

Monitoringprogramma Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord Den Haag

Programma van Eisen, versie 17 maart 2022

Inhoud

1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Eerder onderzoek	2
1.3 Doel van de monitoring en mogelijke indicatoren	2
2. Betrekken belangenorganisaties	6
3. Onafhankelijkheid	7
4. Monitoringsprogramma	8
4.1 Nulmeting en uitvoeringsperiode	8
4.2 Vijf monitoringsmomenten	8
4.3 Flexibiliteit	8
4.4 Projectspectifieke monitoring	9
4.5 Samenhang met omgeving en andere ontwikkelingen	9
4.6 Innovatieve aanpak	9
4.7 Dashboard als communicatie of verslagleggingstool	10
4.8 Aanbevelingen	10
5. Overleg en planning	11
6. Opdracht en voorwaarden	12
6.1 Opdracht	12
6.2 Overige voorwaarden	12
Bijlage 1: Implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord	13
Bijlage 2: Kentekenonderzoek 2019	13
Bijlage 3: Telpunten autoverkeer	13
Bijlage 4: Telpunten fiets op basis van fietsviewer Den Haag	14

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Den Haag gaat in het gebied Centrum-Noord met ingang van 2022 gedurende vijf jaar een groot aantal verkeersmaatregelen en andere ruimtelijke maatregelen nemen. De verkeersmaatregelen hebben betrekking op fietsers, voetgangers en autoverkeer. Het doel daarvan is de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en de luchtkwaliteit te verbeteren. Meer informatie over het plangebied en de maatregelen staat in het implementatieplan (IP) in bijlage 1. De maatregelen hebben vooral als doel het doorgaande verkeer door de wijk te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats in fasen. Na iedere fase bepalen we of het goed gaat of dat we maatregelen moeten aanpassen of terugdraaien. Ook willen we bepalen hoe en met welke maatregelen we verder gaan in de volgende fase. Om dit te kunnen doen willen we voor de start van iedere fase metingen doen. Daarvoor dient het monitoringprogramma Centrum-Noord.

1.2 Eerder onderzoek

In 2019 heeft de gemeente Den Haag in het kader van de planvorming onderzoek laten doen naar doorgaand verkeer door het plangebied. Dit gebeurde met camera's op basis van kentekenherkenning. Dit onderzoek staat in bijlage 2. Met het monitoringsprogramma Centrum-Noord gaat meer dan alleen autoverkeer worden gemeten.

1.3 Doel van de monitoring en mogelijke indicatoren

Het hoofddoel van het monitoringprogramma is de gevolgen van de maatregelen voor het verkeer en economie waar te nemen en te verklaren. Daarnaast stellen we ons als doel dat belanghebbende ondernemers en bewoners over de gevolgen van de maatregelen meepraten en ze zo mogelijk accepteren. Het is ook mogelijk dat de gemeente naar aanleiding van de monitoring en de inbreng van de belanghebbenden de maatregelen aanpast of zelfs vervangt door een andere maatregel (al dan niet op een andere locatie)¹. We verbinden vijf vragen aan de monitoring:

1. Hebben de maatregelen de gewenste effecten op leefbaarheid, ruimtelijke en luchtkwaliteit?
2. Zijn er ongewenste effecten voor verkeer, economie of anderszins?
3. Wat was de invloed van externe projecten en ontwikkelingen?
4. Geven de monitoringsuitkomsten aanleiding de maatregel om te zetten in een definitieve maatregel, de maatregel te schrappen en te zoeken naar vervangende maatregelen of de maatregel aan te passen?
5. Wat kunnen we doen om ongewenste effecten op te lossen?

In het IP staat een uitgebreide lijst van doelen van de maatregelen (zie ook hieronder). In het IP staat ook een lijst van mogelijke monitoringscriteria waar de effecten verband mee houden. Het is nadrukkelijk de bedoeling dat de opdrachtnemer hier op een kritische manier een eigen invulling aan geeft (zie ook paragraaf over onafhankelijkheid). Er zijn concrete aanvullingen nodig op het gebied van leefbaarheid. Daarbij kan worden gedacht aan: indicatoren op basis van verkeersveiligheid, samenstelling autoverkeer qua milieuklassen (zie gebruik milieucamera's) en gegevens (van bijvoorbeeld CBS) over inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

¹ Deze passage is niet van toepassing is op de als 'proef' aangemerkte projecten. Daarvoor vindt projectspecifieke monitoring plaats.

Een van de belangrijkste doelstellingen betreft het terugdringen van doorgaand autoverkeer. In de voortgangsrapportages die naar de gemeenteraad gaan, willen we steeds kunnen melden in hoeverre de al gerealiseerde maatregelen bijdragen aan het bereiken daarvan.

