aantal verplaatsingen per persoon per dag tussen de totale Haagse bevolking en de inwoners van Den Haag die op de bevraagde dag daadwerkelijk gereisd hebben. Zoals gezegd maakt de hele Haagse bevolking gemiddeld 2,53 verplaatsingen pppd. Dit is inclusief mensen die niet

hebben gereisd. Het deel van de bevolking dat wél gereisd heeft, maakt 3,22 verplaatsingen pppd.

Naar leeftijd zien we dat de meest mobiele groep in de leeftijd 35 t/m 54 jaar te vinden is. De minst mobiele groep is 75 jaar of ouder. In de meeste leeftijdscategorieën maken mannen iets meer verplaatsingen dan vrouwen.

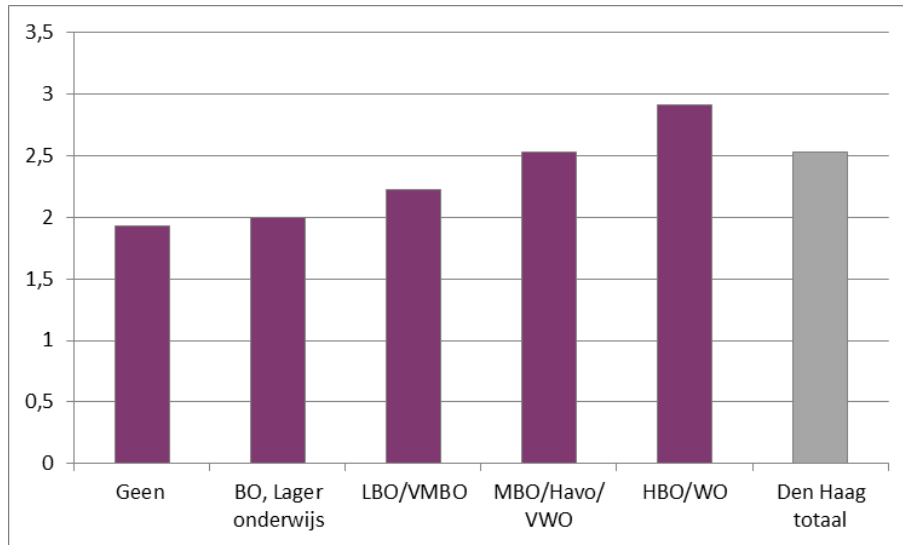
Figuur 1.2 Gemiddeld aantal verplaatsingen pppd naar leeftijdsklasse, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

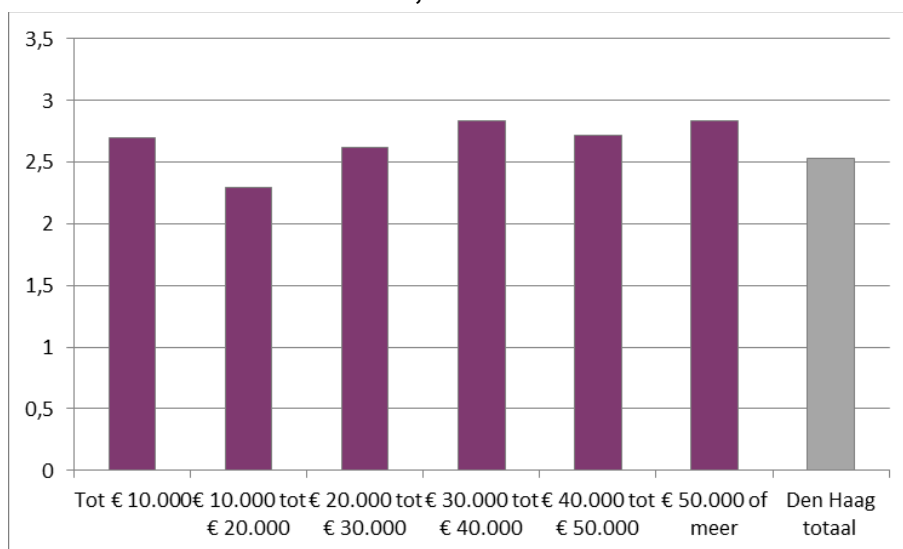
Niet echt onverwacht blijkt dat de hoogst opgeleide Hagenaars de meeste verplaatsingen maken. Vooral mensen met een HBO of wetenschappelijke opleiding zijn veel mobieler dan anderen. Deze laatste groep is ook de enige voor wie het gemiddeld aantal verplaatsingen in de periode 2011-2014 is toegenomen. Het relatief kleine aantal verplaatsingen voor 18 en 19 jarigen heeft te maken met de toevalligheid dat in deze groep naar verhouding veel laag opgeleide allochtone scholieren zitten. Zowel laag opgeleid als allochtoon zijn kenmerken die een negatieve invloed hebben op het aantal verplaatsingen.

Figuur 1.3 Gemiddeld aantal verplaatsingen pppd naar opleidingsniveau, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

Figuur 1.4 Gemiddeld aantal verplaatsingen pppd naar gestandaardiseerd besteedbaar inkomen van het huishouden, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

De mobiliteit naar inkomensklasse is vergelijkbaar met die naar opleidingsniveau. Hoe hoger het inkomen hoe mobieler. De grote mobiliteit bij de laagste inkomenscategorie wordt veroorzaakt doordat studenten hierin in groten getale vertegenwoordigd zijn.

2 VERPLAATSINGEN

2.1 INLEIDING

Gemiddeld wordt per verplaatsing 10 km afgelegd en duurt de verplaatsing 25 minuten

In de gebruikte data wordt onderscheid gemaakt tussen een verplaatsing en een rit. Hierbij wordt verplaatsing gebruikt voor de beweging van beginpunt naar eindpunt. Binnen deze verplaatsing kunnen meerdere ritten met verschillende vervoermiddelen gemaakt worden. Zo kan een verplaatsing van huis naar werk bestaan uit meerdere ritten; rit 1 van huis naar het station met de fiets, rit 2 met de trein naar een volgende stad, rit 3 met de tram naar het werkadres, rit 4 nog een stukje lopen naar het werkadres.

Wanneer het over een verplaatsing gaat, gaat het dus over al deze ritten samen. Het hoofdvervoermiddel van de verplaatsing is het vervoermiddel waarmee de grootste afstand is afgelegd. In bovenstaand voorbeeld zou dat waarschijnlijk de trein zijn.

