



Den Haag

► **Onderzoeksrapport**

DSO/ Strategie, Externe Betrekkingen, Portfoliomanagement en
Onderzoek (SEPO)

MOBILITEIT IN DEN HAAG, 2018-2021



► **Onderzoeksrapport**

DSO/ Strategie, Externe Betrekkingen, Portfoliomanagement en
Onderzoek (SEPO)

MOBILITEIT IN DEN HAAG, 2018-2021



COLOFON

Uitgave

Gemeente Den Haag

DSO / Strategie, Externe Betrekkingen, Portfoliomanagement en Onderzoek
september 2022

Inlichtingen

DSO / Strategie, Externe Betrekkingen, Portfoliomanagement 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.....	7
SAMENVATTING	8
1 DE MOBIELE HAGENAAR.....	11
1.1 INLEIDING	11
1.2 MOBILITEITSVERSCHILLEN PER GROEP	12
1.3 CORONA EFFECTEN	13
2 VERPLAATSINGEN	14
2.1 INLEIDING	14
2.2 VERVOERWIJZE	14
2.4 DEN HAAG IN PERSPECTIEF.....	16
2.5 MOTIEF NAAR HOOFDVERVOERMIDDEL.....	17
2.6 VERPLAATSINGSAFSTAND EN REISDUUR NAAR VERVOERMIDDEL	19
2.7 VERPLAATSINGSAFSTAND EN REISDUUR NAAR MOTIEF	20
2.8 CORONA EFFECTEN	21
3 RITTEN	22
3.1 INLEIDING	22
3.2 MODAL SPLIT EN CORONA	22
3.3 AFSTAND EN REISDUUR	24
3.4 CORONA EFFECTEN	26
4 SPITSTIJDEN.....	27
4.1 SPITSTIJDEN.....	27
4.2 VERPLAATSINGEN NAAR MOTIEF	28
4.3 VERPLAATSINGEN NAAR HOOFDVERVOERMIDDEL	30
4.4 CORONA EFFECTEN	30
5 DEN HAAG IN EN UIT.....	32
5.1 INLEIDING	32
5.2 GEMEENTEGRENDOVERSCHRIJDENDE VERPLAATSINGEN.....	32
5.3 CORONA EFFECTEN	34
6 VERPLAATSINGEN BINNEN DEN HAAG	36
6.1 INLEIDING	36
6.2 HERKOMST EN BESTEMMING BINNEN DEN HAAG	36
6.3 MODAL SPLIT BINNEN DE STADSDELEN	38

6.4	CORONA EFFECTEN	39
7	OVERIGE INFORMATIE UIT HET ODIN	40
7.1	INLEIDING	40
7.2	PERSONENAUTO'S GELEASED OF OP NAAM VAN EEN BEDRIJF	40
7.3	FIETSBEZIT EN GEBRUIK	40
7.4	VOOR- EN NATRANSPORT	42

INLEIDING

In mei 2022 is de data over 2021 beschikbaar gekomen van het landelijke onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) van het CBS. Dit onderzoek is sinds het onderzoekjaar 2018 de opvolger van het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN), dat op zijn beurt sinds het onderzoekjaar 2010 weer de opvolger was van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). De overgang van OVIN naar ODiN resulteerde door veranderde methodiek en vraagstellingen in een aantal vooralsnog niet te kwantificeren trendbreuken, waardoor rapportage over het onderzoekjaar 2018 achterwege gebleven is. Nu er echter gegevens over vier jaar 'nieuwe stijl' beschikbaar zijn, is een rapportage gemaakt over deze afgelopen vier jaren.

Het onderzoek van ODiN wordt uitgevoerd door het CBS. Hiervoor trekken zij een steekproef uit in Nederland wonende personen van 6 jaar of ouder. Deze respondenten wordt gevraagd om alle verplaatsingen aan te geven op een specifieke dag.

Onderstaande rapportage gaat over de inwoners van Den Haag tenzij anders vermeld. Tevens gaat het om het gemiddelde in de periode 2018-2021. In sommige gevallen worden de jaren uitgesplitst.

Door de methodebreuk is geen vergelijking gemaakt met eerdere cijfers. Over deze jaren is eerder een rapport verschenen bij PSO (Mobiliteit in Den Haag 2011-2014, Mobiliteit in Den Haag 2007-2008).

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

SAMENVATTING

Mobiliteit

Gemiddeld is in de periode 2018-2021 het aantal verplaatsingen per persoon per dag voor Hagenaars 2,3. In 2018 en 2019 waren er iets meer verplaatsingen dan in 2020 en 2021. Zie hier het effect van Corona.

Naar leeftijd zien we dat de meest mobiele groep in de leeftijd tot 55 jaar te vinden is. De minst mobiele groep is 80 jaar of ouder. Het aantal verplaatsingen van mannen en vrouwen is ongeveer gelijk.

In het algemeen geldt dat hoe hoger opgeleid hoe mobieler.

Het grootste effect van Corona is te vinden bij mensen in de werkzame en middelbare school leeftijd. Dit effect is in 2020 groter dan in 2021.

Verplaatsingen

Gemiddeld wordt per verplaatsing 10 km afgelegd en duurt de verplaatsing 31 minuten.

De meeste verplaatsingen zijn langzaam verkeer verplaatsingen

Ruim een kwart van de verplaatsingen vindt plaats met de fiets en eveneens ruim een kwart lopend. Daarmee is het langzaam verkeer goed voor 54% van alle verplaatsingen van Hagenaars. Ca. 32% van de verplaatsingen van Hagenaars vindt in de periode 2018-2021 plaats met een auto (als bestuurder of passagier). En ongeveer 10% van de verplaatsingen gaat met het openbaar vervoer.

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

Er is weinig verschil met de overige G4 steden.

Het gebruikte hoofdvervoermiddel is afhankelijk van het motief voor de verplaatsing.

Per verplaatsing wordt de grootste afstand afgelegd voor visite en logeren

Het aantal verplaatsingen en ritten is afgenomen tijdens de Corona periode.

Ritten

Gemiddeld maakt de Hagenaar drie ritten per dag.

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). Het gaat hier vooral om ritten tot ca. vijf kilometer.

Opvallend bij de auto is dat deze ook voor korte ritjes vaak wordt gebruikt. Zo'n 18% van de autoritten beperken zich tot 2,5 km en nog eens 19% tot 5 km. In totaal gaat het bij autoritten bij meer dan de helft (53%) van de ritten om ritten tot maximaal 7,5 km.

Het gebruik van het OV is fors afgenomen en men is meer ritten gaan maken lopend en met de auto.

Voor alle modaliteiten samen wordt per rit gemiddeld 9 km afgelegd in 25 minuten.

Tijdens Corona maakte men minder ritten over kortere afstand die langer duren.

Spits

Het totaal van alle verplaatsingen laat een spits zien tussen 7 en 9 uur en tussen 14 en 17 uur; de ochtendspits is smaller (kortere piekperiode) dan de middag-/avondspits.

Winkelen doet men vooral buiten de traditionele spitstijden, woon-werk verkeer kent een ochtend- en een avondspits en onderwijs heeft drie pieken. Sociaal recreatief verkeer vindt plaats over de dag met een piek om 17 uur.

Tijdens de Corona periode waren er minder verplaatsingen en de pieken waren lager.

Gemeentegrens overschrijding

Van alle verplaatsingen die Den Haag aandoen blijft 60% binnen de stad, 40% gaat de stad uit of komt van buiten de stad in.

Gemeentegrens overschrijdende verplaatsingen worden vooral met de auto gedaan en hebben een lengte van gemiddeld 30 km.

Het belangrijkste motief voor grensoverschrijdende verplaatsingen is woon-werk verkeer. Het belangrijkste motief voor binnen gemeentelijke verplaatsingen is winkelen en boodschappen doen.

Corona had als belangrijkste effect dat het aantal gemeentegrensoverschrijdende verplaatsingen veel minder was. Toeren/wandelen binnen Den Haag werd meer gedaan.

Verplaatsingen binnen Den Haag

Gemiddeld 61% van alle verplaatsingen binnen Den Haag vinden plaats binnen één stadsdeel. Vooral toeren/wandelen blijft binnen een stadsdeel. Werk gerelateerde verplaatsingen zijn zelden binnen een stadsdeel.

De auto wordt ook binnen Den Haag veel gebruikt, wel minder bij verplaatsingen binnen één stadsdeel. Verplaatsingen binnen een stadsdeel vinden vaak lopend plaats.

Tijdens Corona werd vooral meer gelopen binnen de stadsdelen.

Overige informatie

Leaseauto's

In ca. 14% van de huishoudens komt een lease/bedrijfsauto voor. Gemiddeld 36% heeft geen auto in het huishouden.

Fiets en elektrische fiets

In Den Haag heeft in 2021 gemiddeld 16% van de huishoudens een elektrische fiets in het huishouden. Van hen gebruikt bijna driekwart de elektrische fiets met grote regelmaat.

Meer dan de helft van de Hagenaars gebruikt de niet-elektrische fiets meerdere keren per week.

Openbaar vervoer

Gemiddeld maakt de Hagenaar 0,25 verplaatsingen met het OV per dag. Er wordt meer gebruik gemaakt van bus, tram en/of metro dan van de trein. Van de bus, tram en/of metro maakt een groot deel van de Haagse bevolking gebruik (82%).

Ongeveer 28% maakt regelmatig gebruik van bus, tram en/of metro. De anderen doen dat minder vaak.

Voor de trein geldt dat 63% van de Hagenaars hier gebruik van maakt. 37% gebruikt de trein (vrijwel) nooit. Voor zover men wel gebruik maakt van de trein is dat meestal enkele keren per jaar. Den Haag CS is het belangrijkste aankomst- en vertrek station voor inwoners van Den Haag.

Bij alle vormen van openbaar vervoer zien we dat in de jaren voor Corona het gebruik hoger was dan tijdens Corona.

Voor- en natransport

Lopen speelt een grote rol in het voor- en natransport bij zowel treinreizen als reizen met bus, tram of metro. Meer dan de helft (52%) van alle ritten zijn lopend.

Daarnaast is de tram heel belangrijk (27%) en wordt de fiets veel gebruikt bij het transport van of naar de trein.

Bij alle ritten met bus, tram of metro binnen Den Haag wordt gelopen als voor- of natransport (85% van alle voor- en natransport ritten).

1 DE MOBIELE HAGENAAR

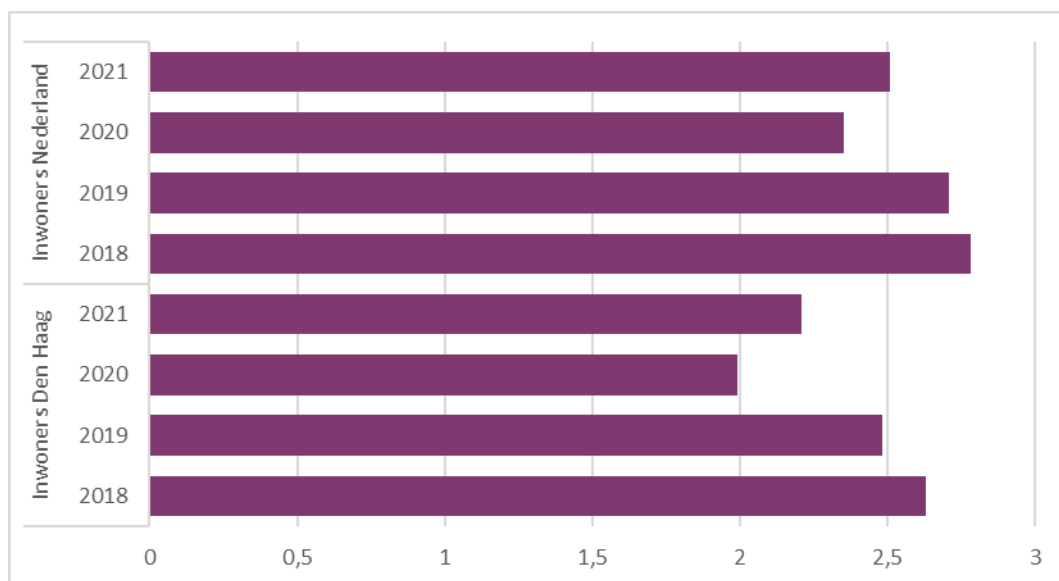
1.1 INLEIDING

Hagenaars maakten in de periode 2018-2021 gemiddeld 2,3 verplaatsingen per persoon per dag

In 2021 waren dat er 2,21. Daarmee wordt er in 2021 weer meer gereisd dan in 2020. De Corona maatregelen waren in 2021 minder zwaar dan in 2020. Met name het thuiswerk advies werd in 2020 goed opgevolgd. Dit heeft effect op het aantal verplaatsingen van personen.

Landelijk ligt het aantal verplaatsingen per persoon per dag (pppd) in 2021 op 2,51. De landelijke cijfers laten een zelfde patroon zien. Wel is het aantal verplaatsingen voor alle jaren landelijk iets hoger dan bij Hagenaars.

Figuur 1.1 Gemiddeld aantal verplaatsingen in Nederland per persoon per dag, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

In vergelijking met de andere G4 steden zijn Hagenaars mobieler dan Rotterdammers maar 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).