Voor vraag 1 moet gekeken worden naar de doelen van het maatregelenpakket.

De doelen van de maatregelen (uit paragraaf 1.2.1. van het IP):

- 15% minder doorgaand autoverkeer per etmaal (= 7% minder totaal autoverkeer/etmaal) met maatregelenpakket dan zonder maatregelenpakket². Dit betekent: 38,6% in plaats van 42,5% doorgaand verkeer).
- 25% minder doorgaand autoverkeer in de ochtendspits (= 13% minder autoverkeer per ochtendspits).



- Minder stilstaand autoverkeer op basis van data van b.v. verkeersregelininstallaties en TomTom Mydrive; beide als indicator voor verbetering van de luchtkwaliteit.
- Verbetering van de luchtkwaliteit door vermindering autoverkeer: bij significante wijziging van intensiteiten vindt doorrekening plaats met luchtkwaliteitsmodellen.
- Meer ruimte voor voetgangers (inclusief betere oversteekrelaties), uitgedrukt in extra m² voetpad en extra en/of verbeterde voetgangersoversteekplaatsen.
- Toename aantal voetgangers op vooraf bepaalde tellocaties.
- Meer ruimte voor fietsers (inclusief betere oversteekrelaties), uitgedrukt in extra m² fietspad en fietsstrook en extra en/of verbeterde fietsoversteekplaatsen.
- Toename intensiteit fietsers op vooraf bepaalde tellocaties.
- Geen afname van OV-aanbod en -kwaliteit door maatregelenpakket, en bij voorkeur verbetering OV.
- Betere koppeling van winkel-/horecagebieden Denneweg-Frederikstraat, Prinsestraat-Piet Heinstraat en verbetering looproute van paleis naar paleis (Noordeinde-Zeestraat-Carnegieplein), uitgedrukt in fysieke verbeteringen, omzetverbetering en doorstroming van winkel-/horecapanden.
- Verbetering van de leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit door meer groen en vriendelijker ingerichte straten, uitgedrukt in aantallen bomen, extra m² ander groen (niet zijnde bomen), extra straatlengte met 30 km/uur, extra straatlengte klinkers en afgenomen straatlengte asfalt.
- Instandhouding van de autobereikbaarheid. Te kwantificeren door opdrachtnemer.
- Minimalisatie van neveneffecten, zoals omrijdverkeer.

Uit deze doelen volgen als mogelijke indicatoren voor verkeer (uit paragraaf 2.2.2 van het IP):

- extra m² voetpad en extra of verbeterde voetgangersoversteekplaatsen
- intensiteiten voetgangers op vooraf bepaalde tellocaties (middels Wifi-tellingen)
- extra m² fietspad/fietsstrook en extra of verbeterde fietsoversteekplaatsen
- wachttijd voor voetgangers en fietsers op sterfietsroutes bij kruispunten met de Raamweg-Koningskade en Stadhouderslaan-Waldeck Pyrmontkade/Koningin Emmakade
- intensiteiten fietsers op vooraf bepaalde tellocaties en percentages fietsers, snor- en bromfietsers²
- gemiddelde reistijd van openbaar vervoer door plangebied
- aantallen, samenstelling en rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer²
- percentage doorgaand autoverkeer per etmaal en in ochtendspits, en bij significante wijziging de luchtkwaliteit
- berekening van de luchtkwaliteit op een aantal locaties
- doorstroming van gemotoriseerd verkeer (stilstaand autoverkeer en wachtrijen): op basis van data van b.v. verkeersregelinstanties en TomTom Mydrive; beide als indicator voor verbetering van de luchtkwaliteit
- bomen- en groenbalans
- extra straatlengte met 30 km/uur
- extra straatlengte klinkers / afgenomen straatlengte asfalt
- fysieke verbetering van koppeling winkel-/horeca-/cultuurgebieden:
 - Denneweg-Frederikstraat
 - Prinsestraat-Piet Heinstraat
 - looproute paleis naar paleis (Noordeinde-Zeestraat-Carnegieplein)
- neveneffecten (bijv. omrijdverkeer)

Voor de duidelijkheid bij de bovenste punten: verbetering van de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en luchtkwaliteit zorgt er vaak voor dat een gebied aantrekkelijker wordt voor voetgangers en fietsers. Dat werkt ook andersom. Daarom willen we weten of de aantallen toenemen en zo ja waar? Deze punten moeten met de opdrachtnemer geconcretiseerd worden.