2.2 VERVOERWIJZE

De meeste verplaatsingen zijn langzaam verkeer verplaatsingen

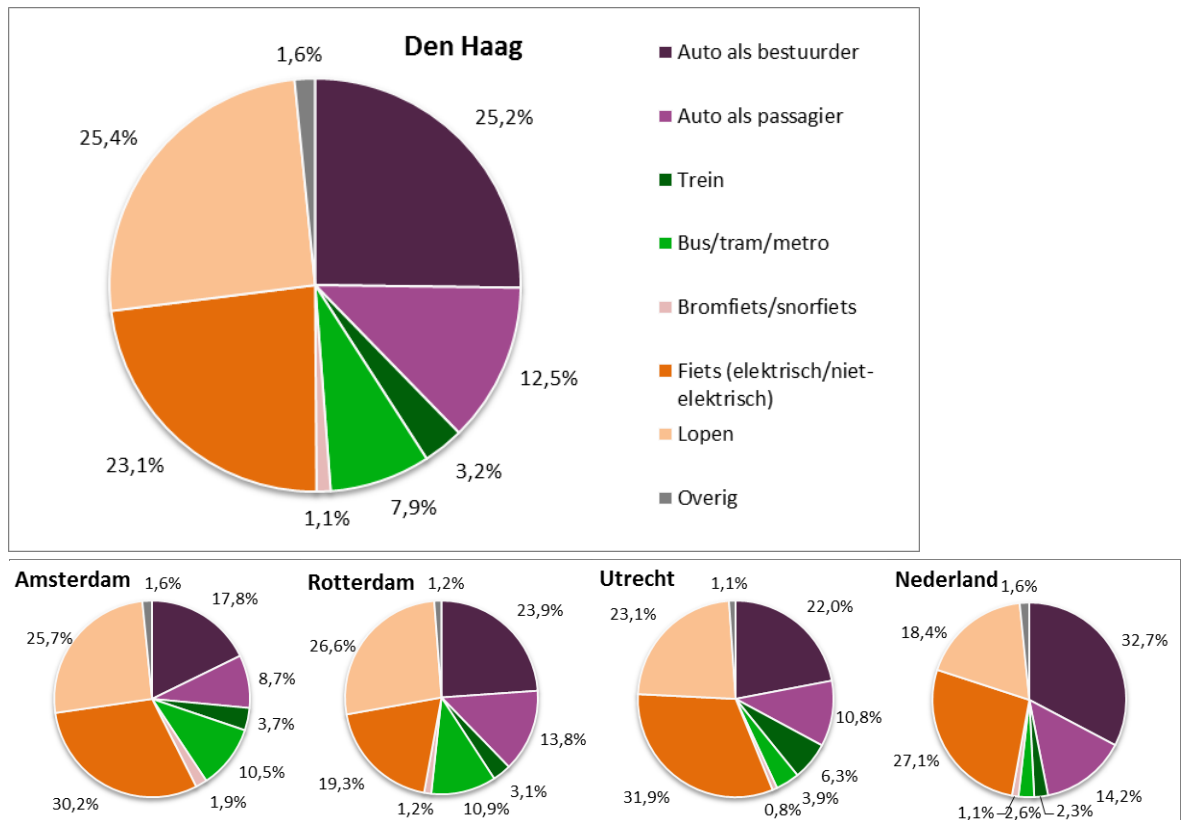
Bijna een kwart van de verplaatsingen vindt plaats met de fiets en ongeveer hetzelfde aandeel lopend. Daarmee is het langzaam verkeer goed voor bijna de helft van alle verplaatsingen van Hagenaars. Ca. 38% van de verplaatsingen van Hagenaars vindt in de periode 2011-2014 plaats met een auto (als bestuurder of passagier). Dit is minder dan in de periode 2007-2008. En ongeveer 11% van de verplaatsingen gaat met het openbaar vervoer. Ook dit is minder dan in 2007-2008.

In vergelijking met de andere G4 steden valt op dat in Den Haag, evenals in Rotterdam, naar verhouding iets vaker auto verplaatsingen voorkomen. Het langzaam verkeer is in Amsterdam en Utrecht nog iets belangrijker dan in Den Haag.

Landelijk wordt de auto voor 47% van alle verplaatsingen gebruikt (als bestuurder of als passagier). Het openbaar vervoer speelt landelijk een zeer beperkte rol.

In Den Haag spelen, net als de meeste grote steden, de fiets, lopen en het OV een veel belangrijker rol.

Figuur 2.1 Hoofdvervoerwijze bij verplaatsingen van Hagenaars, G4 en Nederland, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

In vergelijking met 2007/2008 is het aandeel verplaatsingen met de auto afgenomen.

Tabel 2.1 Hoofdvervoerwijze bij verplaatsingen¹ gemaakt door Hagenaars

	2011-2014	2007-2008
Auto	38%	40%
OV	11%	13%
Fiets/Brom-/Snorfiets	25%	21%
Lopen	26%	27%
Totaal	100%	100%

Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, MON 2007-2008, CBS. Bewerking PSO

¹ Verplaatsingen met overige vervoermiddelen zijn hier buiten beschouwing gelaten.

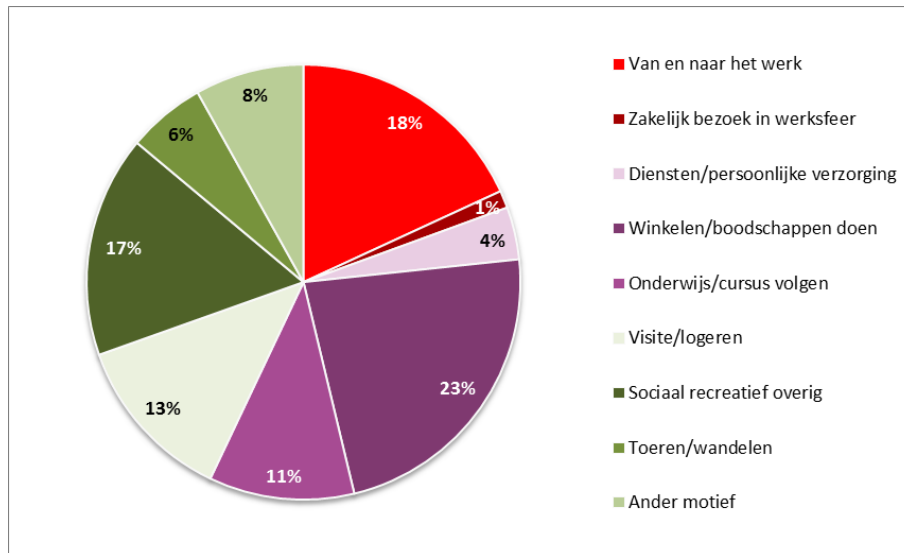
2.3 MOTIEF

Verreweg de belangrijkste redenen om op pad te gaan zijn winkelen, werk en sociaal recreatief

Mensen verplaatsen zich met een bepaald doel, een reden of motief. De volgende grafiek laat de motieven per verplaatsing zien voor de Haagse bevolking.

Het belangrijkste motief is winkelen/boodschappen doen, gevolgd door werk en door sociaal-recreatief (anders dan toeren en wandelen).

Figuur 2.2 Verplaatsingen naar motief, 2011-2014



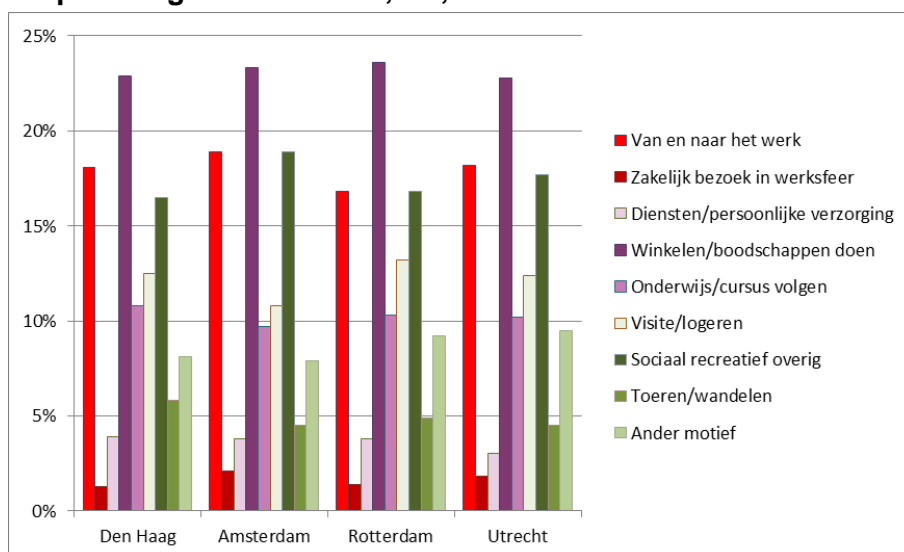
Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

2.4 DEN HAAG IN PERSPECTIEF

Weinig verschil met overige G4 steden

In vergelijking met de andere G4 steden zijn weinig verschillen met betrekking tot de verplaatsingsmotieven te zien.