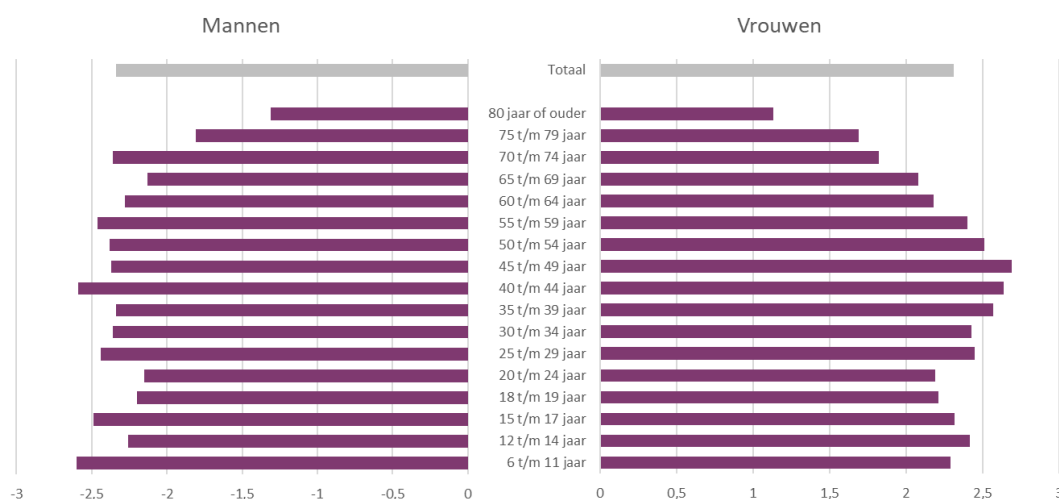
1.2 MOBILITEITSVERSCHILLEN PER GROEP

Meest mobiele groep tot 55 jaar en hoog opgeleid

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. De hele Haagse bevolking maakt gemiddeld 2,32 verplaatsingen pppd over de vier jaren 2018 t/m 2021. Dit is inclusief mensen die niet hebben gereisd. Het deel van de bevolking dat wél gereisd heeft, maakt gemiddeld in deze vier jaar 3,06 verplaatsingen pppd.

Naar leeftijd zien we dat de meest mobiele groep in de leeftijd 25 tot 55 jaar te vinden is. De minst mobiele groep is 80 jaar of ouder. Er is weinig verschil in mobiliteit tussen mannen en vrouwen. Vrouwen zijn iets mobieler in de leeftijden van 20 t/m 54 jaar, mannen maken meer verplaatsingen in de overige leeftijdscategorieën.

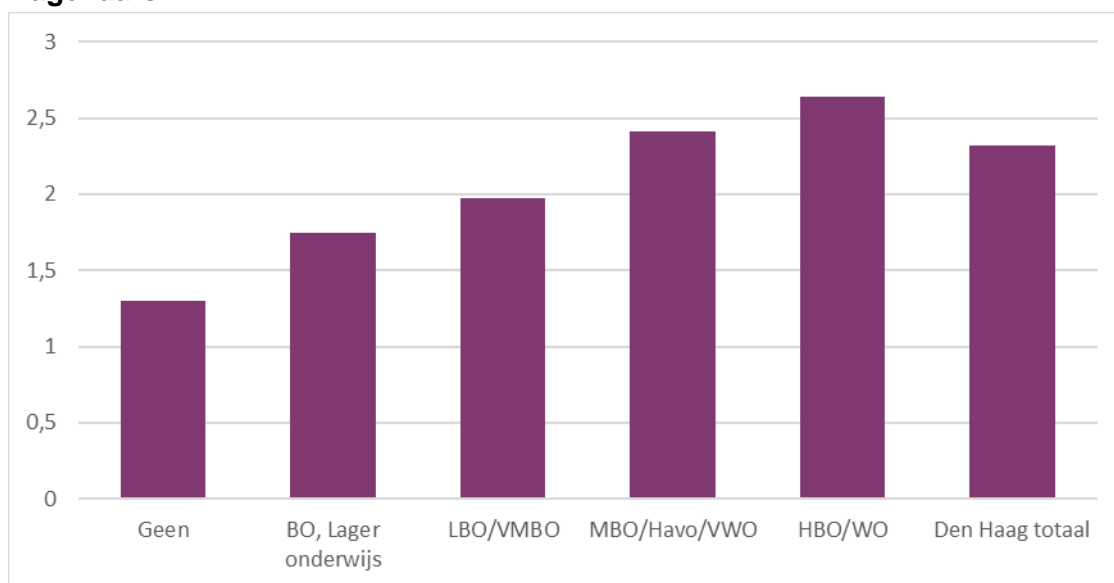
Figuur 1.2 Gemiddeld aantal verplaatsingen pppd naar leeftijdsklasse, 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Niet echt onverwacht blijkt dat de hoogst opgeleide Hagenaars de meeste verplaatsingen maken.

Figuur 1.3 Gemiddeld aantal verplaatsingen pppd naar opleidingsniveau, 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

1.3 CORONA EFFECTEN

**Grootste effect bij mensen in de werkzame en middelbare school leeftijd.
Effect in 2020 groter dan in 2021.**

De effecten van Corona zijn zichtbaar op verschillende aspecten van de mobiliteit van de Hagenaar. Het aantal verplaatsingen is vooral in 2020 afgenomen tot 1,85 verplaatsingen per persoon in de periode vanaf 16 maart 2020. De totale Corona periode (16-3-2020 t/m 31-12-2021) laat gemiddeld 2,05 verplaatsingen zien per persoon per dag tegen 2,55 in de periode daarvoor.

De leeftijdsgroepen die het meest terug zijn gelopen in het aantal verplaatsingen is de groep 25-29 jaar en 35-39 jaar (respectievelijk 0,8 en 0,9 verplaatsingen minder pppd). In het algemeen is de groep 15-64 jaar meer dan gemiddeld terug gegaan in het aantal verplaatsingen pppd. De jongste en oudere groepen zijn minder dan gemiddeld terug gegaan in het aantal verplaatsingen pppd. De jongste kinderen tot 15 jaar lieten maar een beperkte vermindering zien. De oudere groep 65+ had al veel minder verplaatsingen waardoor het verschil in de Corona periode voor hen niet zo groot was.

2 VERPLAATSINGEN

2.1 INLEIDING

Gemiddeld wordt per verplaatsing 10 km afgelegd en duurt de verplaatsing 31 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

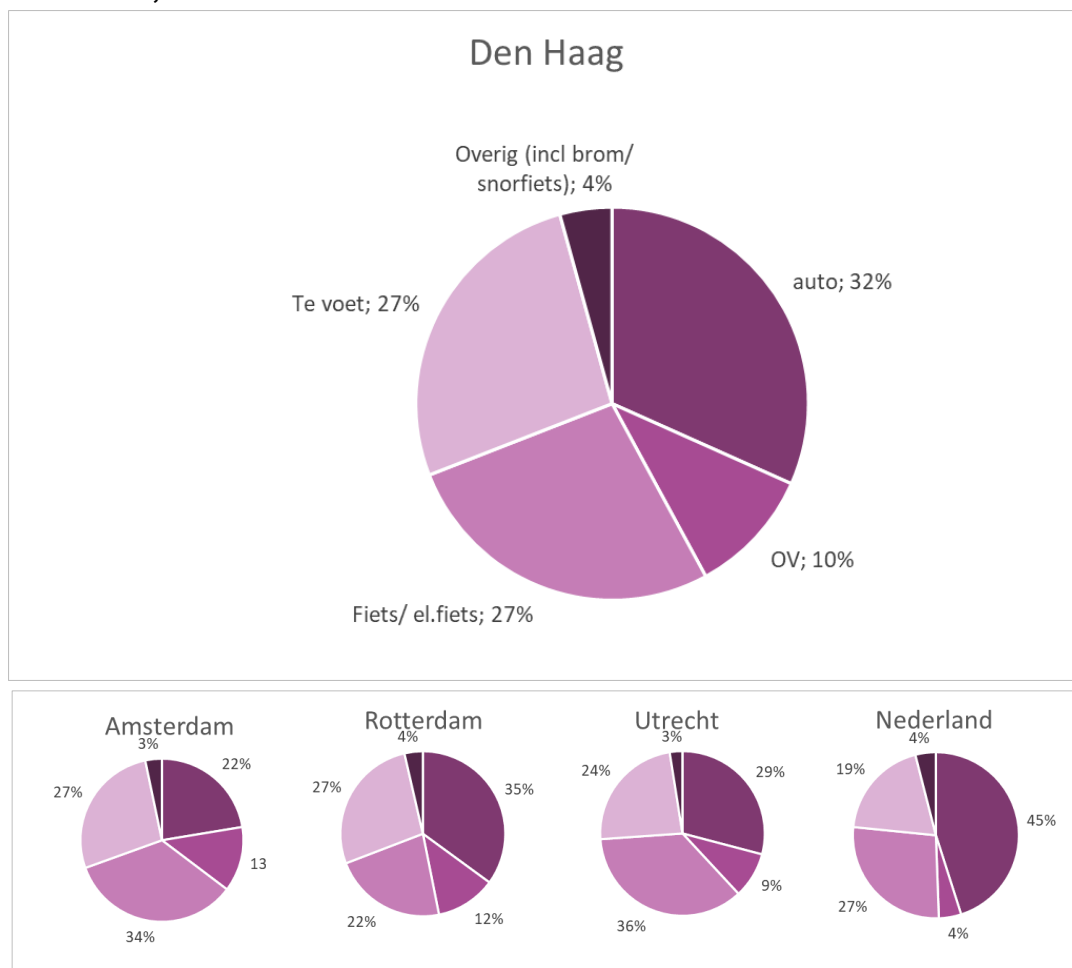
Ruim een kwart van de verplaatsingen vindt plaats met de fiets (27%) en vrijwel evenveel verplaatsingen zijn lopend (27%). Daarmee is het langzaam verkeer goed voor 54% van alle verplaatsingen van Hagenaars. Ca. 32% van de verplaatsingen van Hagenaars vindt in de periode 2018-2021 plaats met een auto (als bestuurder of passagier). En ruim 10% van de verplaatsingen gaat met het openbaar vervoer.

In vergelijking met de andere G4 steden valt een aantal dingen op. In de eerste plaats komen in Den Haag, evenals in Rotterdam, naar verhouding vaker auto verplaatsingen voor. Het aandeel verplaatsingen met de auto is iets hoger dan in Utrecht, veel hoger dan in Amsterdam en minder dan in Rotterdam. Landelijk wordt de auto voor 45% van alle verplaatsingen gebruikt (als bestuurder of als passagier). Het langzaam verkeer is in Amsterdam en Utrecht nog veel belangrijker dan in Den Haag. In die twee steden is 34%-36% van de verplaatsingen een fietsverplaatsing. Zij zijn daarmee echte fietssteden. In Den Haag is dat 27%, gelijk aan het landelijk gemiddelde.

Het openbaar vervoer speelt landelijk met 4% 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, inwoners G4 en Nederland, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