Uit de doelen volgen ook mogelijke indicatoren voor economie. Natuurlijk wordt van opdrachtnemer een kritische blik verwacht ten aanzien van de in paragraaf 2.2.2 van het IP benoemde suggesties (en vervolgens aangepast). Gedacht kan worden aan de volgende indicatoren:

- bezoekersaantallen van winkels, culturele functies en horeca
- CBS-gegevens over omzet detailhandel, culturele functies en horeca (data-analyse door bureau na opdracht van gemeente aan CBS)
- Locatus retail risk index en leegstandsindicator voor Denneweg, Frederikstaat, Bankastraat, Noordeinde, Prinsestraat, Piet Heinstraat, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat (mits tijdig beschikbaar en niet te generiek)
- gemiddelde vastgoed-/huurwaarde in Denneweg, Frederikstaat, Bankastraat, Noordeinde, Prinsestraat, Piet Heinstraat, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat
- aantal woningen, winkels, culturele functies en horeca-instellingen dat niet per auto bereikbaar is

Enquêtes in winkelstraten kunnen ook nuttige informatie opleveren over het bereiken van de doelen.

² Per richting, per uur, dagperiodes samen (spitsen, dag/avond/nacht, en voor gemiddelde werkdag (niet voor weekend) op locaties bijlage 3. Niet op alle locaties worden samenstelling en snelheden gemeten. Voor een betrouwbaar beeld wordt voor iedere meting een periode van drie weken aangehouden. Niet alle locaties hoeven elke ronde te worden gemeten; sommige alleen voor een specifieke periode.

De monitoring is o.a. van groot belang vanwege zorgen bij ondernemers over hun omzet. Verbetering van het leefklimaat willen zij niet ten koste van het ondernemersklimaat. Door na iedere fase de effecten van proeven en maatregelen te monitoren, kan vroegtijdig worden besloten of naar alternatieven moet worden gezocht.

Het is waarschijnlijk dat er monitoringscriteria zijn die wel in de rapportages van de opdrachtnemer moeten worden behandeld, maar die door de opdrachtgever worden gemeten. De gemeente levert hiervoor de data bij het bureau aan. Het kan gaan om de volgende criteria:

- a. extra m² voetpad
- b. extra voetgangersoversteekplaatsen
- c. verbeterde voetgangersoversteekplaatsen
- d. extra m² fietspad/fietsstrook
- e. extra fietsoversteekplaatsen
- f. verbeterde fietsoversteekplaatsen
- g. wachttijd voor voetgangers en fietsers op sterfietsroutes bij kruispunten met de Raamweg-Koningskade en Stadhouderslaan-Waldeck Pymontkade/Koningin Emmakade
- h. wachttijd voor voetgangers en fietsers bij kruispunten met de as Elandstraat-Hogewal-Scheveningseveer-Mauritskade, de as Laan van Meerdervoort-Javastraat en de as Groot Hertoginnelaan-Carnegielaan-Burg. Patijnlaan-Laan Copes van Cattenburch. (Dit is uitgebreider dan criterium 9)
- i. extra m² groen(vakken), niet zijnde bomen
- j. extra bomen (saldo)
- k. extra straatlengte met 30 km/uur
- l. extra straatlengte klinkers / afgenomen straatlengte asfalt
- m. aantal woningen, winkels, culturele functies en horeca-instellingen dat niet per auto bereikbaar is (neemt dit aantal toe of af?)
- n. retailmonitor Den Haag
- o. CBS-gegevens over omzet detailhandel, culturele functies en horeca
- p. Locatus retail risk index en leegstandsindicator voor Denneweg, Frederikstaat, Bankastraat, Noordeinde, Prinsestraat, Piet Heinstraat, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat
- q. gemiddelde vastgoed-/huurwaarde in Denneweg, Frederikstaat, Bankastraat, Noordeinde, Prinsestraat, Piet Heinstraat, Zoutmanstraat en Prins Hendrikstraat

Bij de helft van de criteria wordt de data dus verzameld door de opdrachtgever en bij de andere helft van de criteria gebeurt dat door de opdrachtnemer. Hiervoor is gekozen, omdat het bij bovenstaande criteria sneller is voor de gemeente om e.e.a. op te zoeken dan om bij college- en raadsbesluiten door te sturen naar het bureau en aan te geven welke data zij uit die stukken moeten halen.

2. Betrekken belangenorganisaties

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden hebben meningen over wat er in hun omgeving gebeurt. Zij maken ook iedere dag mee wat er gebeurt en kennen de omgeving waarin de projecten plaatsvinden het best. Daarom heeft de gemeente het maatregelenpakket via coproductie door belangenorganisaties laten opstellen. Het is zinvol om ze nu ook bij ieder stap te betrekken bij de monitoring. Ze kunnen zeggen wat ze belangrijk vinden en daarop kunnen we de gewenste metingen afstemmen. Dat gebeurt in deze fase niet via coproductie, omdat uitvoeringsdata van monitoring door de gemeente worden bepaald vanwege de sterke samenhang met werkzaamheden in de stad, maar op het niveau van adviseren. Dat betekent dat ondernemersorganisaties e.a. voorstellen kunnen doen op basis van de monitoringsuitkomsten.