Figuur 2.3 Verplaatsingen naar motief, G4, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

Voor alle steden geldt dat het aantal verplaatsingen met motieven in de vrijetijdssfeer (visite, sociaal recreatief, toeren) groter is dan het aantal verplaatsingen dat werk gerelateerd is (werk en zakelijk bezoek). Ten opzichte van 2007-2008 zijn er nauwelijks verschillen.

2.5 MOTIEF NAAR HOOFDVERVOERMIDDEL

Gebruikt hoofdvervoermiddel is afhankelijk van motief

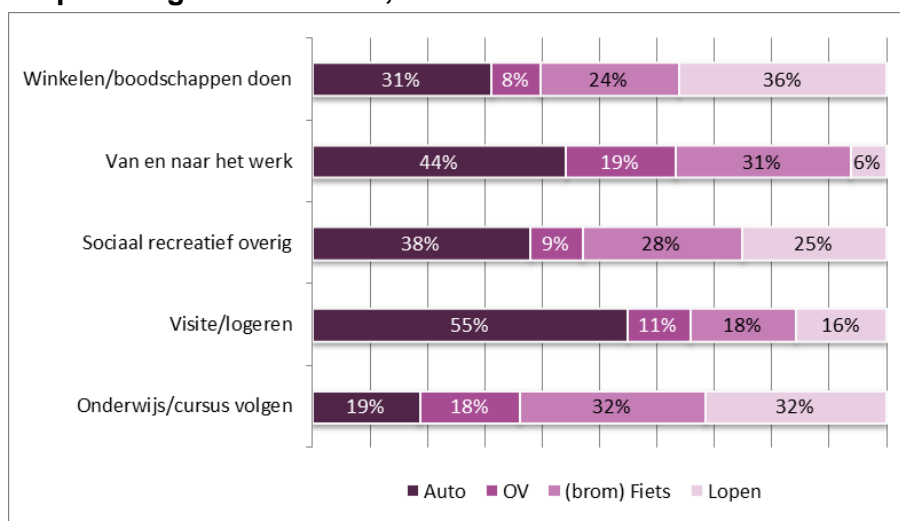
Het gebruikte hoofdvervoermiddel van de verplaatsing verschilt nogal afhankelijk van het motief. De vijf belangrijkste motieven voor verplaatsingen van de Haagse bevolking staan in de volgende figuur weergegeven.

Voor winkelen/boodschappen doen is lopen belangrijker dan de auto. Bij visite daarentegen wordt de auto in 55% van de verplaatsingen gebruikt.

Bij verplaatsingen met als motief werk is de auto als hoofdvervoermiddel dominant maar ook de fiets wordt veel gebruikt. Voor onderwijs en cursus zijn fiets en lopen dominant. Dat zal te maken hebben met dat het hier voornamelijk studenten en scholieren betreft.

Wanneer het motief zakelijk bezoek in de werksfeer is, wordt voor twee derde van de verplaatsingen de auto gebruikt. Ook voor diensten/persoonlijke verzorging en voor andere motieven is de auto dominant (44% en 55%). Voor toeren/wandelen is lopen (uiteraard) dominant met 71% van de verplaatsingen.

Figuur 2.4 Verplaatsingen naar motief, 2011-2014



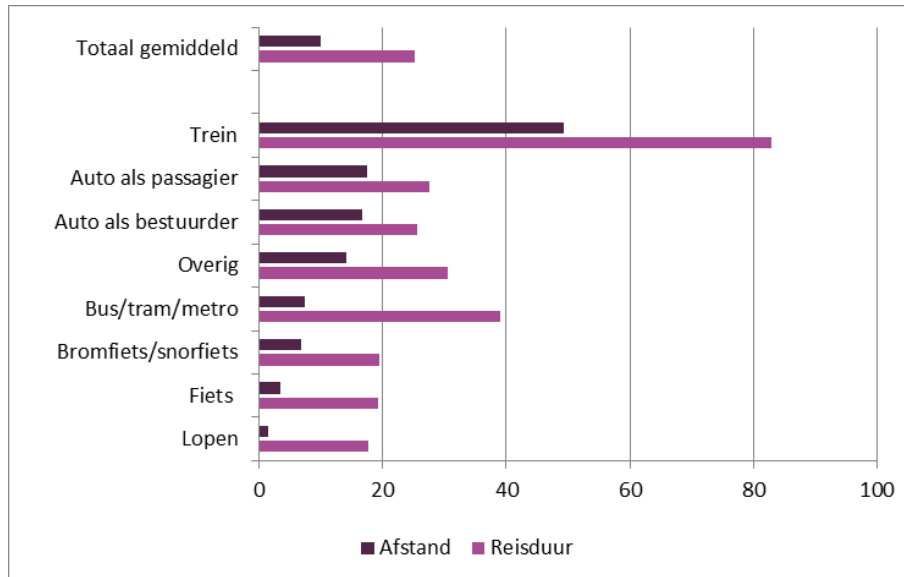
Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

2.6 VERPLAATSINGSAFSTAND EN REISDUUR

Gemiddeld wordt er 10 km afgelegd per verplaatsing en doet met er 25 minuten over

Daarbij maakt het wel uit wat het hoofdvervoermiddel is van de verplaatsing. Met de trein worden de grootste afstanden afgelegd (49 km per verplaatsing).

Figuur 2.5 Verplaatsingsafstand in kilometers en reisduur in minuten naar hoofdvervoermiddel, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

De reisduur volgt het patroon van de afstand. Naarmate de afgelegde afstand groter wordt neemt ook de reisduur toe. Opvallend hierin is dat de reisduur bij de bus/tram/metro groter is dan op basis van de afstand verwacht. Dit zal te maken hebben met het feit dat ca. 16% van alle OV ritten te maken heeft met één of meer overstappen.