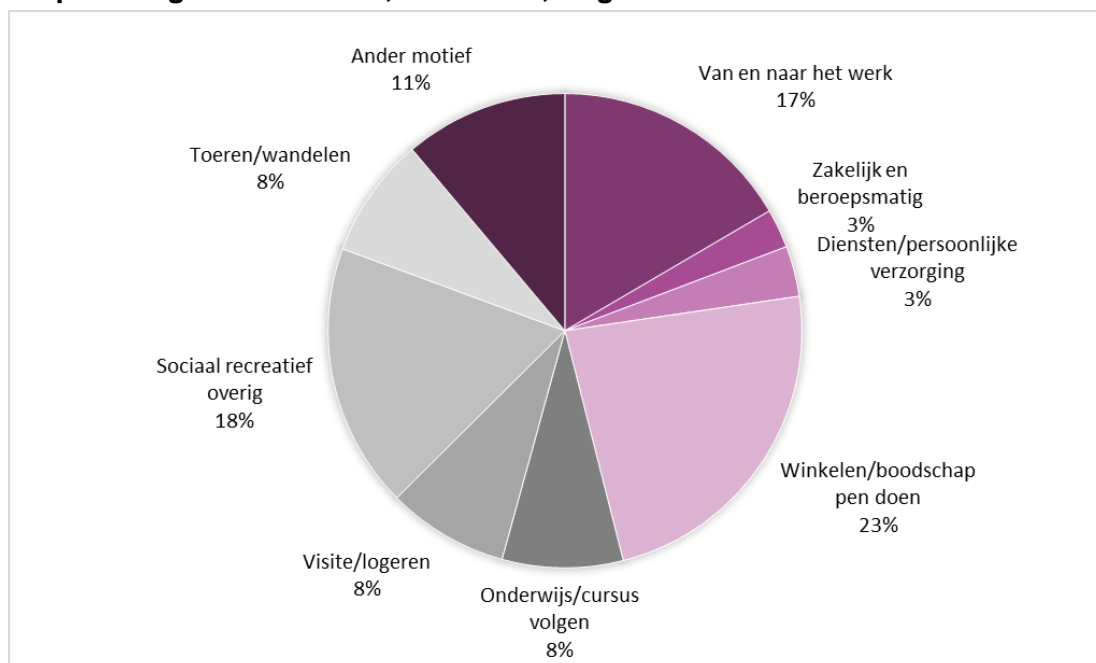
2.3 MOTIEF

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, 2018-2021, Hagenaars



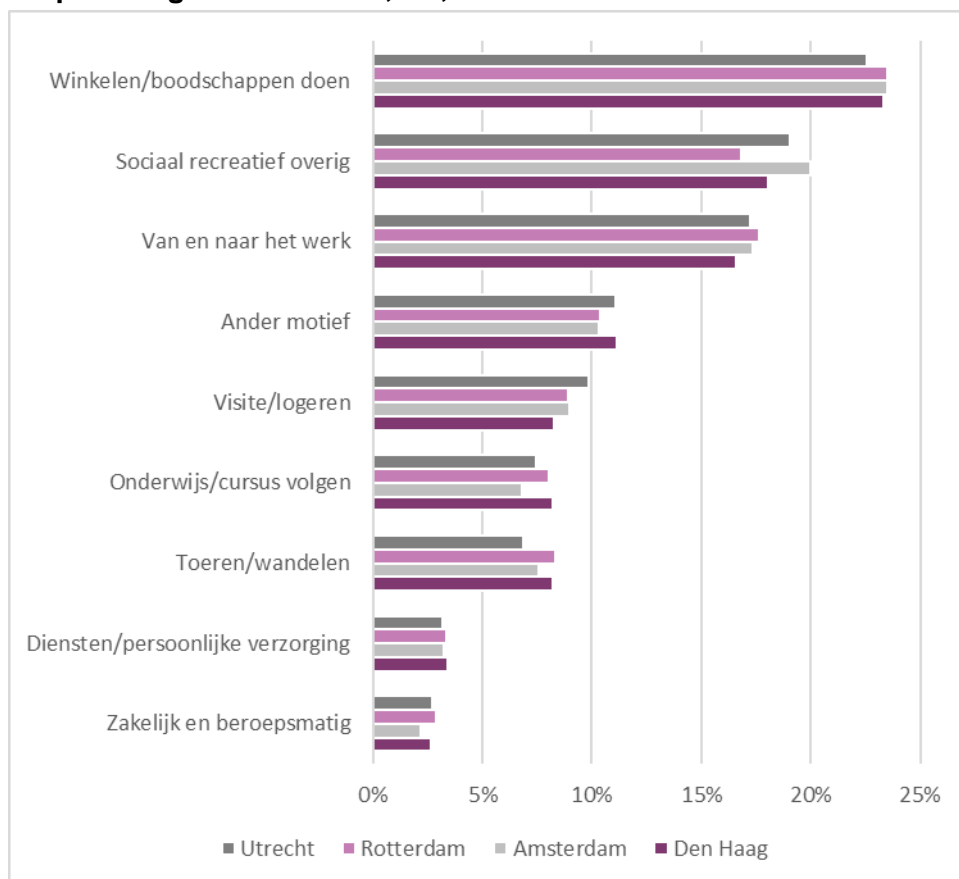
Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

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, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Voor alle steden geldt dat het aantal verplaatsingen met motieven in de vrijetijdssfeer (visite, sociaal recreatief, toeren, gemiddeld 35%) groter is dan het aantal verplaatsingen dat werk gerelateerd is (werk en zakelijk bezoek, gemiddeld 20%). De verdeling van de verplaatsingen over de motieven ontloopt elkaar niet veel bij de vier grote gemeenten. Alleen Rotterdam heeft relatief weinig verplaatsingen met als motief sociaal-recreatief terwijl Amsterdam juist veel verplaatsingen met dit motief heeft.

2.5 MOTIEF NAAR HOOFDVERVOERMIDDEL

Gebruikt hoofdvervoermiddel is afhankelijk van motief

Het gebruikte hoofdvervoermiddel van de verplaatsing verschilt nogal afhankelijk van het motief. De motieven voor verplaatsingen van de Haagse bevolking staan in de volgende figuur weergegeven met achter het motief het aandeel dat dit motief heeft in alle verplaatsingen. De motieven staan geordend van het grootste aandeel naar het kleinste aandeel.

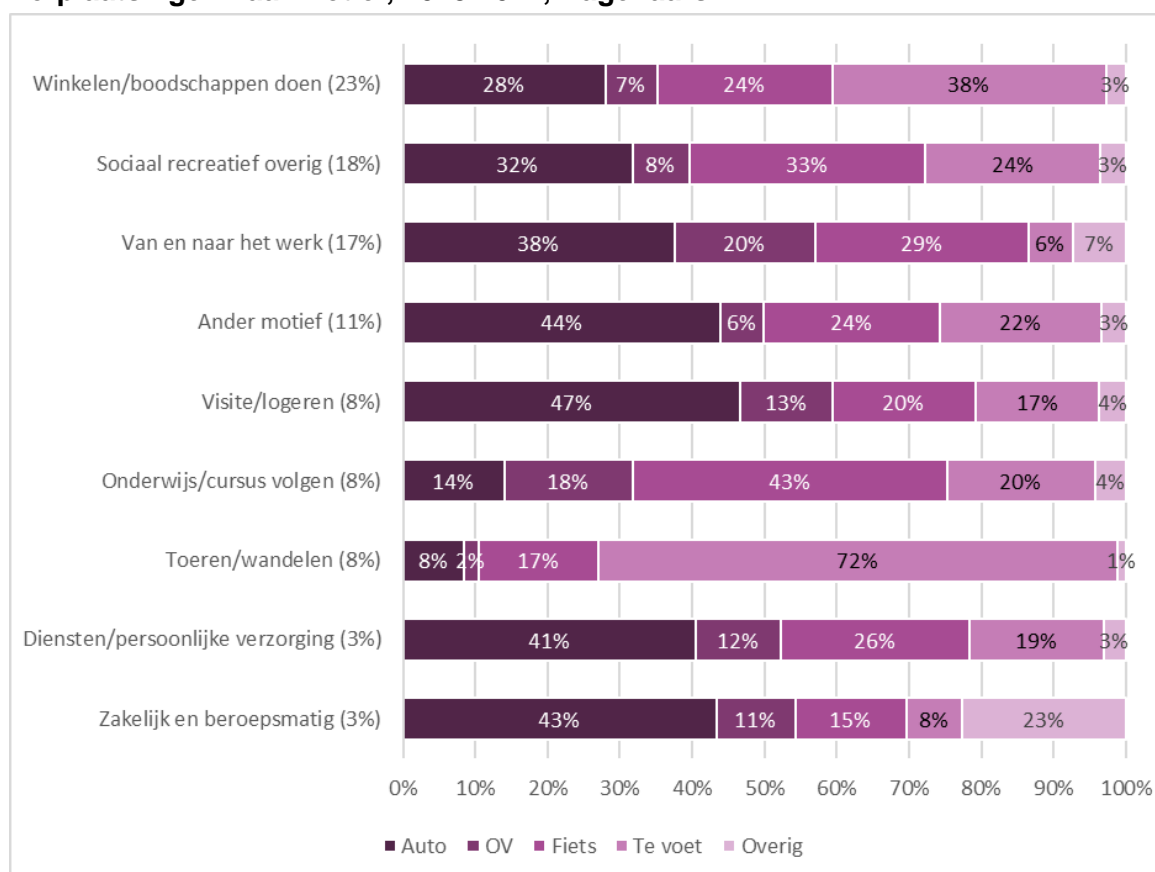
Voor winkelen/boodschappen doen (goed voor 23% van de verplaatsingen) is lopen belangrijker dan de auto. Bij visite daarentegen wordt de auto in 47% van de verplaatsingen gebruikt.

Bij verplaatsingen met als motief werk (17% van alle verplaatsingen) is de auto als hoofdvervoermiddel dominant met 38% maar ook de fiets wordt veel gebruikt. Voor

onderwijs en cursus is de fiets 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 de auto vaak gebruikt. Ook voor diensten/persoonlijke verzorging en voor andere motieven is de auto dominant (41% en 44%). Voor toeren/wandelen is lopen (uiteeraard) dominant met 72% van de verplaatsingen. Het gaat hier echter maar om 8% van de verplaatsingen.

Figuur 2.4 Verplaatsingen naar motief, 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

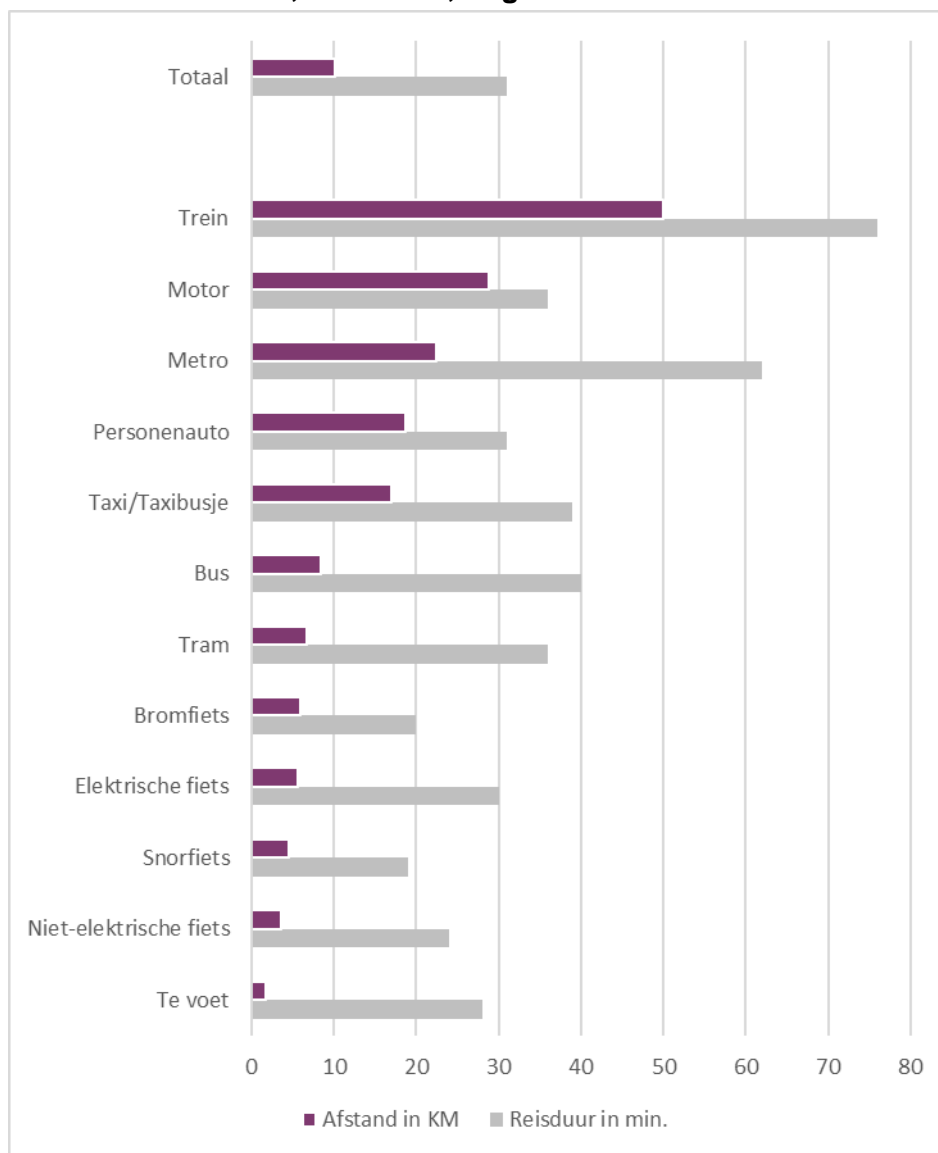
2.6 VERPLAATSINGSAFSTAND EN REISDUUR NAAR VERVOERMIDDEL

Gemiddeld wordt er ruim 10 km afgelegd per verplaatsing en doet men er 31 minuten over

Daarbij maakt het wel uit wat het hoofdvervoermiddel is van de verplaatsing. Met de trein worden de grootste afstanden afgelegd (50 km per verplaatsing).

Verplaatsingen met de trein kosten gemiddeld ook de meeste tijd.

Figuur 2.5 Verplaatsingsafstand in kilometers en reisduur in minuten naar hoofdvervoermiddel, 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

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. 68% van alle OV verplaatsingen te maken heeft met meer dan één rit (meerdere overstappen en voor- en natransport). Ook verplaatsingen met de elektrische fiets kosten relatief veel tijd.