In de praktijk blijkt het vaak lastig om belangenorganisaties (blijvend) te betrekken. Vier bewonersorganisaties, twee ondernemersorganisaties en de Fietsersbond hebben aangegeven mee te willen doen aan het monitoringprogramma. De voorbereiding van deze uitvraag is samen met hen gedaan (werkgroep monitoring). In totaal zijn er 24 belangenorganisaties voor het gebied³, die allen benaderd zijn met de vraag of ze mee willen werken aan de monitoring. Bij opdrachtverlening worden de contactgegevens van de betrokken belangenorganisaties aan de opdrachtnemer beschikbaar gesteld.

De belangenorganisaties hebben tijdens werkgroepoverleggen specifiek aangegeven zich zorgen te maken over de representativiteit van een nulmeting in juni 2022 direct na de openstelling van de Utrechtsebaan, waar tot eind mei werkzaamheden plaatsvinden. Het lijkt inderdaad onlogisch om te monitoren tijdens grote verstoringen (in het algemeen). Zie verder paragraaf 4.1.

Ook gaven de organisaties aan te willen weten waar het verkeer dat van route verandert door de maatregelen vervolgens gaat rijden. Daarnaast wezen ze erop dat het (tijdelijk) opheffen van een aantal OV-haltes van invloed is op de indicator voor het OV. Ook gaven de organisaties aan geïnteresseerd te zijn in een aspect dat niet direct samen lijken te hangen met de nog uit te voeren maatregelen. Deze is niet opgenomen in de lijst met indicatoren. Het gaat daarbij om mogelijke parkeerproblematiek als gevolg van aanpassing van het betaald parkeren.

Van de belangenorganisaties wordt verwacht dat zij communiceren met hun achterban; aanvullend doet de gemeente dat via haar website (met daarop eventueel een koppeling naar een dashboard van de opdrachtnemer). Daarbij kan het zijn dat de belangenorganisaties die meepraten niet geheel representatief zijn voor alle belanghebbenden en dat bepaalde geluiden vanuit de gemeenschap niet worden opgevangen. Dit kan ondervangen worden door deur aan deur en/of online (zo mogelijk representatieve) enquêtes, bijvoorbeeld in de directe omgeving van een specifieke maatregel. Een website met een dashboard waarin resultaten van metingen door betrokkenen zijn te raadplegen zien we als een mogelijkheid om gericht met betrokkenen, in het bijzonder de belangenorganisaties en de gemeente, te communiceren.

³ Rover, Fietsersbond, Vrienden van Den Haag, HTM, MRDH, politie etc. zijn niet specifiek voor Centrum-Noord, maar komen vaak op voor één of enkele belangen.

3. Onafhankelijkheid

De gemeente Den Haag geeft opdracht voor concretiseren en uitvoeren van het monitoringprogramma. Het is belangrijk dat de opdrachtnemer zo onafhankelijk mogelijk werkt. Dat betekent dat de opdrachtnemer een kritische houding inneemt en zo nodig zelf onderzoeksvoorstellen doet. De onafhankelijkheid moet ervoor zorgen dat belangenorganisaties zo goed mogelijk en onbevangen meedenken. We verwachten dat dit de acceptatie van de maatregelen kan helpen vergroten. Ook moet dit helpen om ongewenste effecten die belangenorganisaties zien te helpen aanpakken.

4. Monitoringsprogramma

4.1 Nulmeting en uitvoeringsperiode

De nulmeting dient in principe plaats te vinden op de aangegeven telpunten op de kaart in het IP (zie bijlage 3). De nulmeting geldt voor het telprogramma voor het gehele gebied. Hoewel niet alleen autoverkeer moet worden geteld, is dat wel bepalend voor de uitvoeringsperiode.

De uitvoeringsperiode moet vooral gepland worden tussen grote versturende werkzaamheden. Deze meting vindt plaats voorafgaand aan fase 1 op een moment dat zo min mogelijk invloed van externe projecten en ontwikkelingen is te verwachten. Er vinden werkzaamheden plaats aan lijn 16 en het Piet Heinplein die de verkeersstromen in het gebied verstoren. Deze zijn van invloed op routekeuzes en de verkeersafwikkeling in het plangebied. Verder zijn er ook nog projecten met een beperkte verstoring. Voorlopig lijkt voor de nulmeting de beste periode: begin september 2022 voor de duur van wsl. 3 weken. De gemeente bepaalt periode in overleg met het uitgekozen bureau.

De opdrachtnemer dient aan te geven of september een geschikte maand is voor enquêtes in de winkelstraten⁴ en kan eventueel voor een gepaste aanpak kiezen.