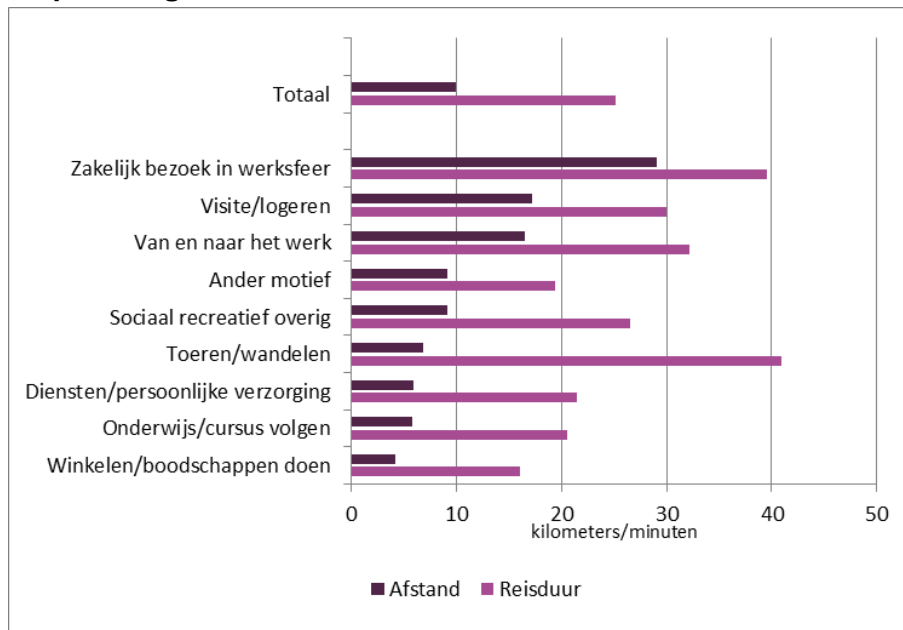
2.7 VERPLAATSINGSAFSTAND EN REISDUUR NAAR MOTIEF

Per verplaatsing wordt de grootste afstand afgelegd voor zakelijke bezoeken in de werksfeer

Voor twee derde van alle verplaatsingen met dit motief wordt de auto gebruikt. Gemiddeld wordt voor een verplaatsing met als motief zakelijk bezoek in de werksfeer 29 kilometer afgelegd en duurt de verplaatsing bijna 40 minuten. Toeren en wandelen gaat per verplaatsing gemiddeld om bijna 7 kilometer en daar doet men ca. 41 minuten over. Hiervoor geldt dat 71% van deze verplaatsingen lopend gaat.

Dichter bij huis doet men de verplaatsingen voor boodschappen of onderwijs.

Figuur 2.6 Verplaatsingsafstand in kilometers en reisduur in minuten naar verplaatsingsmotief, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

3 RITTEN

3.1 INLEIDING

Gemiddeld maakt de Hagenaar 3,3 ritten per dag

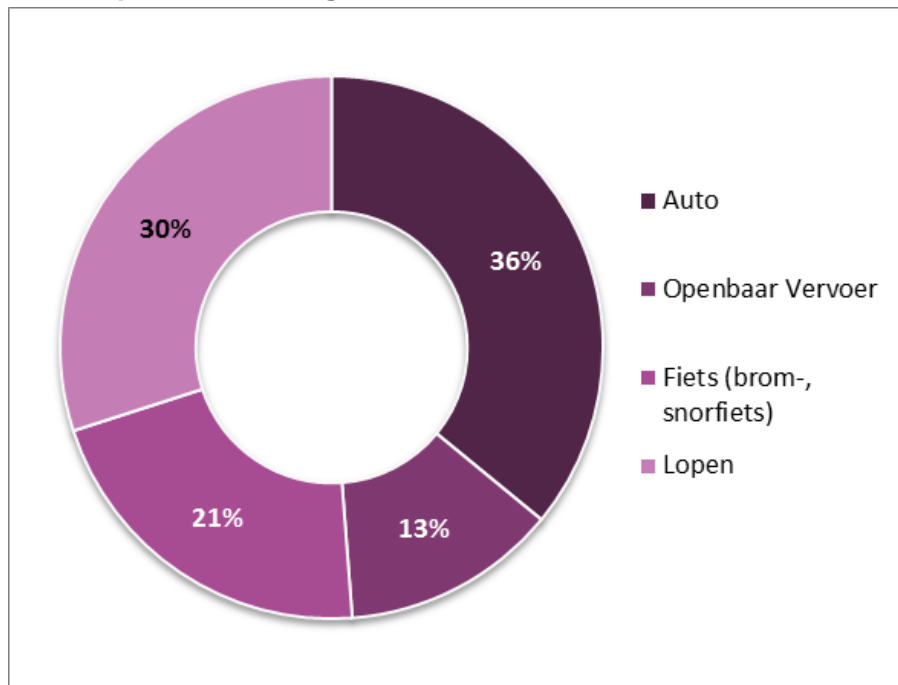
Gemiddeld legt een Hagenaar 2,53 verplaatsingen per dag af. Iedere verplaatsing bestaat gemiddeld uit 1,2 ritten. Dat betekent dat iedere Hagenaar ruim drie ritten per dag maakt.

3.2 MODAL SPLIT

De modal split in Den Haag gedomineerd door langzaam verkeer

In de inleiding van hoofdstuk twee is aangegeven dat een verplaatsing uit meerdere ritten kan bestaan. En waar bij het hoofdvervoermiddel wordt gekeken naar de grootste ritafstand, kan ook naar de vervoermiddelen die bij de verschillende ritten zijn gebruikt worden gekeken. Bij het samenstellen van de modal split wordt gebruik gemaakt van deze ritvervoermiddelen. Bovendien wordt de modal split bepaald binnen de gemeentegrenzen van Den Haag. Dat betekent dat ook ritten op Haags grondgebied worden meegeteld die niet door Hagenaars worden gemaakt.

Figuur 3.1 Modal split in Den Haag, 2014²



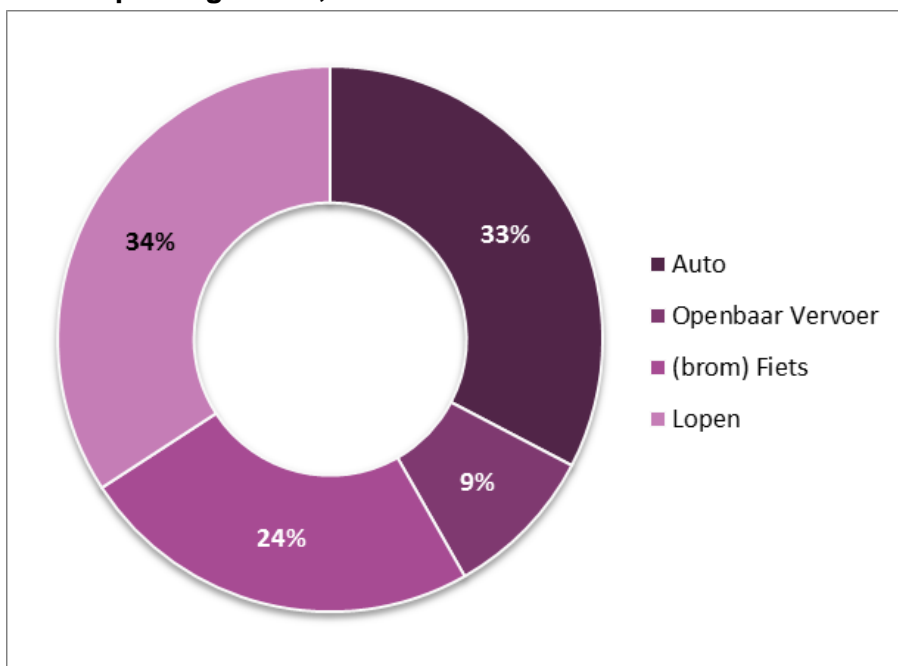
Bron: OViN 2014, CBS. Bewerking PSO

² Gegevens over de modal split komen uit het OViN jaarbestand van 2014. Hiervan is gebruik gemaakt omdat deze modal split gegevens al eerder zijn gepresenteerd in de jaarrekening en topindicatoren.