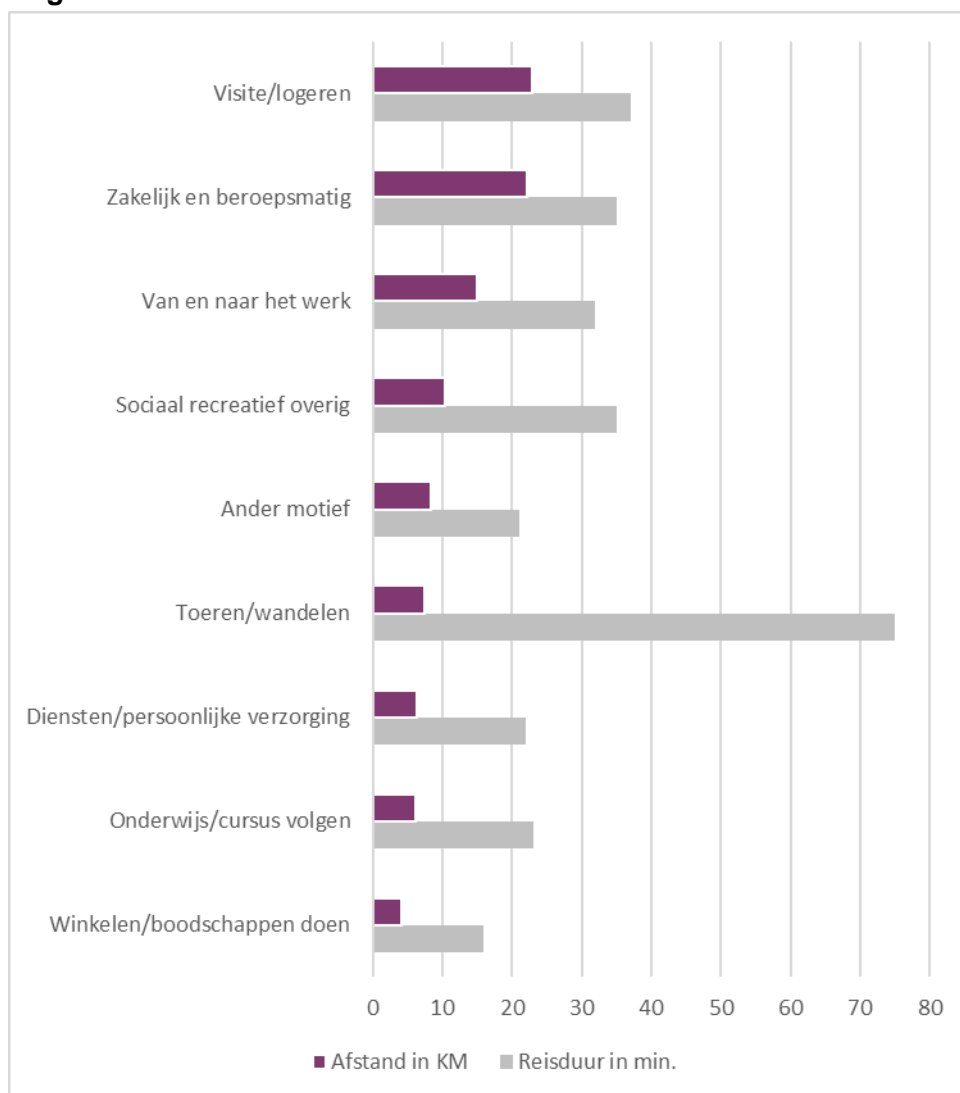
2.7 VERPLAATSINGSAFSTAND EN REISDUUR NAAR MOTIEF

Per verplaatsing wordt de grootste afstand afgelegd voor visite en logeren

Voor 47% van alle verplaatsingen met dit motief wordt de auto gebruikt (zie figuur 2.4). Gemiddeld wordt voor een verplaatsing met als motief visite/logeren 23 kilometer afgelegd en duurt de verplaatsing gemiddeld 37 minuten. Wel betreft het hier 'slechts' 8% van alle verplaatsingen. De nummer twee op de lijst zijn verplaatsingen met als motief zakelijk en beroepsmatig. Hierbij wordt een afstand afgelegd die bijna net zo groot is (22 km), die in bijna evenveel tijd wordt afgelegd (35 min.), maar met een nog kleiner aandeel in het totaal aantal verplaatsingen (3%). Toeren en wandelen gaat per verplaatsing gemiddeld om zeven kilometer en daar doet men ca. 75 minuten over. Hiervoor geldt dat bijna driekwart van deze verplaatsingen lopend gaat (zie figuur 2.4).

Dichter bij huis doet men de verplaatsingen voor diensten en persoonlijke verzorging, boodschappen of onderwijs.

Figuur 2.6 Verplaatsingsafstand in kilometers en reisduur in minuten naar verplaatsingsmotief (en het aandeel in alle verplaatsingen), 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

2.8 CORONA EFFECTEN

Het aantal verplaatsingen en ritten is afgenomen tijdens de Corona periode.

Ook de afstand en de reisduur is kleiner geworden tijdens Corona. Voor alle effecten geldt dat deze in 2020 sterker waren dan in 2021.

Figuur 2.7 Corona effecten in de periodes 1-1-2018 t/m 15-3-2020 en 16-3-2020 t/m 31-12-2021, Hagenaars

	Voor Corona t/m 15 mrt 2020	Tijdens Corona va 16 mrt 2020
Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag per persoon	2,55	2,05
Gemiddeld aantal ritten per verplaatsingen	1,29	1,07
Gemiddelde afstand afgelegd (km)	27,6	18,6
Gemiddelde reisduur (min)	75,7	65,1

Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

De vermindering van het aantal verplaatsingen tijdens Corona is terug te zien in vrijwel alle vervoermiddelen. De afname van het aantal verplaatsingen met de auto en met de fiets is -23%. Het gebruik van het OV tijdens Corona is met 63% verminderd. Men is vooral meer gaan lopen (+18%).

Verplaatsingen met als motief van en naar het werk zijn tijdens Corona sterk verminderd (-43%). De lange sluiting van onderwijsinstellingen tijdens Corona heeft het aantal verplaatsingen met als motief onderwijs/cursus sterk verminderd (-41%). Toeren/wandelen is daarentegen toegenomen met 93%.

3 RITTEN

3.1 INLEIDING

Gemiddeld maakt de Hagenaar 3 ritten per dag

Gemiddeld legt een Hagenaar 2,32 verplaatsingen per dag af. Iedere verplaatsing bestaat gemiddeld uit 1,24 ritten. Dat betekent dat iedere Hagenaar gemiddeld iets minder dan drie ritten per dag maakt.

3.2 MODAL SPLIT EN CORONA

De modal split in Den Haag gedomineerd door langzaam verkeer

Modal split is de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten). De modal split wordt in de meeste gevallen op twee verschillende manieren berekend: modal split naar voertuigkilometers en de modal split naar aantal verplaatsingen. In de inleiding van hoofdstuk twee is aangegeven dat een verplaatsing uit meerdere ritten kan bestaan. En waar bij het hoofdvervoermiddel wordt gekeken naar het vervoermiddel waarmee de grootste afstand is afgelegd, kan ook worden gekeken naar de vervoermiddelen die bij de verschillende ritten zijn gebruikt. Bij het samenstellen van de modal split in dit hoofdstuk 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, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

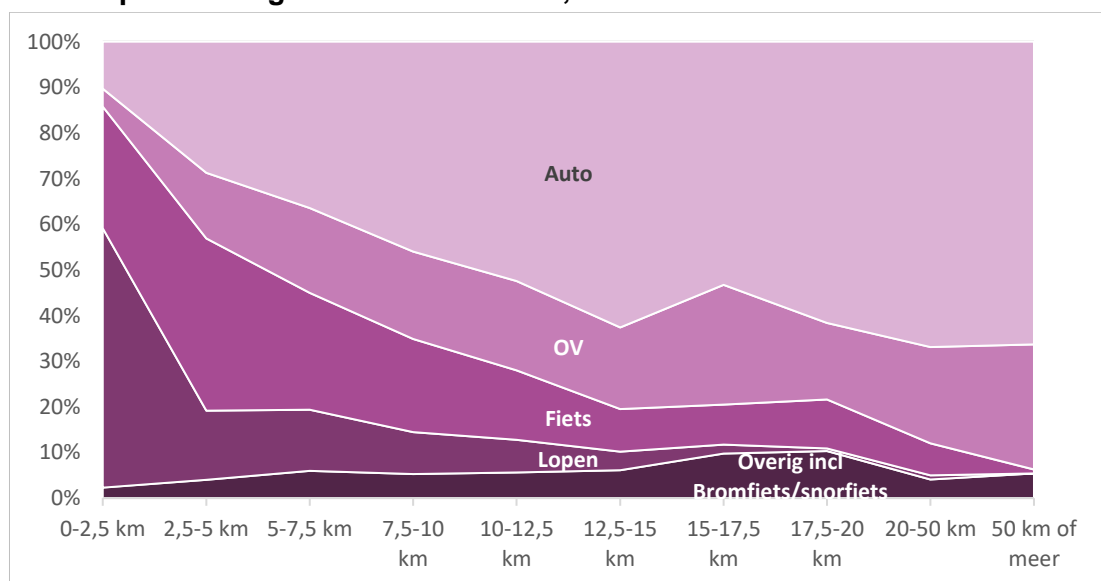
Bij de modal split in Den Haag nemen ritten met het langzaam verkeer (fiets en lopen) voor Corona gemiddeld 48% voor hun rekening. Na 16 maart 2020 zien we dat het langzaam (individueel en 'Corona veilig') verkeer toeneemt tot 57% van de

ritten in Den Haag in 2020. Ook het 'Corona veilige' vervoer met een auto neemt iets toe tijdens Corona. In 2021 normaliseert de modal split weer enigszins. Het langzaam verkeer neemt dan 52% van alle ritten in Den Haag voor haar rekening. In de Corona periode zien we vooral het gebruik van OV sterk verminderen, zowel absoluut als in het aandeel van alle ritten. Het relatieve gebruik van de fiets neemt toe (het absoluut aantal ritten met de fiets neemt wel iets af) en ook lopen wordt belangrijker. In 2021 zien we het aandeel fietsritten weer iets afnemen. Ritten te voet blijven op een hoog niveau.

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 bijna driekwart van alle verplaatsingen door Hagenaars zowel het beginpunt als het eindpunt van de verplaatsing in Den Haag ligt. Dergelijk korte afstanden (gemiddeld 3,6 km per verplaatsing) worden vaker met de fiets en lopend afgelegd.

Het gebruikte vervoermiddel is afhankelijk van de afstand die men aflegt. Deze logische veronderstelling is zichtbaar in de volgende figuur. Tot 2,5 km wordt vooral gelopen (57% van alle ritten op die afstand zijn lopend). Ritten van 2,5-5 km worden vooral met de fiets gedaan (38%).

Figuur 3.2 Modal split van Hagenaars naar afstand, 2018-2021



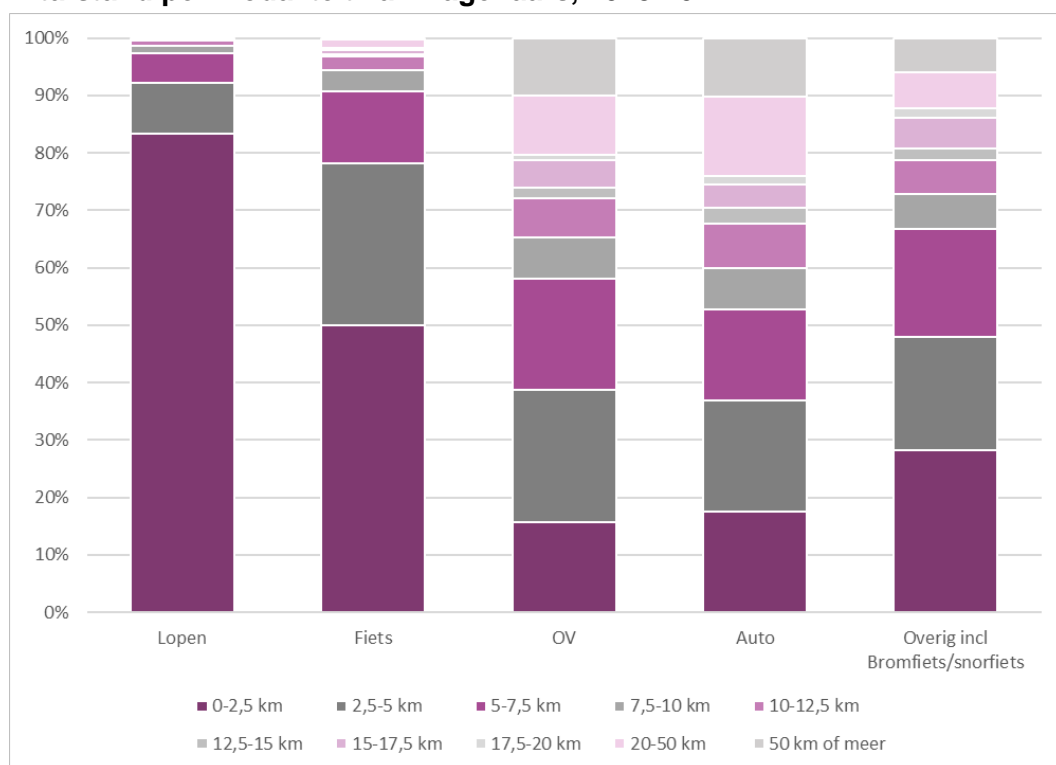
Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Vanaf 5-7,5 km wordt het grootste deel (37%) van de ritten met de auto gedaan. En vanaf 10 km is het autogebruik zelfs meer dan de helft.

Wanneer we per vervoermiddel kijken zien we ongeveer hetzelfde beeld. Bij ritten te voet geldt dat 83% van de ritten die worden afgelegd een maximale afstand hebben van 2,5 km. En nog eens 9% gaat van 2,5 tot 5 km. Met de fiets bestaat 50% van de

ritten uit ritten tot 2,5 km en nog eens 28% gaat tot 5 km. Ruim 90% van de fietsritten gaat om ritten tot 7,5 km. Bij het OV en de auto is het beeld erg verdeeld. Het OV wordt vooral gebruikt voor ritten van 2,5 tot 5 km en bij ritten van 20 km of meer. Opvallend bij de auto is dat deze ook voor korte ritjes vaak wordt gebruikt. Zo'n 18% van de autoritten beperken zich tot 2,5 km en nog eens 19% tot 5 km. In totaal gaat het bij autoritten bij meer dan de helft (53%) van de ritten om ritten tot maximaal 7,5 km.