4.2 Monitoringsmomenten

Na de nulmeting is het de bedoeling dat er na iedere fase van het uitvoeringsprogramma een tussenmeting wordt uitgevoerd en na de laatste fase een eindmeting. Uitgegaan wordt van vier uitvoeringsfasen, mogelijk worden het er vijf. Dat wil zeggen dat er tot 2026 inclusief de nulmeting in totaal vijf monitoringsmomenten zijn (zie ook hoofdstuk 5)⁵. Het lijkt vooralsnog logisch om de tussen- en eindmetingen ook in september te laten plaatsvinden.

4.3 Flexibiliteit

We kiezen voor een aanpak met onzekerheden, die flexibiliteit bij de opdrachtnemer nodig maakt. Afhankelijk van de effecten die we zien na een fase, besluiten we hoe we met de volgende fase doorgaan. Het kan dus zijn dat er naast een vast jaarlijks telprogramma meer of minder werk komt omdat we op specifieke locaties specifieke informatie willen krijgen. Het is aan de opdrachtnemer om hierbij met voorstellen te komen. Waar nodig kan bijvoorbeeld gekozen worden voor extra tellingen, waarnemingen met camera's, enquêtes of het uitdiepen van historische gegevens. Flexibiliteit is ook vereist als het maatregelenpakket waarmee de raad heeft ingestemd al dan niet deels achterhaald wordt door bijvoorbeeld de mogelijkheid om in het hele gehele plangebied 30 km/uur in te voeren.

Bij meerjarige monitoring van verkeersgegevens worden in de regel tellingen in een vaste periode van het jaar gedurende een bepaald aantal weken gedaan. Vanwege de genoemde flexibiliteit dient de opdrachtgever ermee rekening te houden dat dit niet altijd mogelijk is. De opdrachtnemer dient ook rekening te houden met aanpassing van dit programma als met belangenorganisaties wordt gesproken. Er is dus flexibiliteit en een doordachte aanpak gewenst bijvoorbeeld door slim gebruik te maken van VRI-tellingen die continu plaatsvinden.

In het IP is een kaart met mogelijke meetpunten opgenomen waar de maatregelen van invloed kunnen zijn op de intensiteit en samenstelling van het verkeer (zie bijlage 3). De punten hierop zijn bepaald samen met belangenorganisaties. Dit kunnen dus in principe telpunten zijn voor de

⁴ Voor het gemak wordt over winkelstraten gesproken, maar in vrijwel al deze straten bevinden zich ook horeca, cultuur en dienstverlening.

⁵ In geval van vijf fasen, betekent het dat er tot 2027 in totaal zes monitoringsmomenten zijn.

monitoring. Ook hier dient kritisch naar gekeken te worden. Het hangt van de maatregelen per fase af waar daadwerkelijke metingen nodig zijn. Ook hier kan dus een doordachte aanpak met behulp van VRI-tellingen gewenst zijn.

Mogelijk is het niet voor alle onderzoeksdoelen nodig om na iedere fase een volledige meting te verrichten. De opdrachtnemer dient met een goed doordacht voorstel te komen.

4.4 Projectspecifieke monitoring

Enkele projecten betreffen het uitvoeren van proeven. Daarvoor wordt door die projecten gemonitord. Op basis van de uitkomsten wordt besloten of er een herinrichting plaatsvindt (al dan niet in bijgestelde vorm). Er moet rekening mee gehouden worden dat er afstemming nodig is tussen de projectspecifieke monitoring en de monitoring in het kader van het 'subprogramma' Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord (o.a. om dubbelingen te voorkomen).

4.5 Samenhang met omgeving en andere ontwikkelingen

In Den Haag en de regio vinden meer projecten plaats. Die projecten kunnen van invloed zijn op de effecten die we denken toe te kunnen schrijven aan de maatregelen die we in Centrum-Noord nemen. Bij de interpretatie van de monitoringcijfers dient rekening gehouden te worden met deze projecten. De planning van projecten op het Haagse wegennet zijn in te zien op Melvin (<https://melvin.ndw.nu/public>). Over de wijze van corrigeren voor de gevolgen van werkzaamheden en evenementen moet overleg plaatsvinden met de opdrachtgever. De wijze van corrigeren moet opgenomen worden in de monitoringsrapportages.

Ook zijn er andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de tellingen. Denk bijvoorbeeld aan maatregelen in verband met de ontwikkeling van de coronapandemie of evenementen die plaatsvinden in Den Haag. Een verandering van het parkeerregime in het gebied of er (vlak) buiten kan ook van invloed zijn op de verkeersdrukte. Vanzelfsprekend dient hier in de interpretatie van de tellingen in het verslag rekening mee te worden gehouden.