Bij de modal split in Den Haag nemen ritten met het langzaam verkeer (fiets en lopen) 51% voor hun rekening.

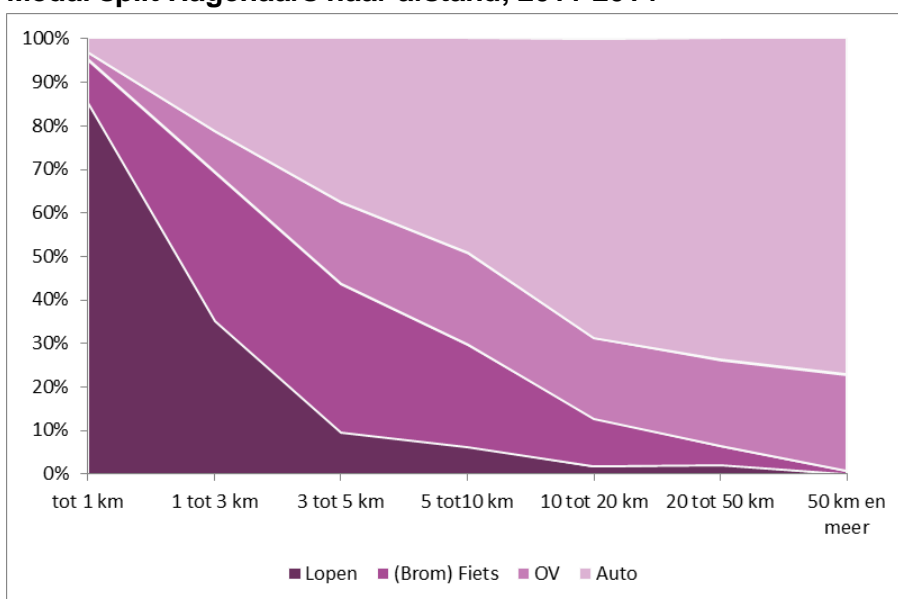
Wanneer we alleen de Haagse inwoners selecteren zien we dat de ritten die zij op Haags grondgebied maken nog iets vaker lopend en fietsend zijn en minder vaak met de auto. Dit is ook logisch omdat bij ca. 87% van alle verplaatsingen door Hagenaars zowel het beginpunt als het eindpunt van de verplaatsing in Den Haag ligt. Dergelijk korte afstanden (gemiddeld 4 km per verplaatsing) worden vaker met de fiets en lopend afgelegd.

Figuur 3.2 Modal split Hagenaars, 2014



Bron: OViN 2014, CBS. Bewerking PSO

Figuur 3.3 Modal split Hagenaars naar afstand, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

Uit een binnenkort te verschijnen memo van de afdeling Verkeer³ blijkt dat, als over een periode van 25 jaar wordt gekeken, vooral het gebruik van de auto sterk is verminderd. Het aandeel van de fiets is in deze periode het sterkst gegroeid, maar ook het aandeel van het openbaar vervoer is substantieel toegenomen. Omdat in 1990 de voetgangers niet in beeld werden gebracht in de cijfers, zijn deze ook in de cijfers voor 2014 weggelaten. Daarom zijn de gegevens niet vergelijkbaar met de overige cijfers uit deze rapportage.

Tabel 3.1 Modal split op basis van verplaatsingen naar drie modaliteiten binnen de Haagse agglomeratie⁴

	1990	2014	Vershil
Auto	65%	47%	-18%
Openbaar vervoer	18%	25%	7%
Fiets	17%	28%	11%
	100%	100%	

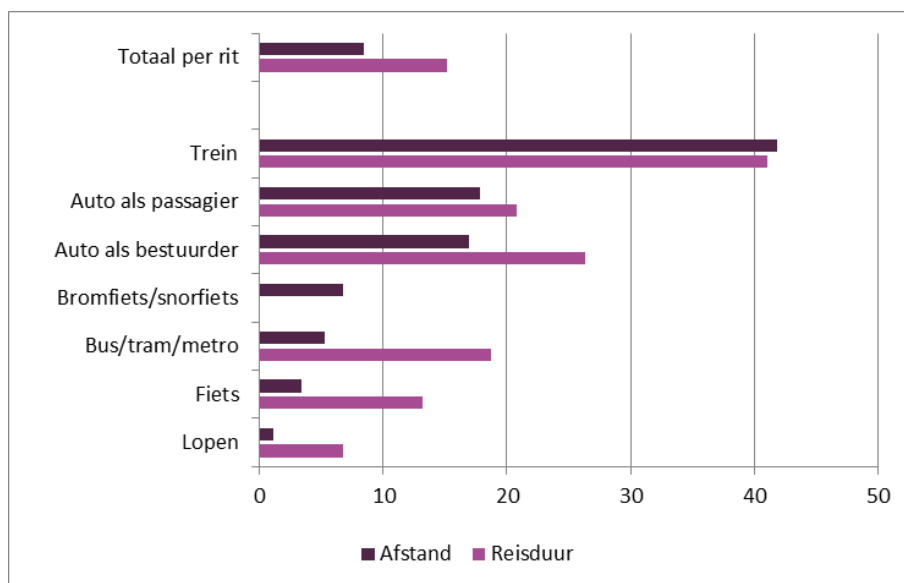
Bron: OViN 2014, CBS, Memo Afd. Verkeer, Bewerking PSO

3.3 AFSTAND EN REISDUUR

Gemiddeld wordt per rit 8,4 km afgelegd in 15 minuten

Afstand en reisduur zijn niet alleen bekend bij verplaatsingen maar ook van de onderliggende ritten. Om een zuiverder beeld te krijgen van de gebruikte vervoermiddelen, de reisduur en het aantal afgelegde kilometers wordt naar deze gegevens per rit gekeken.

Figuur 3.4 Ritafstand in kilometers en rit reisduur in minuten naar ritvervoermiddel, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

³ Memo: "Verschuivingen in de vervoerwijze-keuze in Den Haag over de periode 1990 - 2014", Frans Botma, Afdeling Verkeer (8 juni 2016).

⁴ Agglomeratie Den Haag bestaat uit de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Globaal zien we hetzelfde patroon als bij de verplaatsingen. Bij treinritten worden aanzienlijk grotere trajecten afgelegd. Ook ritten met de auto gaan verder weg. De reisduur van de rit volgt ongeveer hetzelfde patroon; grotere afstand - langere reisduur.

Een opvallend verschil met de verplaatsingen is er bij treinritten: de afstand van een treinrit (42 km) duurt ongeveer 41 minuten. Bij een verplaatsing met hoofdvervoermiddel trein (zie hoofdstuk 2) gaat het om bijna 50 km in 83 minuten. Het verschil zit in ca. 8 km en 42 minuten voor- en natransport. Hieruit blijkt dat het voor- en natransport bij een verplaatsing met de trein de meeste tijd kost. Ritten met de bus/tram/metro kosten net als de verplaatsingen met deze vervoermiddelen relatief veel tijd. Ook bij de ritten heeft dat te maken met het overstappen en wachten op de volgende bus/tram/metro. Een tramrit inclusief overstappen op een andere tram wordt als één rit gezien.