Figuur 3.4 Ritafstand per modaliteit van Hagenaars, 2018-2021



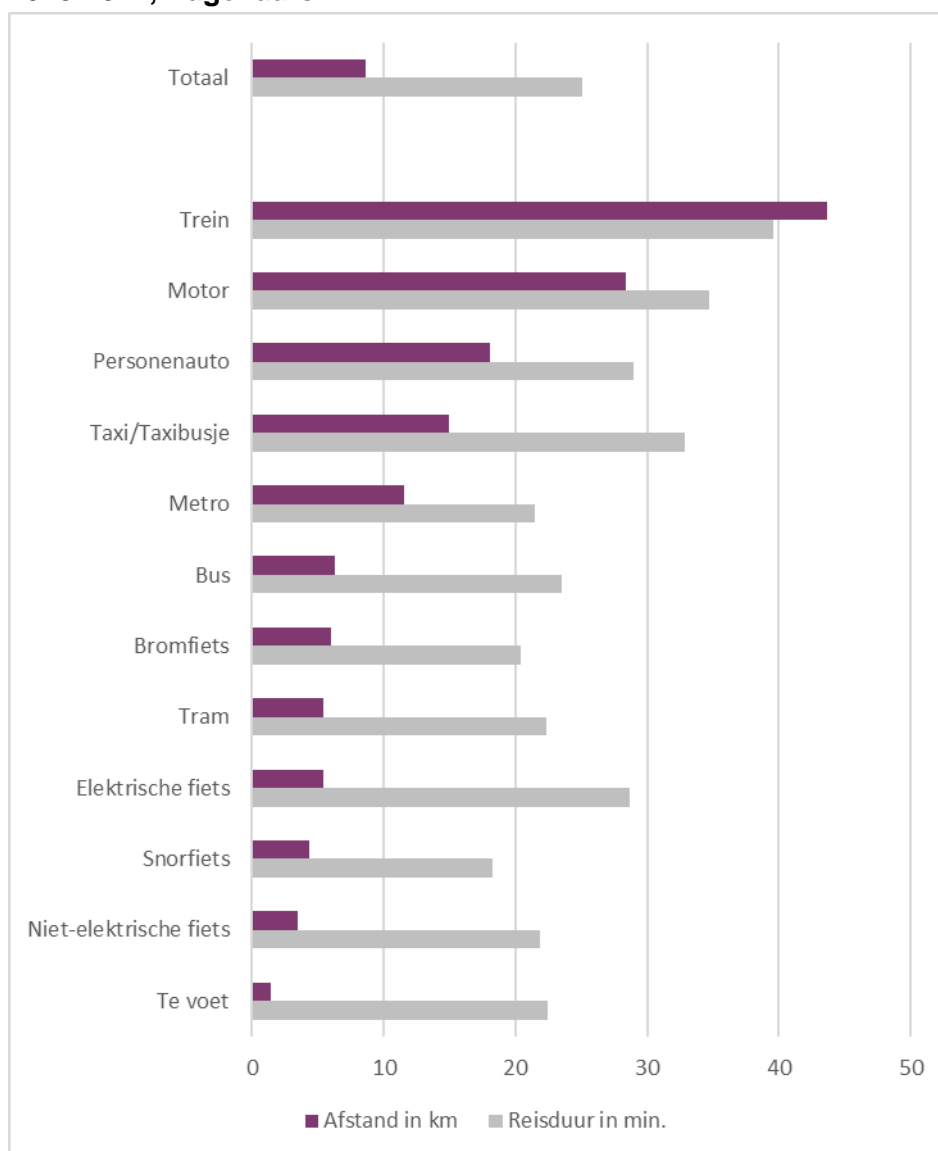
Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

3.3 AFSTAND EN REISDUUR

Gemiddeld wordt per rit 9 km afgelegd in 25 minuten (20,6 km/uur)

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, 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Globaal zien we hetzelfde patroon als bij de verplaatsingen. Hoe groter de afstand, hoe langer de reisduur.

Een opvallend verschil met de verplaatsingen is er bij treinritten: de afstand van een treinrit (44 km) duurt ongeveer 40 minuten (66 km/uur). Bij een verplaatsing met als hoofdvervoermiddel trein (zie hoofdstuk 2) gaat het om bijna 50 km in 76 minuten (39 km/uur). Het verschil zit in 6 km en 36 minuten voor- en natransport. Hieruit blijkt dat het voor- en natransport bij een verplaatsing met de trein bijna net zoveel tijd kost als de treinrit zelf.

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 voor- en natransport van en naar de halte.

3.4 CORONA EFFECTEN

Tijdens Corona minder ritten over kortere afstand die langer duren

Het aantal ritten is tijdens Corona afgenomen tot 1,07 per verplaatsing. Omdat ook het aantal verplaatsingen tijdens Corona is afgenomen maakt de Hagenaar nog maar 2,2 ritten per dag tijdens Corona, tegen bijna 3,3 vóór Corona.

Figuur 3.4 Ritten, afstand en reisduur voor en tijdens Corona, 2018-2021, Hagenaars

	Voor Corona t/m 15 mrt 2020	Tijdens Corona va 16 mrt 2020
Gemiddeld aantal ritten per verplaatsingen	1,29	1,07
Gemiddelde afstand afgelegd (km)	8,9	8,1
Gemiddelde reisduur (min)	23,5	27,7

Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

4 SPITSTIJDEN

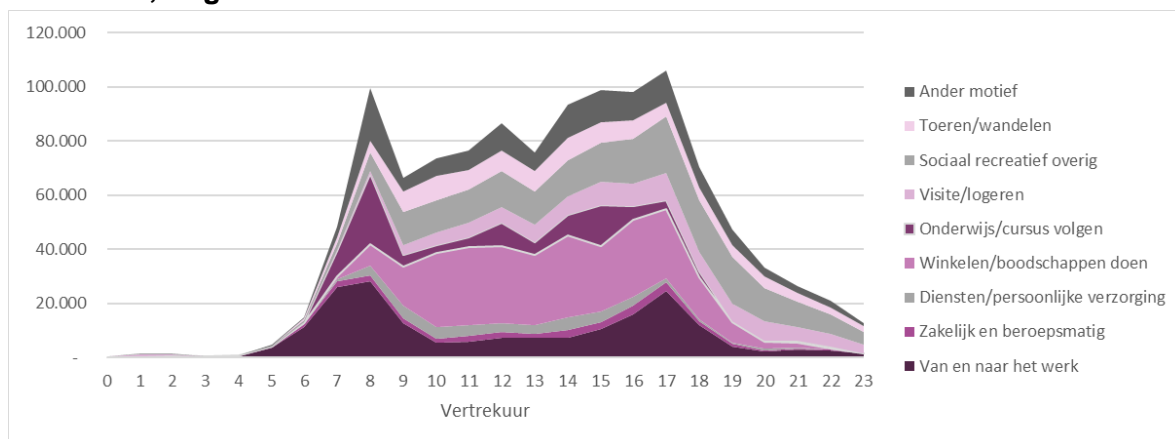
4.1 SPITSTIJDEN

Verplaatsingen laten een spits zien tussen 7 en 9 uur en tussen 14 en 17 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, 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

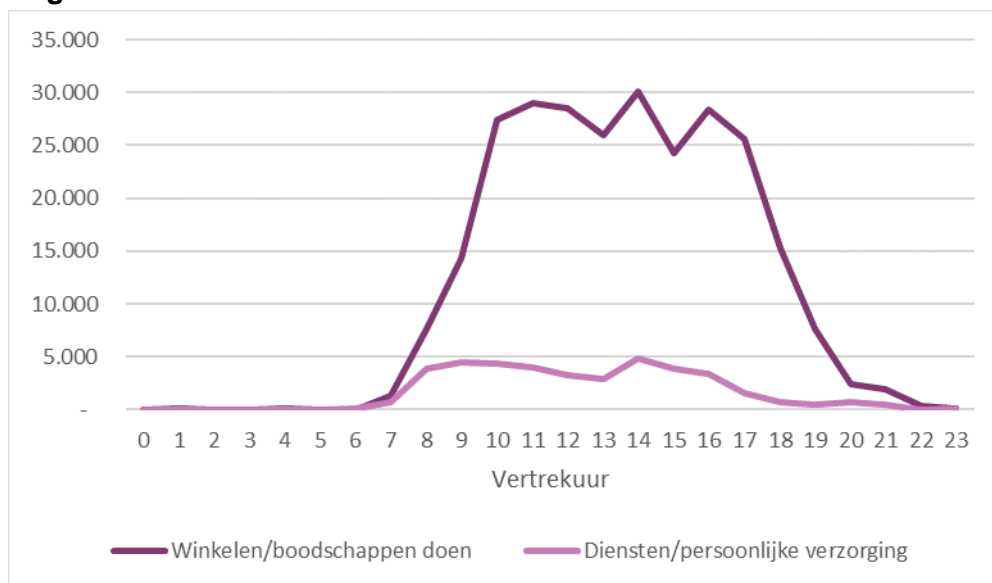
De verdeling van het totaal aantal verplaatsingen over de dag laat een piek zien tussen 7 en 9 uur en een 'dal' tussen 9 en 10 uur. Na 10 uur is sprake van een gestage toename (met een dipje om 13 uur) van het aantal verplaatsingen tot 17 uur waarna een snelle afname volgt.

4.2 VERPLAATSINGEN NAAR MOTIEF

Winkelen doet men vooral buiten de traditionele spitstijden, 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 spitstijden plaats. Winkelen doet men vooral tussen 10 en 16 uur. Ook verplaatsingen met als motief diensten en/of persoonlijke verzorging vinden vooral plaats tussen 8 en 16 uur.

Figuur 4.2 Verdeling verplaatsingen per dag, naar vertrekuur en motief winkelen/boodschappen doen en diensten/persoonlijke verzorging, 2018-2021, Hagenaars

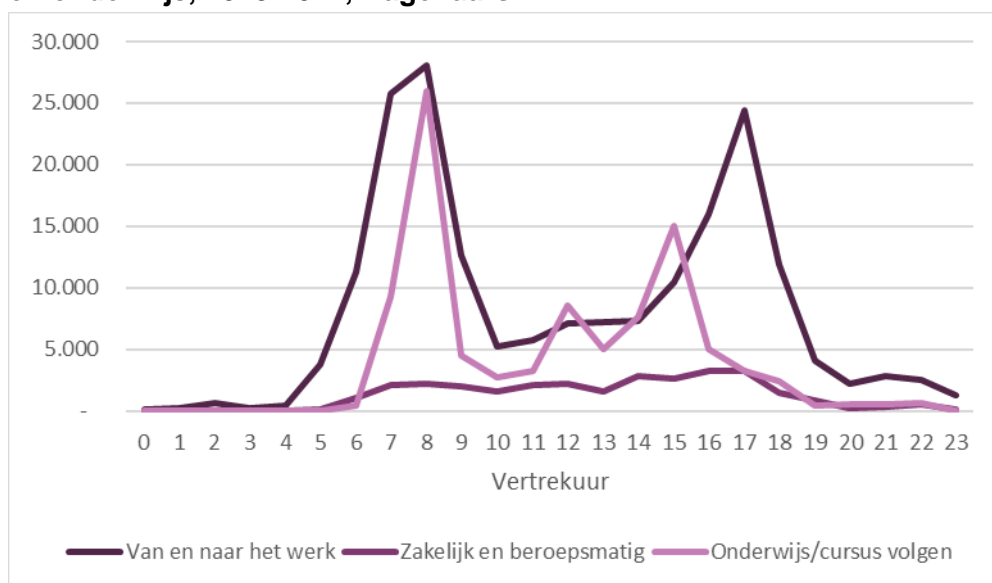


Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Van het totaal aantal verplaatsingen op een dag nemen verplaatsingen met als motief woon-werk verkeer de derde plaats in met 17% van alle verplaatsingen. Nog eens 3% van alle verplaatsingen zijn werkgerelateerde bezoeken. Acht procent van alle verplaatsingen zijn die voor onderwijs en cursus.

Voor het woon-werkverkeer speelt de ochtendspits zich vooral af rond 8 uur. Een iets kleinere spits is er rond 17 uur. Voor zakelijke en beroepsmatige verplaatsingen ligt de piek tussen 14 uur en 17 uur.