Er moet ingeschat worden voor welk deel de gemeten effecten toe te schrijven zijn aan de maatregelen Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord en aan andere projecten. Minder autoverkeer komt bijvoorbeeld ook door de ingezette mobiliteitstransitie en er rijdt minder vrachtverkeer door het plangebied als de milieuzone strenger wordt.

4.6 Innovatieve aanpak

De monitoring van verkeer kan met behulp van middelen zoals tellussen en camera's plaatsvinden. We willen de opdrachtnemer uitdagen om hier kostenbesparende alternatieven voor te vinden en te gebruiken als daarmee sprake is van dezelfde kwaliteit en zorgvuldigheid. Sommige van die alternatieven biedt de gemeente Den Haag zelf aan door middel van open data. Hier volgen voorbeelden.

De VRI-tellingen (intensiteiten en wachttijden van autoverkeer en fietsers) van Den Haag staan in het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW, <https://www.ndw.nu/>) en zijn online via Dexter te benaderen. Ook Floating Car Data (FCD) met rijnsnelheden zijn voor een groot aantal routes in Den Haag en omgeving in de open data van NDW of van TomTom te vinden. Daarnaast beschikt de gemeente Den Haag over een aantal camera's die ten behoeve van de handhaving van de milieuzone zijn opgehangen. Deze zijn zowel te gebruiken voor het meten van de samenstelling van het verkeer als de routes die verkeer aflegt door het gebied (locaties opvraagbaar bij gemeente).

Aanvullende fietstellingen staan in de fietsviewer van Den Haag. In bijlage 4 staat een kaartje met de punten waarvan fietsdata beschikbaar zijn. De data zijn, zoals gezegd, grotendeels via Dexter te

benaderen, omdat het data zijn uit VRI's. Indien wenselijk kan ook jaarlijks het databestand beschikbaar worden gesteld.

Vooralsnog lijkt het niet nodig om in het gebied de verschillende soorten gemotoriseerd verkeer onder te verdelen (classificatietellingen)⁶. Dat wil zeggen dat alleen in uitzonderlijke gevallen deze gegevens binnen het monitoringprogramma toch gemeten moeten kunnen worden. Daarvoor kunnen voor een deel de milieucamera's de benodigde data leveren. Indien mogelijk gebeurt dit door een app van de gemeente beschikbaar te stellen. Indien de app niet gereed is, kunnen de data bij de gemeente worden opgevraagd.

Doorgaand (auto)verkeer is in 2019 (pre-corona) met camera's door het bedrijf ARS gemeten. Vergelijking van deze tellingen en de nulmeting verschaft mogelijk enig inzicht in de gevolgen van corona voor Centrum-Noord (verschil komt in beperktere mate natuurlijk ook door andere zaken). Los daarvan is het ook wenselijk om voorafgaand aan de start van de uitvoering van maatregelen inzicht te krijgen in de stand van zaken. Er zijn alternatieven mogelijk zoals gebruik FCD en de milieucamera's. Alternatieven kunnen (veel) goedkoper zijn, maar soms onbetrouwbarder of minder specifiek. Om de vergelijkbaarheid met 2019 te waarborgen kan het daarom nodig zijn om op enkele routes ter validatie van de FCD (of een alternatief daarvoor) kentekenonderzoek te doen.

Voor de monitoring van voetgangers, reistijd OV, effecten luchtkwaliteit etc. bestaan wellicht ook innovatieve meetmethodes. Wel wordt hierbij opgemerkt dat vanwege de privacy het volgen van mobiele telefoons van voetgangers niet meer mogelijk lijkt.

4.7 Dashboard als communicatie of verslagleggingstool

In de communicatie en verslaglegging is een belangrijke rol voor dashboarding weggelegd. Een dashboard waar de ontwikkeling van voetgangers- fiets- en autoverkeer in is af te lezen, is van meerwaarde. Wellicht is een rapportagefunctie in te bouwen die na iedere meetfase is te gebruiken.

Monitoring kan ook betekenen het doen van metingen om bij overschrijding van een waarde in te grijpen. Kan bijvoorbeeld op basis van de VRI-tellingen aangevuld met milieuzonecamera's een automatisch meldingssysteem worden ingericht in geval bepaalde waarden worden overschreden?

Het is van meerwaarde als het dashboard ook in toekomstige monitoring van Centrum-Noord op het gebied van de mobiliteitstransitie of de invoering van 30 km/uur-gebieden een rol kan spelen. In het maatregelenpakket komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers en wordt gestreefd naar het terugdringen van onnodig doorgaand autoverkeer. Dit past binnen de doelstellingen van de mobiliteitstransitie, hoewel de ambities van de mobiliteitstransitie nog verder reiken⁷. Zo mogelijk willen we dus dat de dashboard ook in de toekomst beschikbaar blijft om beoogde veranderingen te kunnen volgen.