4 SPITSTIJDEN

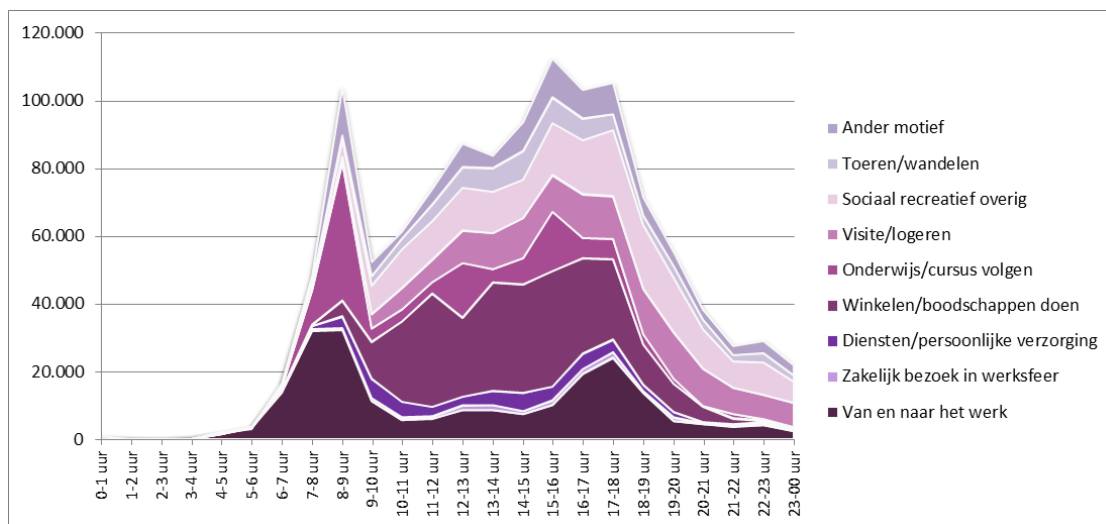
4.1 INLEIDING

Verplaatsingen laten een spits zien tussen 15 en 16 uur en tussen 8 en 9 uur

Om iets te kunnen zeggen over de drukte verdeling over de dag is gekeken naar de vertrektijden van de verplaatsingen. In de volgende afbeelding zien we de verdeling van het aantal verplaatsingen over een etmaal.

Gemiddeld worden door de totale Haagse bevolking ongeveer 1,2 miljoen verplaatsingen per dag gemaakt. In de volgende figuur is cumulatief het aantal verplaatsingen per uur te zien (op één dag) naar motief voor de verplaatsing.

Figuur 4.1 Cumulatieve verdeling verplaatsingen per dag, naar vertrektijd en motief, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

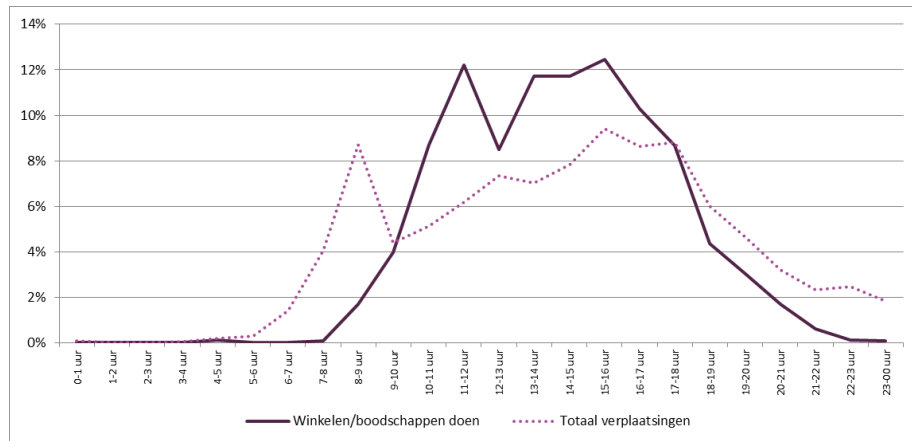
De verdeling van het totaal aantal verplaatsingen over de dag laat een piek zien tussen 8 en 9 uur en een 'dal' tussen 9 en 10 uur. Na 9 uur is sprake van een gestage toename van het aantal verplaatsingen tot 16 uur waarna een gestage afname volgt. Wanneer we alle verplaatsingen meetellen (ongeacht het motief) zien we een tamelijk gelijkmatige spreiding over de dag met geen enkel uur waarin meer dan 10% van de verplaatsingen valt en ligt het zwaartepunt rond 3 uur 's middags.

4.2 VERPLAATSINGEN NAAR MOTIEF

Winkelen doet men vooral buiten de traditionele spijstijden, woon-werk verkeer kent een ochtend- en een avondspits en onderwijs heeft drie pieken

Verplaatsingen met als motief winkelen/boodschappen doen vormen de grootste groep van alle verplaatsingen. In totaal heeft 23% van alle verplaatsingen dit motief. Deze verplaatsingen vinden duidelijk buiten de spijstijden plaats. Winkelen doet met vooral tussen 11 en 12 uur en tussen 13 en 17 uur.

Figuur 4.2 Verdeling verplaatsingen per dag, naar vertrektijd en motief winkelen/boodschappen doen en totaal ongeacht motief, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

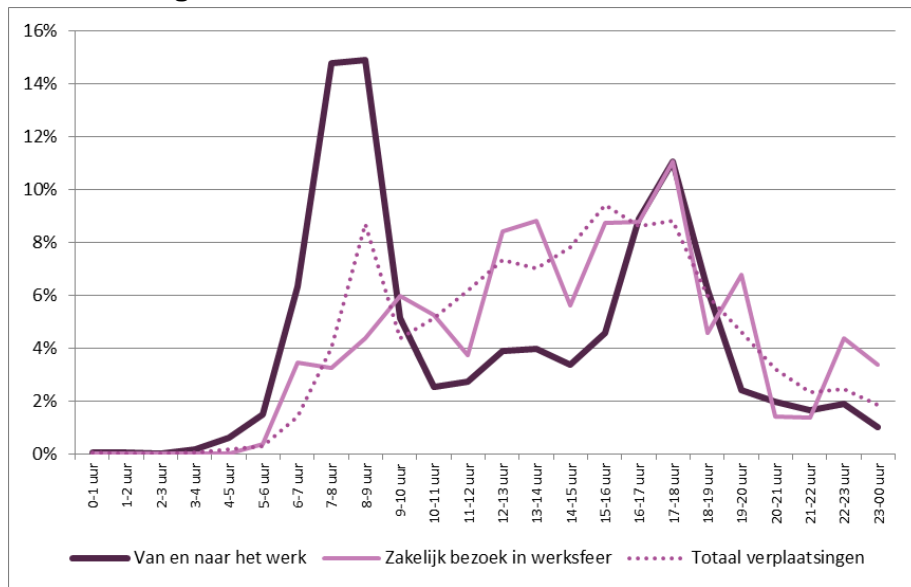
Van het totaal aantal verplaatsingen op een dag nemen verplaatsingen met als motief woon-werk verkeer de tweede plaats in met 18% van alle verplaatsingen.

Nog eens 1% van alle verplaatsingen zijn werkgerelateerde bezoeken.

Voor het woon-werkverkeer speelt de ochtendspits zich vooral af tussen 7 en 9 uur.