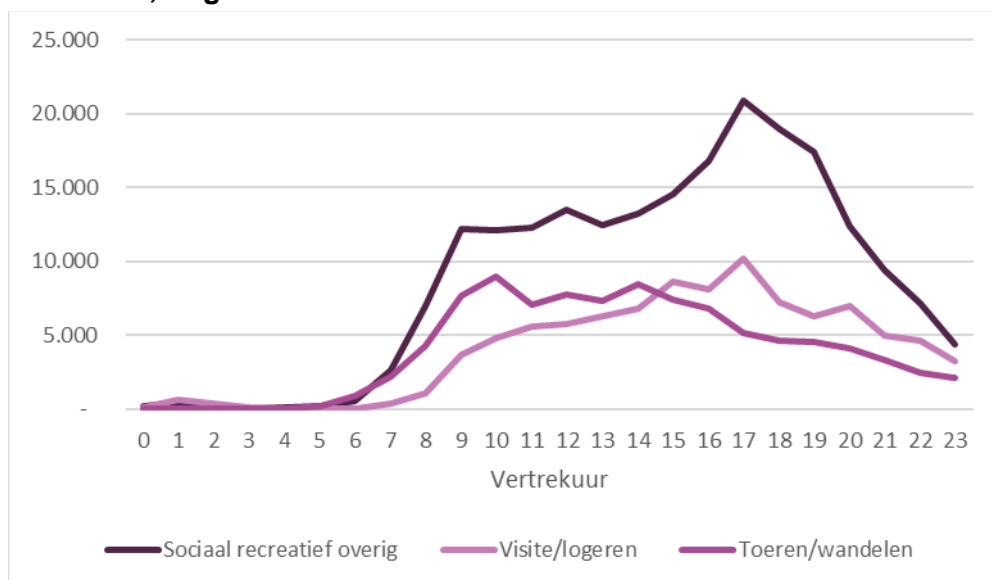
Figuur 4.3 Verdeling verplaatsingen per dag, naar vertrekuur en motief werk gerelateerd en onderwijs, 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

De derde grote groep met verplaatsingen zijn die met als motief sociaal recreatief (18%). Verplaatsingen met dit motief hebben een uitgesproken profiel over de dag met een start om 9 uur en een langdurige top van 16-20 uur met het hoogtepunt om 17 uur. Hetzelfde patroon vinden we bij visite/logeren maar in kleinere aantallen. Toeren en wandelen doet men vooral in de ochtenduren.

Figuur 4.4 Verdeling verplaatsingen per dag, naar vertrekuur en motief sociaal recreatief, 2018-2021, Hagenaars



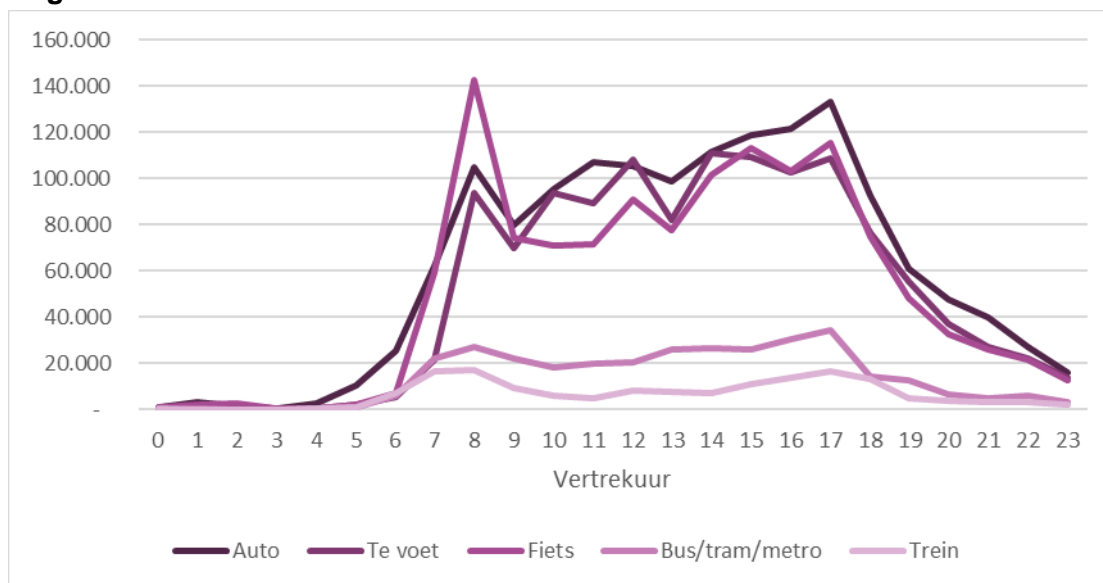
Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

4.3 VERPLAATSINGEN NAAR HOOFDVERVOERMIDDEL

Fiets piekt om 8 uur, autoverplaatsingen pieken om 17 uur

Voor alle verschillende hoofdvervoerwijzen geldt dat er in zekere mate sprake is van een piek in de ochtend en in de namiddag. Daarnaast hebben verplaatsingen die lopend of met de fiets worden gedaan ook een herkenbare dip midden op de dag. Dit correspondeert met de pieken van verplaatsingen met als motief onderwijs en cursus. Naar modaliteit blijkt dat met de auto de meeste verplaatsingen worden gemaakt (32% van alle verplaatsingen, zie hoofdstuk 2). Vooral tussen 14 en 17 uur.

Figuur 4.5 Verplaatsingen naar gebruikt hoofdvervoermiddel, naar vertrektijd, 2018-2021, Hagenaars



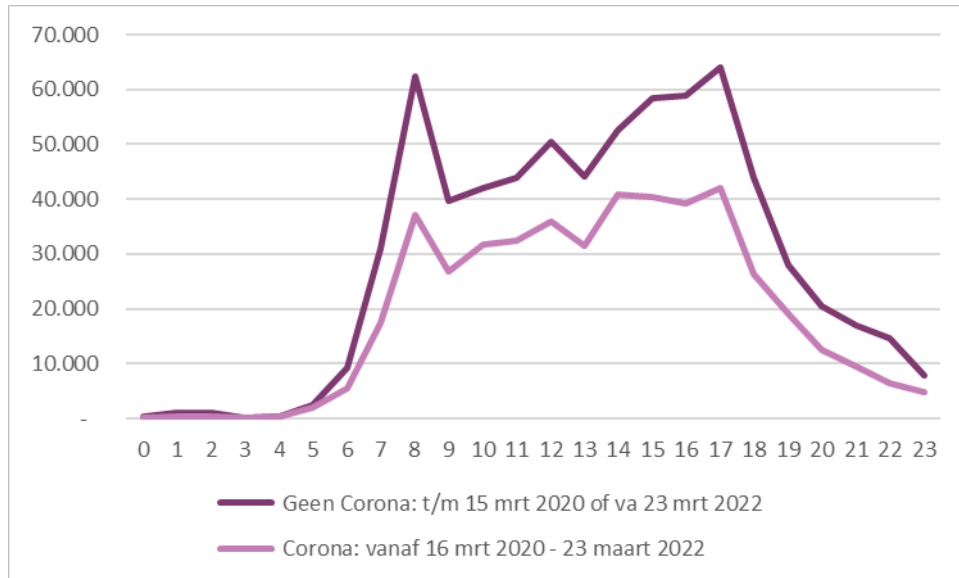
Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

4.4 CORONA EFFECTEN

Lagere aantallen en afgevlakte pieken

In de Corona periode werd er minder verplaatst. De volgende figuur laat de verdeling zien over de uren van de dag in de periode voor Corona en in Corona tijd. Niet alleen waren er minder verplaatsingen maar ook de spits pieken waren lager. Dit geldt voor alle motieven. Wel was er een relatief klein verschil tussen wel of geen Coronatijd voor visite/logeren en voor diensten/persoonlijke verzorging. De afname in de spijstijden waren vooral het gevolg van minder verplaatsingen die met werk en onderwijs te maken hadden.

Figuur 4.6 Verplaatsingen naar vertrektijd, voor en tijdens Corona, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

5 DEN HAAG IN EN UIT

5.1 INLEIDING

Van alle verplaatsingen die Den Haag raken blijft 60% binnen de stad, 40% gaat de stad uit of komt van buiten de stad in

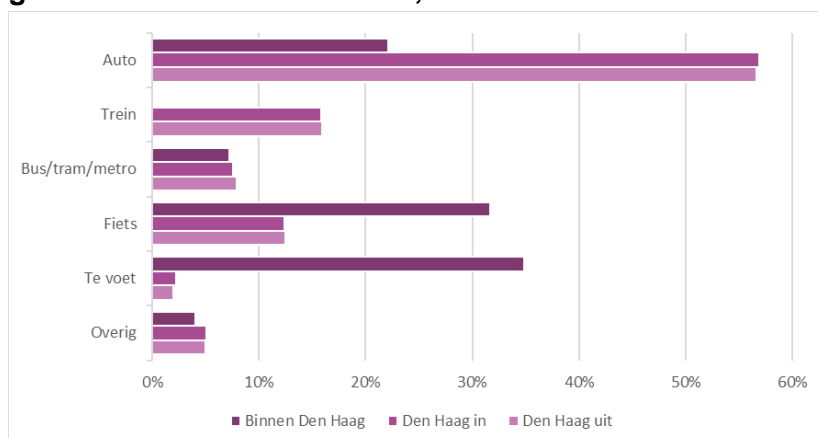
Naast het verplaatsingsgedrag van de Hagenaars zelf, is ook gekeken naar verplaatsingen van alle Nederlanders die over de gemeentegrens heen gaan. Het gaat daarbij zowel om verplaatsingen die vanuit Den Haag naar een bestemming elders gaan (Den Haag uit) als om een bestemming in Den Haag met een vertrekpunt buiten de stad (Den Haag in). De verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen worden hier tegen afgezet. Deze binnengemeentelijke verplaatsingen komen sterk overeen met de verplaatsingen van Hagenaars. Immers 75% 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 GEMEENTEGRENSOVERSCHRIJDENDE VERPLAATSINGEN

Gemeentegrensoverschrijdende verplaatsingen vooral met de auto met als motief woon-werk verkeer. De gemiddelde afstand per verplaatsing over de gemeentegrens heen is ca. 30 kilometer

In 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. De trein speelt bij verplaatsingen binnen Den Haag zelfs helemaal geen rol. Daar staat tegenover dat, zoals te verwachten, fietsen en lopen bij grensoverschrijdende verplaatsingen juist minder belangrijk zijn en vooral binnen de gemeentegrenzen plaatsvinden.

Figuur 5.1 Gemeentegrensoverschrijdende en binnengemeentelijke verplaatsingen naar gebruikt hoofdvervoermiddel, 2018-2021



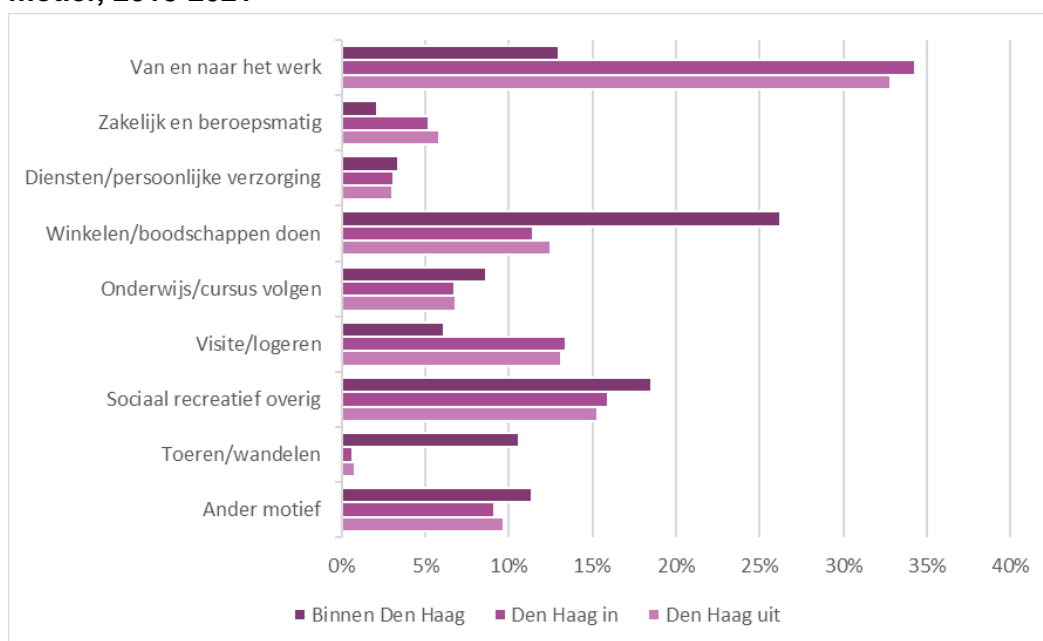
Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

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 respectievelijk 34% en 33% van de verplaatsingen.

Winkelen en boodschappen doen is juist veel minder vaak een motief voor dit soort verplaatsingen. Dit is juist het belangrijkste motief voor verplaatsingen binnen Den Haag. Ook toeren en wandelen is maar zeer beperkt een motief voor grensoverschrijdende verplaatsingen.

Als we alle verplaatsingen samen nemen die Den Haag raken, dus binnen Den Haag, Den Haag in en Den Haag uit, zien we dat het werkmotief de belangrijkste is (21%). Gevolgd door winkelen/boodschappen (21%).