4.8 Aanbevelingen

Na afloop van iedere fase is bekend welke effecten de genomen maatregelen hebben. Meestal duurt het enige tijd na het nemen van maatregelen voordat bepaalde effecten duidelijk zichtbaar zijn. Voor zover die direct zichtbaar zijn, verwachten wij in de rapportages ook suggesties om eventuele ongewenste effecten aan te pakken. Het kan gaan om bijstelling van een maatregel of zelfs een (andere) maatregel op een andere locatie, maar waarschijnlijk gaat het bij de meeste maatregelen om adviezen om (beperkte) neveneffecten tegen te gaan.

⁶ De Binnenstadondernemersfederatie wil wel graag inzicht in verschillende soorten gemotoriseerd verkeer.

⁷ Het maatregelenpakket Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord bevat geen maatregelen om het eigen autoverkeer te beperken.

5. Overleg en planning

We ontvangen uiterlijk 2 maanden na afloop van de monitoring van iedere fase de monitoringsrapportage⁸. Opdrachtgever en opdrachtnemer gaan op dat moment ook in gesprek over de volgende fase. Het is gewenst dat ook overleg met de werkgroep van belangenorganisaties plaatsvindt. In overleg stellen we gezamenlijk vast of voor de volgende fase aanvullend onderzoek nodig is en hoe de monitoring er in en na de volgende fase precies uitziet. Dit doen we ter voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming (voortgangsrapportages aan de raad).

	2022				2023				2024				2025				2026				2027	
Maatregel/aanbeveling	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Monitoring																						
Voortgangsrapportages																						

	voorbereiding
	uitvoering

Voor de ontwikkeling van een dashboard zijn aanvullende overleggen tussen opdrachtgever en opdrachtnemer nodig. De ontwikkeling van een dashboard kan plaatsvinden in de periode van de eerste uitvoeringsfase.

⁸ Dit kan betekenen dat het verkrijgen van data voor bepaalde economische indicatoren vroegtijdig in gang moet worden gezet.

6. Opdracht en voorwaarden

6.1 Opdracht

Samengevat doet de opdrachtnemer het volgende:

1. Op basis van bovenstaande en het IP de gewenste effecten benoemen en daarbij criteria vaststellen voor een monitoringprogramma;
2. Een jaarlijks telprogramma, in principe in een vaste meetperiode, opstellen voor het gehele gebied;
3. Belanghebbenden en belangenorganisaties betrekken in de opzet en uitvoering (al vanaf begin van traject);
4. Dit programma uitvoeren voorafgaand aan iedere fase;
5. Jaarlijks een verklaring geven voor de gemeten effectenontwikkelingen;
6. Daarin de projecten uit de omgeving (bijv. Piet Heinplein) en relevante ontwikkelingen (bijv. corona, verandering parkeerregime) betrekken die invloed kunnen hebben op het verkeer in het monitoringgebied;
7. Voorafgaand aan iedere fase monitoring van specifieke projecten op locatie voorbereiden;
8. (deel)projectleiders en belangenorganisaties betrekken;
9. Voorafgaande aan iedere fase een rapportage over het gedane onderzoek;
10. De rapportage geeft tenminste antwoord op de 5 eerder genoemde vragen.

In het implementatieplan staan criteria. De opdrachtnemer dient deze in het monitoringprogramma op te nemen, maar het staat vrij om gemotiveerd criteria te wijzigen of toe te voegen.

Hierbij is voetnoot 2 van het IP relevant: "Tijdens de monitoring worden die percentages niet berekend, zoals gedaan is tijdens het afgeronde proces. De daarvoor benodigde kentekenonderzoeken zouden anders de vervolgstappen te veel vertragen en het is niet kostenefficiënt. Alleen na de laatste fase gaan met camera's de kentekens van voertuigen worden geregistreerd en geanalyseerd.)"

6.2 Overige voorwaarden

De data, en het eventuele dashboard komen in bezit van de gemeente Den Haag. Het dashboard wordt voorzien van een handleiding en de mogelijkheid om ook na voltooiing van het project te kunnen vullen met data voor latere jaren. Op deze manier kan de dashboard ook voor toekomstige monitoringdoeleinden beschikbaar blijven.