Een veel kleinere spits is er tussen 17 en 18 uur. Voor zakelijke bezoeken in de werksfeer ligt de piek tussen 12 en 14 uur en tussen 15 en 17 uur. Ook voor zakelijke bezoeken is er een piek tussen 17 en 18 uur maar dit is veelal gerelateerd aan het huiswaarts gaan.

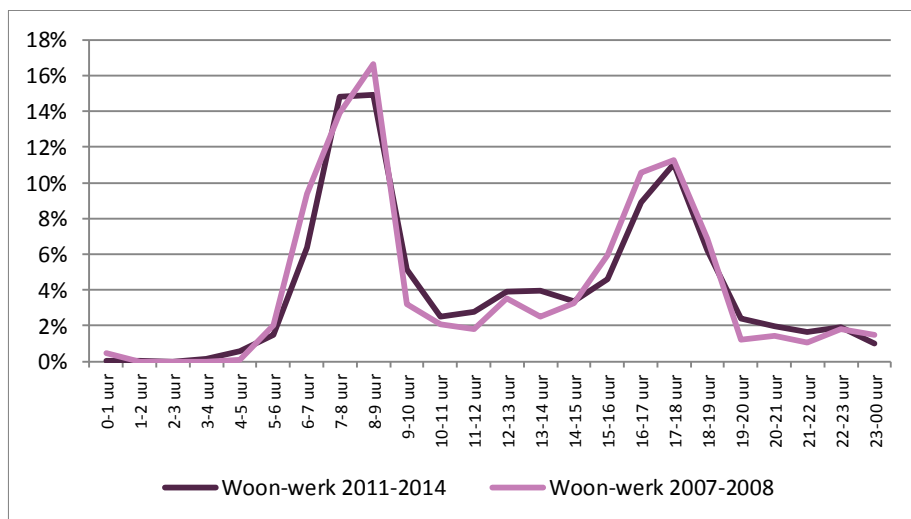
Figuur 4.3 Verdeling verplaatsingen per dag, naar vertrektijd en motief werk gerelateerd en totaal ongeacht motief, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

Voor de verdeling van het woon-werkverkeer over de dag is een vergelijking gemaakt met de uitkomsten van het MON van 2007-2008⁵. In de jaren tot nu is weinig veranderd in het patroon over de dag. Het aandeel van verplaatsingen in de ochtendspits is iets lager maar duurt wel langer, de avondspits is nog meer geconcentreerd tussen 17 en 18 uur en het aandeel verplaatsingen overdag is iets toegenomen.

Figuur 4.4 Verdeling verplaatsingen per dag, naar vertrektijd en motief woon-werk verkeer

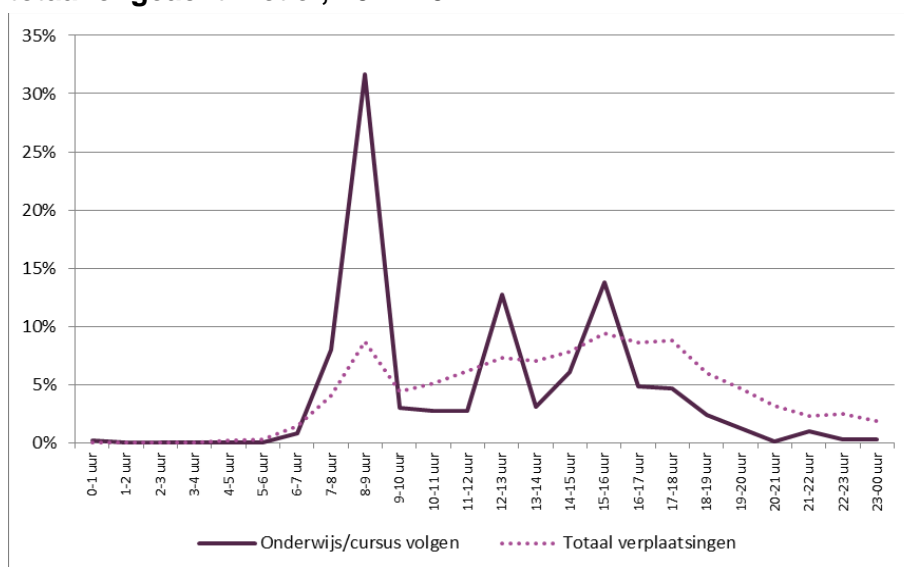


Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007-2008, CBS. Bewerking PSO

⁵ Mobiliteitsonderzoek Nederland, CBS. Dit is de voorloper van het OViN.

Verplaatsingen met als motief onderwijs of cursus volgen beslaan 11% van alle verplaatsingen. Verplaatsingen met dit motief hebben een uitgesproken profiel over de dag met drie pieken van 8-9 uur, 12-13 uur en 15-16 uur.

Figuur 4.5 Verdeling verplaatsingen per dag, naar vertrektijd en motief opleiding en totaal ongeacht motief, 2011-2014



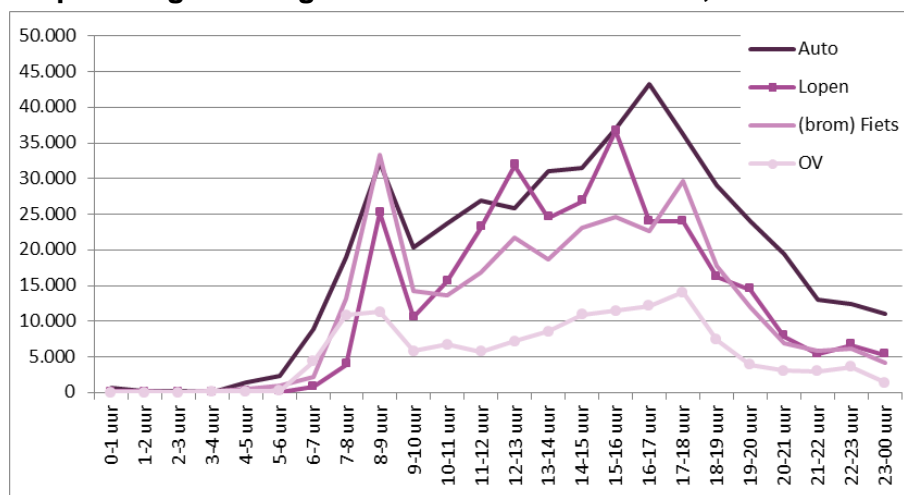
Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

4.3 VERPLAATSINGEN NAAR HOOFDVERVOERMIDDEL

Autoverplaatsingen hebben een piek tussen 16 en 17 uur

Naar modaliteit blijkt dat met de auto de meeste verplaatsingen worden gemaakt (38% van alle verplaatsingen, zie hoofdstuk 2). Vooral tussen 16 en 17 uur. Voor alle verschillende hoofdvervoerwijzen geldt dat er sprake is van een piek in de ochtend en in de namiddag. Alleen verplaatsingen die lopend worden gedaan hebben een duidelijk herkenbare piek midden op de dag. Dit correspondeert met de pieken van verplaatsingen met als motief onderwijs en cursus.