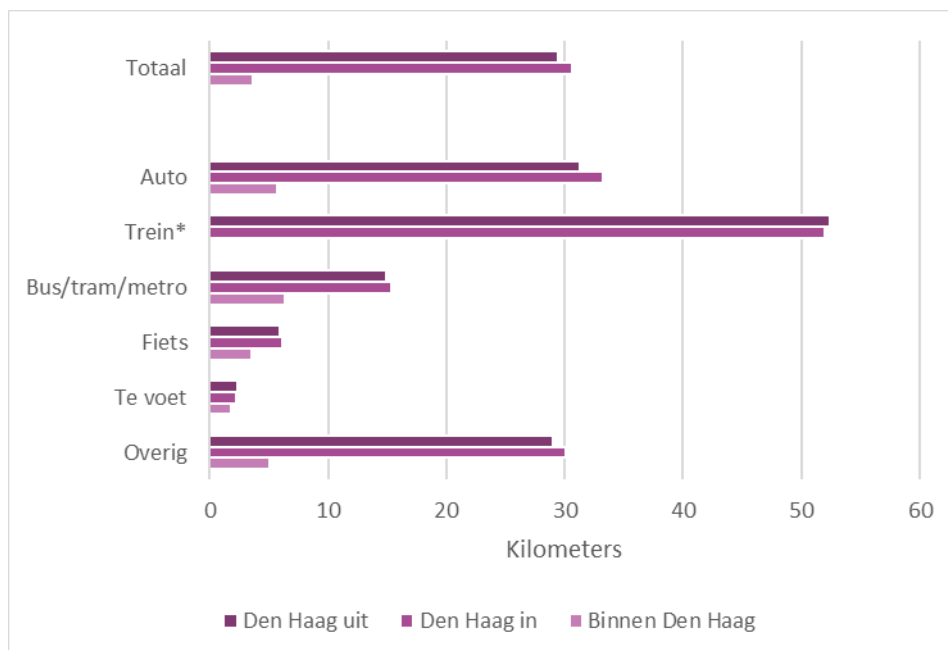
Figuur 5.2 Gemeentegrensoverschrijdende en binnengemeentelijke verplaatsingen naar motief, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Uit de volgende afbeelding blijkt wel dat de grensoverschrijdende verplaatsingen gemiddeld een veel grotere afstand per verplaatsing behelzen dan de verplaatsingen binnen Den Haag. Binnen Den Haag legt men gemiddeld 3,7 kilometer af per verplaatsing, bij verplaatsingen Den Haag in en uit is dat gemiddeld 30 kilometer.

Figuur 5.3 Gemiddelde afstand in kilometers per verplaatsing naar hoofdvervoermiddel, gemeentegrensoverschrijdende en binnengemeentelijke verplaatsingen, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

* Verplaatsingen binnen Den Haag met de trein hebben onvoldoende respons in het onderzoek.

Het gaat bij de bovenstaande figuur om het *hoofd* vervoermiddel van de verplaatsing. Dat is het vervoermiddel waarmee de grootste afstand wordt afgelegd binnen de verplaatsing. Dat betekent dat de in de figuur zichtbare afstand wordt toebedeeld aan het hoofdverplaatsingsmiddel terwijl in werkelijkheid hier ook de afstand bij wordt opgeteld die door bijvoorbeeld voor- en natransport worden afgelegd. Zo kan het zijn dat iemand naar het station Ypenburg fietst (1 km), dan de trein neemt naar CS (6 km) en daarna nog een tram (3 km), een totale afstand aflegt van ca. 10 kilometer waarbij de afstand tussen station Ypenburg en station CS 6 kilometer bedraagt. De totale afstand van de verplaatsing (10 km) wordt hierbij toebedeeld aan de trein omdat dit het hoofdvervoermiddel is.

5.3 CORONA EFFECTEN

Aantal verplaatsingen vooral minder bij gemeentegrensoverschrijdend. Veel meer bij toeren/wandelen binnen Den Haag.

In de Corona periode werd er minder verplaatst. Dit geldt voor alle motieven en zowel binnen Den Haag als Den Haag in of uit. De enige uitzondering hierop is de verplaatsing met als motief toeren/wandelen. Voor deze verplaatsing is een toename te zien (met 63%) binnen Den Haag maar een afname voor grensoverschrijdende verplaatsingen. Voor de motieven winkelen/boodschappen doen, visite/logeren en sociaal recreatief geldt dat deze verplaatsingen binnen Den Haag veel minder afnamen dan bij de grensoverschrijdende verplaatsingen. De gemiddelde afstand per verplaatsing is in Corona tijd voor vrijwel alle vervoermiddelen toegenomen. Een afname van de afgelegde afstand was er wel

voor verplaatsingen met de auto Den Haag in of uit, verplaatsingen te voet Den Haag uit en overige verplaatsingen Den Haag in.

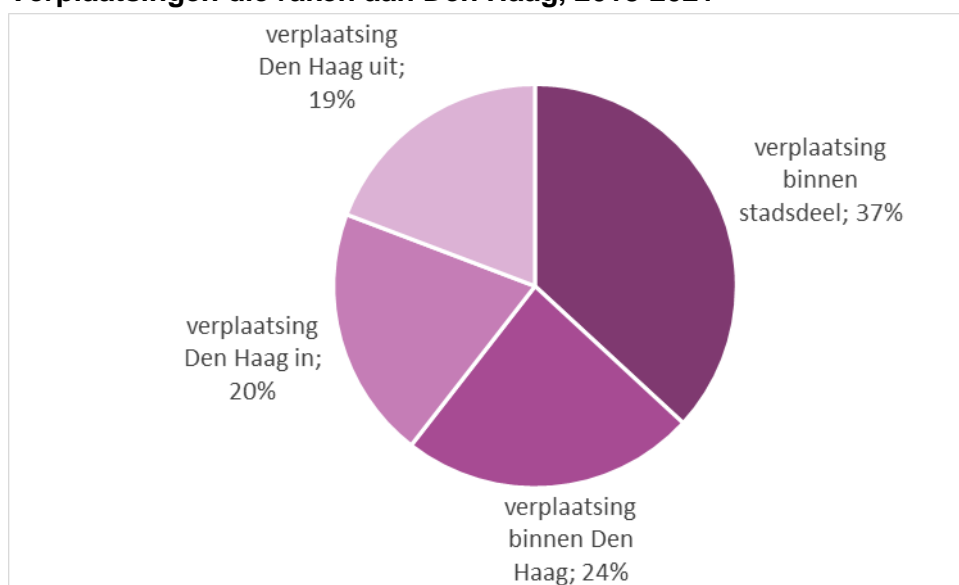
6 VERPLAATSINGEN BINNEN DEN HAAG

6.1 INLEIDING

Binnenstedelijke verplaatsingen 37% van alle verplaatsingen die Den Haag raken.

Een groot deel van de verplaatsingen die Den Haag raken vindt plaats binnen de grenzen van de stad (60%). Omdat we in deze rapportage vier jaren enquête gegevens bij elkaar nemen hebben we voldoende respons om ook iets te zeggen over deze binnenstedelijke verplaatsingen

Figuur 6.1 Verplaatsingen die raken aan Den Haag, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

6.2 HERKOMST EN BESTEMMING BINNEN DEN HAAG

Gemiddeld 61% van alle verplaatsingen binnen Den Haag vinden plaats binnen één stadsdeel.

Een groot deel van de verplaatsingen binnen Den Haag vinden plaats binnen een stadsdeel. In deze paragraaf kijken we alleen naar de verplaatsingen binnen Den Haag. Deze verplaatsingen worden hier op 100% gezet¹. Van alle verplaatsingen binnen Den Haag vindt gemiddeld 61% plaats binnen één stadsdeel. Dit is niet voor alle stadsdelen gelijk. Tussen de 53% en de 68% van alle verplaatsingen hebben vertrek en aankomst in hetzelfde stadsdeel. Twee uitzonderingen hierop zijn Segbroek waar maar 36% van alle verplaatsingen binnen het stadsdeel blijft en Leidschenveen-Ypenburg waar 76% binnen het stadsdeel blijft.

¹ Deze paragraaf gaat dus uitsluitend over de 60% van alle verplaatsingen die Den Haag raken en die zich binnen de gemeentegrenzen afspelen.

Figuur 6.2 Herkomst en bestemming van binnenstedelijke verplaatsingen per stadsdeel, 2018-2021

AANKOMSTSTADSDEEL									
	Loos duinen	Escamp	Segbroek	Scheven ingen	Centrum	Laak	Haagse Hout	Lveen- Ypenb	Totaal
VERTREKSTADSDEEL									
Loosduinen	63%	9%	9%	6%	9%	1%	2%	2%	100%
Escamp	8%	68%	4%	2%	11%	3%	2%	1%	100%
Segbroek	19%	11%	36%	8%	20%	2%	3%	1%	100%
Scheveningen	8%	3%	5%	61%	14%	2%	6%	1%	100%
Centrum	5%	8%	6%	7%	60%	4%	8%	2%	100%
Laak	3%	10%	2%	4%	20%	53%	4%	5%	100%
Haagse Hout	3%	3%	2%	8%	21%	2%	59%	3%	100%
Leidschenveen-Ypenburg	3%	3%	2%	2%	8%	4%	4%	76%	100%

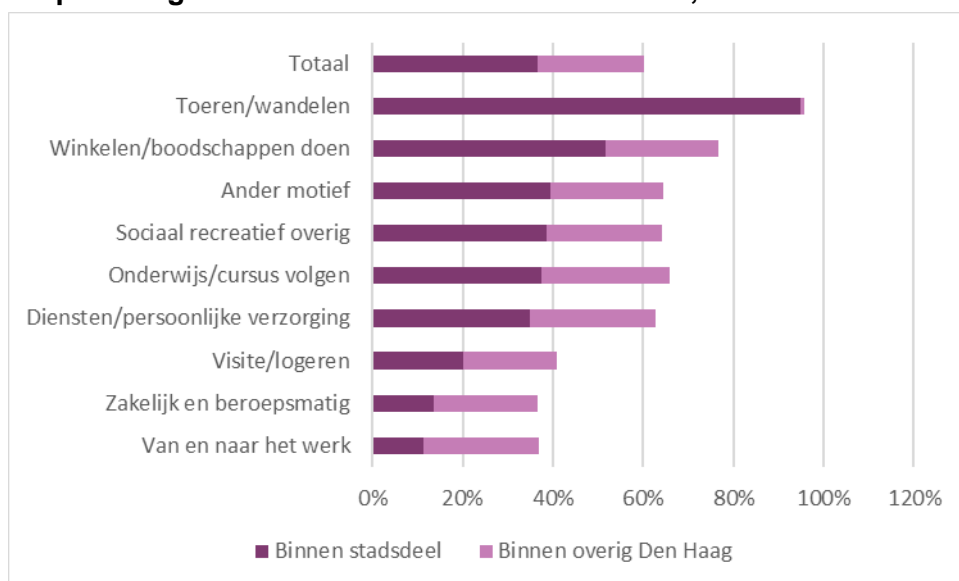
Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Alle stadsdelen zijn behoorlijk op Centrum georiënteerd. Wel wordt dit minder voor de verder afgelegene stadsdelen.

Per motief zijn er grote verschillen in hoeverre men binnen Den Haag blijft en ook is er verschil of men in het stadsdeel blijft.

Verplaatsingen met als motief toeren of wandelen blijven vrijwel altijd binnen één stadsdeel en vrijwel altijd binnen Den Haag.

Figuur 6.3 Verplaatsingen naar motief en mate van lokaliteit, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Aan de andere kant zijn er verplaatsingen met als motief van en naar werk. Van deze verplaatsingen speelt maar 36% zich binnen de stadsgrenzen af. En een heel klein deel vindt plaats binnen één stadsdeel.

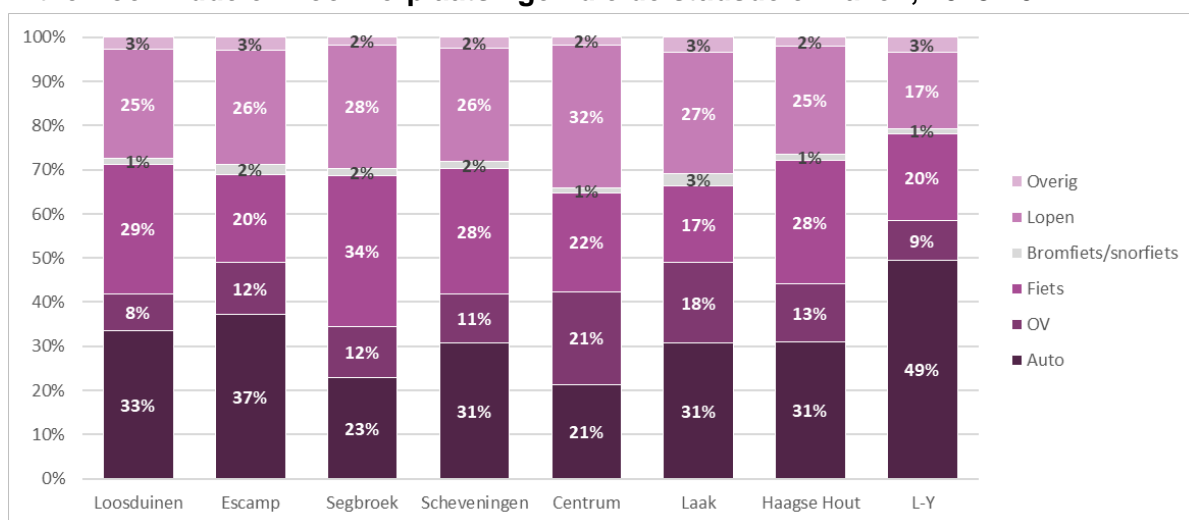
6.3 MODAL SPLIT BINNEN DE STADSDELEN

Auto ook binnen Den Haag veel gebruikt, wel minder bij verplaatsingen binnen één stadsdeel.

Hoe verplaatsen mensen zich binnen de stadsdelen en tussen de stadsdelen? Dit verschilt per stadsdeel. In eerste instantie wordt gekeken naar alle verplaatsingen die een stadsdeel raken. Dus binnen het stadsdeel maar ook het stadsdeel in of uit.