Bijlage 1: Implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord

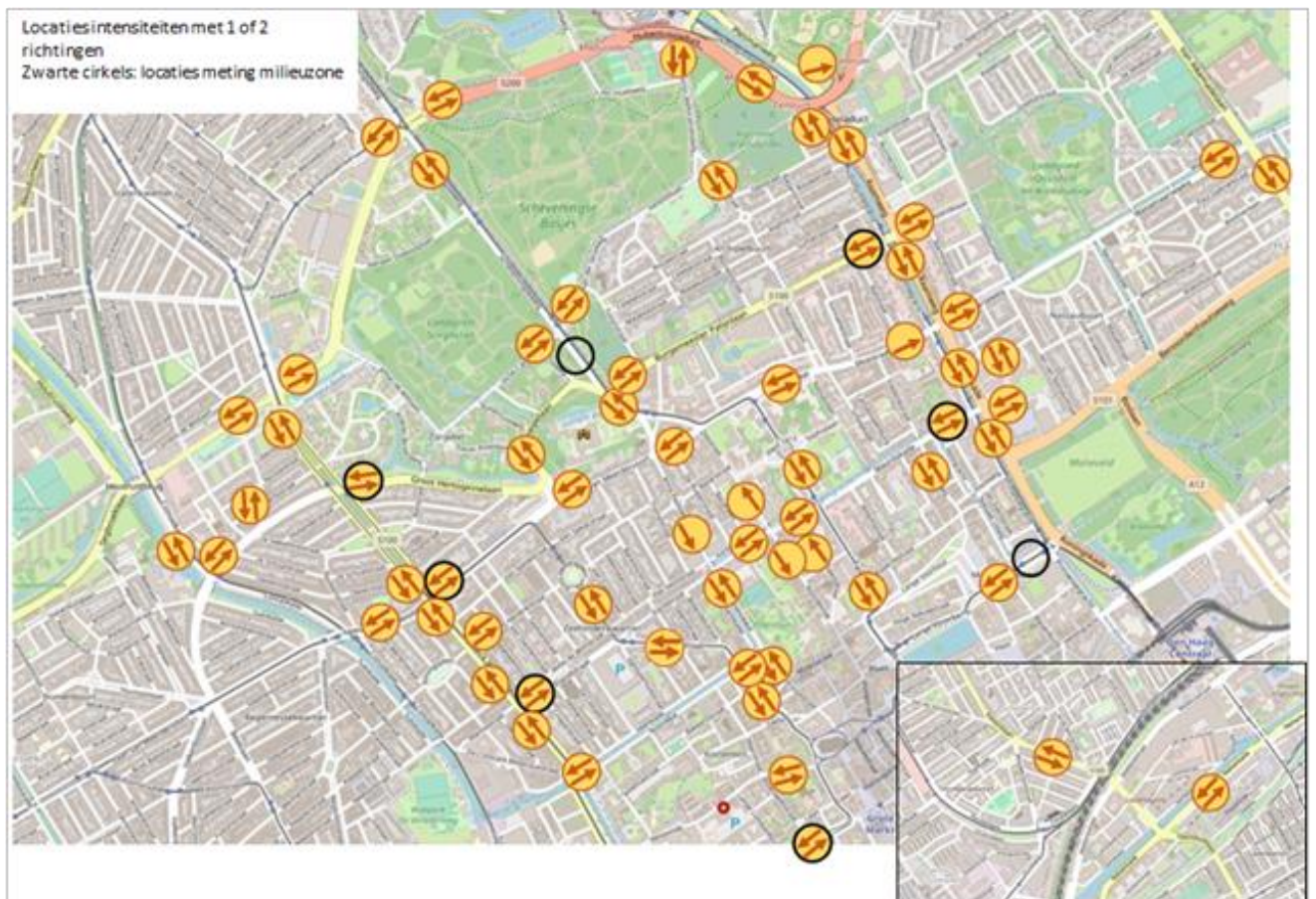
Het raadsvoorstel en het Implementatieplan zijn digitaal in te zien via de volgende link: [Vaststelling Implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord Gemeente Den Haag \(raadsinformatie.nl\)](https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/9703288/1/RIS307564_Bijlage_2) en bijgevoegd als bijlagen '20220209-RIS310855 Vaststelling Implementatieplan Kwaliteitsverbetering Centrum-Noord.pdf' en 'RIS310855_Bijlage' van het Programma van Eisen.

Bijlage 2: Kentekenonderzoek 2019

Gedurende de periode van 21 januari 2019 tot en met 20 februari 2019 heeft ARS T&T een kentekenonderzoek uitgevoerd in opdracht van de gemeente. Het eindrapport 'Kentekenonderzoek Centrum Noord v2.0-definitief.pdf' hiervan is bijgevoegd als apart bestand.

Door ARS T&T is ook een presentatie gegeven aan de belangenorganisaties. Deze is in te zien via deze link: https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/9703288/1/RIS307564_Bijlage_2 en bijgevoegd als bijlage 'RIS307564_Bijlage_2.pdf' van het Programma van Eisen.

Bijlage 3: Telpunten autoverkeer



Bijlage 4: Telpunten fiets op basis van fietsviewer Den Haag