Figuur 4.6 Verplaatsingen naar gebruikt hoofdvervoermiddel, naar vertrektijd, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

5 DEN HAAG IN EN UIT

5.1 INLEIDING

Van alle verplaatsingen die Den Haag raken blijft 58% binnen de stad, 42% gaat de stad uit of komt van buiten de stad in

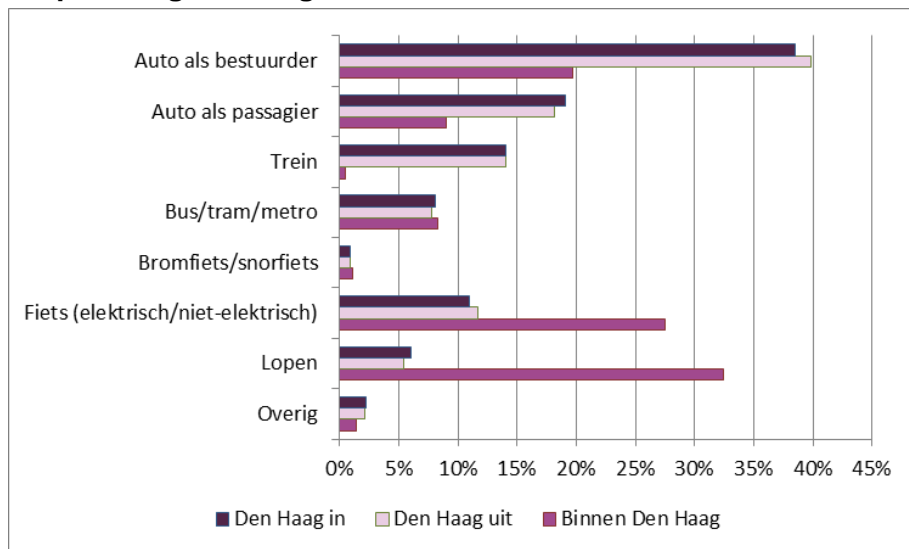
Naast het verplaatsingsgedrag van de Hagenaars zelf, is ook gekeken naar verplaatsingen die over de gemeentegrens heen gaan. Het gaat daarbij zowel om verplaatsingen die vanuit Den Haag naar een bestemming buiten de stad gaan (Den Haag uit) als om een bestemming in Den Haag met een vertrekpunt buiten de stad (Den Haag in). De verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen worden hier tegen afgezet. Deze intragemeentelijke verplaatsingen komen sterk overeen met de verplaatsingen van Hagenaars. Immers 70% van alle verplaatsingen van Hagenaars is binnen de gemeentegrens en 96% van alle verplaatsingen binnen de gemeentegrens wordt door Hagenaars gemaakt. Het verplaatsingsgedrag van Hagenaars is in de vorige hoofdstukken beschreven.

5.2 GRENSOVERSCHRIJDENDE VERPLAATSINGEN

Grensoverschrijdende verplaatsingen vooral met de auto met als motief woon-werk verkeer. De gemiddelde afstand per verplaatsing is 28 kilometer

Uit de volgende figuur wordt direct duidelijk dat de auto als hoofdvervoermiddel van de verplaatsing een veel grotere rol heeft bij verplaatsingen in en uit de stad dan bij verplaatsingen binnen Den Haag. Ook de trein is veel belangrijker. Daar staat tegenover dat, zoals te verwachten, fietsen en lopen bij grensoverschrijdende verplaatsingen juist minder belangrijk zijn.

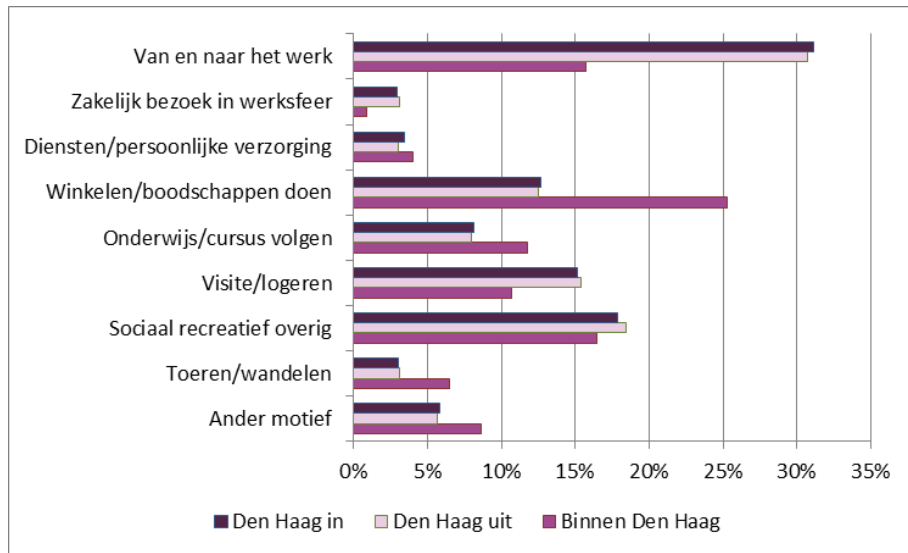
Figuur 5.1 Verplaatsingen naar gebruikt hoofdvervoermiddel, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

Naar motief bekeken zien we dat woon-werk verkeer verreweg het belangrijkste motief is voor grensoverschrijdende verplaatsingen. Zowel bij inkomende als uitgaande verplaatsingen is dit motief goed voor ca. 31% van de verplaatsingen. Winkelen en boodschappen doen is juist veel minder vaak een motief voor dit soort verplaatsingen. Ook toeren en wandelen is maar zeer beperkt een motief voor grensoverschrijdende verplaatsingen.

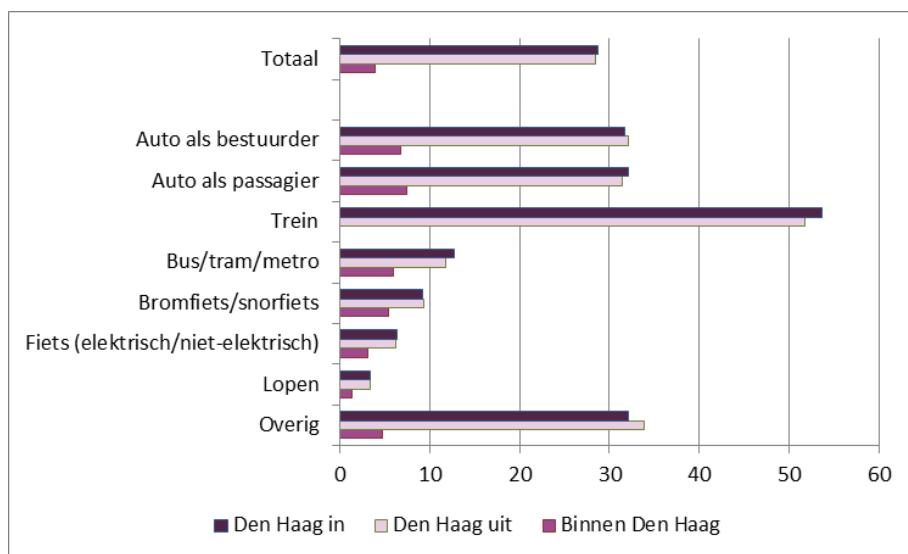
Figuur 5.2 Verplaatsingen naar motief, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

Uit de volgende afbeelding blijkt wel dat de grensoverschrijdende verplaatsingen gemiddeld een veel grotere afstand per verplaatsing behelzen dan de verplaatsingen binnen Den Haag.

Figuur 5.3 Gemiddelde afstand in kilometers per verplaatsing naar hoofdvervoermiddel, 2011-2014



Bron: Stapelopdracht OViN 2011-2014, CBS. Bewerking PSO