De auto is voor alle stadsdelen een belangrijk vervoermiddel. Vooral voor Leidschenveen-Ypenburg. En juist minder voor Segbroek en Centrum.

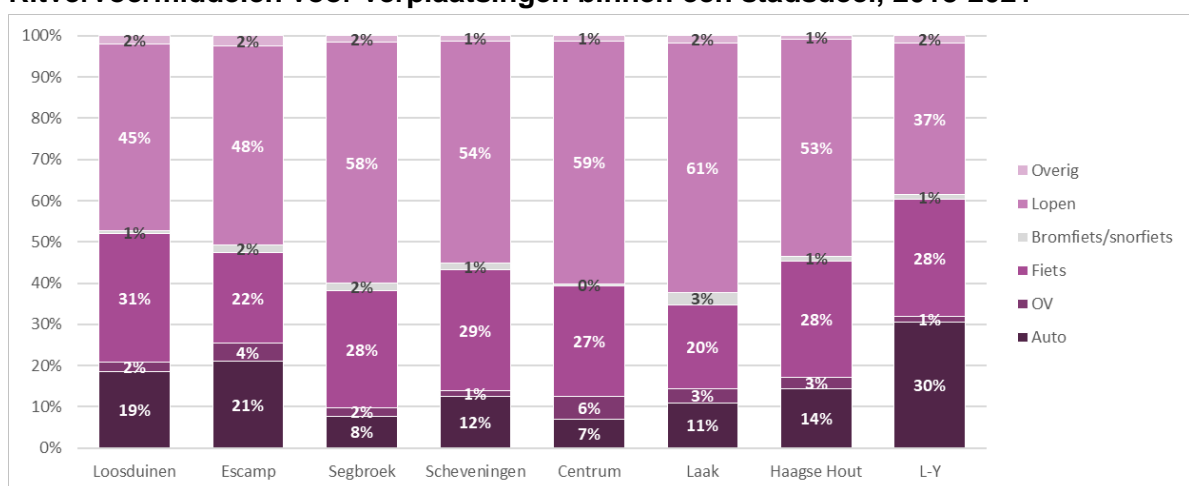
Figuur 6.4 Ritvervoermiddelen voor verplaatsingen die de stadsdelen raken, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Voor verplaatsingen die zich *binnen* een stadsdeel afspelen geldt een totaal andere modal split.

Figuur 6.5 Ritvervoermiddelen voor verplaatsingen binnen een stadsdeel, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Binnen een stadsdeel wordt de auto veel minder gebruikt. Het patroon voor auto gebruik volgt dat van het totaal; in Leidschenveen-Ypenburg, Escamp en

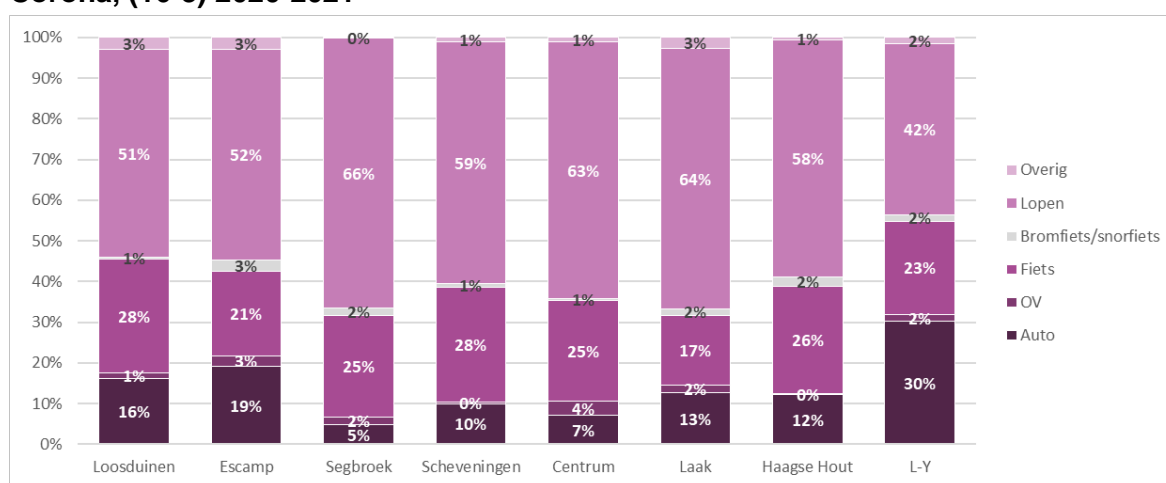
Loosduinen wordt de auto nog wat vaker gebruikt. In de andere stadsdelen weinig. Ook het OV wordt nauwelijks gebruikt binnen de stadsdelen. Vooral fietsen en lopen wordt veel gedaan voor deze verplaatsingen die gemiddeld nog geen 3 km bedragen.

6.4 CORONA EFFECTEN

Vooral meer gelopen tijdens Corona binnen een stadsdeel.

De modal split tijdens de Corona periode ziet er iets anders uit dan voor de hele periode van 2018-2021. Binnen de stadsdelen werd iets minder gebruik gemaakt van de auto, minder gefietst en vooral meer gelopen.

Figuur 6.6 Ritvervoermiddelen voor verplaatsingen binnen een stadsdeel, tijdens Corona, (16-3) 2020-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

7 OVERIGE INFORMATIE UIT HET ODIN

7.1 INLEIDING

Het Odin biedt nog meer informatie dan alleen de verplaatsingen en de ritten. In dit hoofdstuk wordt een aantal andere onderwerpen behandeld.

7.2 PERSONENAUTO'S GELEASED OF OP NAAM VAN EEN BEDRIJF

Ca. 14% van de Hagenaars heeft een leaseauto in het huishouden, 36% heeft geen auto in het huishouden.

In het onderzoek is het aantal personenauto's dat is geleased of op naam staat van een bedrijf gevraagd in categorieën. Daarom is het exacte aantal niet bekend.

Ca. 14% van de respondenten heeft een lease/bedrijfsauto in het huishouden. Bij ruim 11% gaat het om 1 auto, bij 1% om 2 lease/bedrijfsauto's. Een verwaarloosbaar percentage maakt deel uit van een huishouden met meer dan twee lease/bedrijfsauto's in het huishouden.

De respondenten hebben aangegeven dat in 36% van de huishoudens geen auto aanwezig is. 44% heeft de beschikking over één auto in het huishouden, 16% heeft 2 auto's en 3% heeft 3 auto's ter beschikking. Het komt maar weinig voor dat een huishouden meer dan 3 auto's heeft.

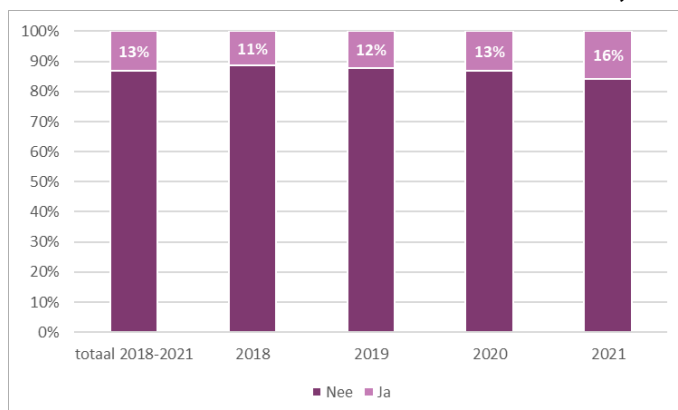
7.3 FIETSBEZIT EN GEBRUIK

16% van de Hagenaars heeft een elektrische fiets in het huishouden.

Het aantal fietsen in bezit van Hagenaars wordt in het Odin niet gevraagd. Wel wordt gevraagd naar de mate van gebruik. Hieruit zou een verondersteld bezit kunnen worden afgeleid. Echter de toename de laatste jaren van deel- en leasefietsen maken het te onbetrouwbaar om deze berekening te maken.

Het Odin bevat wel het aantal elektrische fietsen in het huishouden. In 2021 gaf 16% van de Haagse respondenten aan dat er een elektrische fiets in het huishouden was. Dit is de afgelopen vier jaren toegenomen.

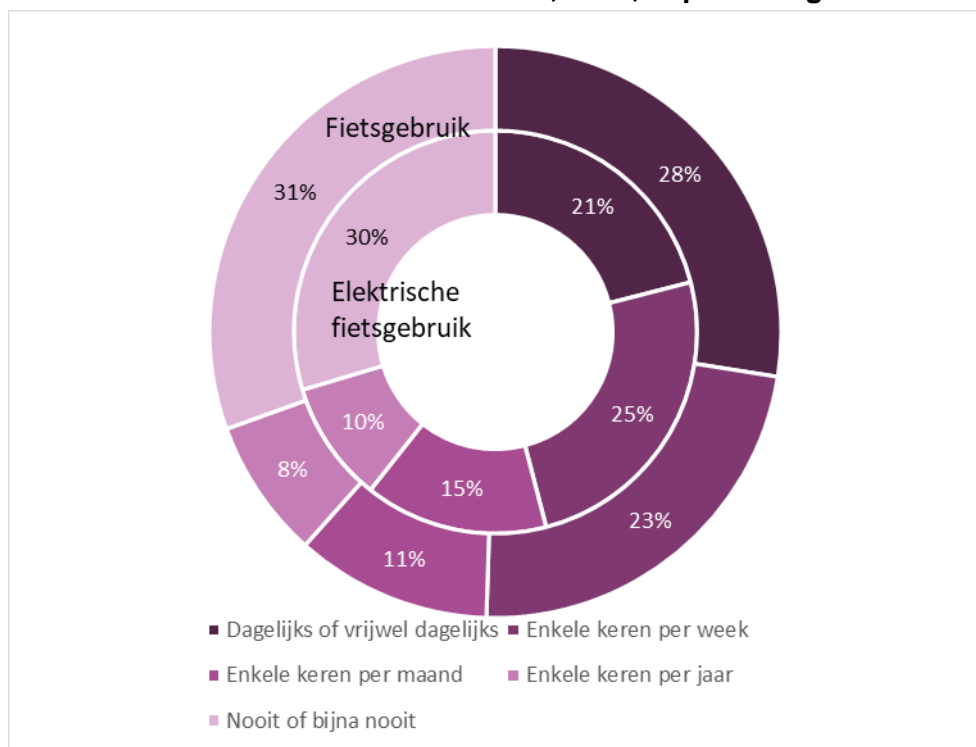
Figuur 7.1 Is er een elektrische fiets in het huishouden, 2018-2021, Hagenaars



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Voor 2021 laat de figuur hieronder zien wat het gebruik is van de fiets en de elektrische fiets. De buitenste ring laat de frequentie zien van het fietsgebruik van een gewone fiets. In de categorie 'nooit of bijna nooit' zullen dus ook personen voorkomen die geen fiets in het huishouden tot hun beschikking hebben. Een kleine 40% gebruikt de fiets zelden of nooit (Enkele keren per jaar en Nooit of bijna nooit). De binnenste ring laat de frequentie zien voor een elektrische fiets. Hierbij gebruikt eveneens zo'n 40% de fiets heel weinig. Ongeveer 21% gebruikt de elektrische fiets (vrijwel) dagelijks. Voor de gewone fiets is dat 28%.

Figuur 7.2 Frequentie gebruik elektrische fiets door alle Hagenaars en door degenen met een elektrische fiets in het huishouden, 2021, in percentages



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

7.4 VOOR- EN NATRANSPORT

Zowel voor treinritten als voor ritten met BTM is lopen het belangrijkste vervoermiddel voor voor- en natransport.

Voor- en natransport heeft vooral te maken met treinvervoer en hoe je daar omheen reist. Ook voor ander openbaar vervoer kan voor- en natransport een rol spelen. Deze paragraaf heeft betrekking op alle Nederlanders die per trein in Den Haag aankomen (natransport) of die uit Den Haag vertrekken (voortransport) of mensen die binnen Den Haag met het openbaar vervoer reizen.

Trein

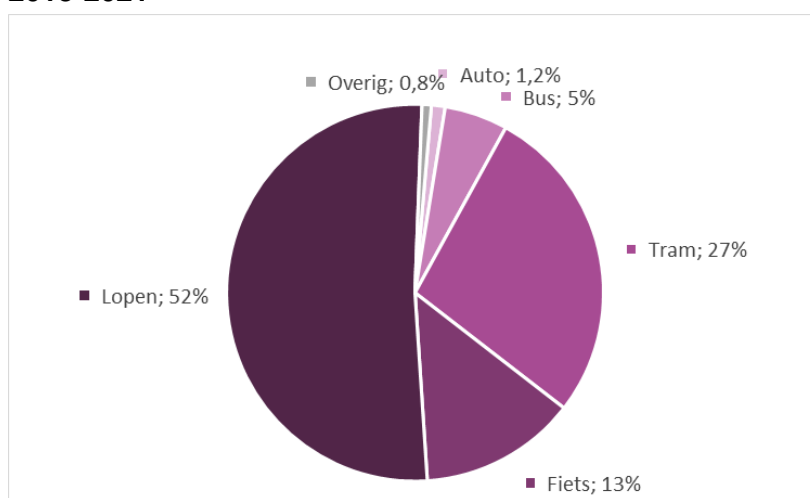
Allereerst kijken we naar verplaatsingen waarbij de trein de hoofdrol speelt. Hierbij beperken we het overzicht tot treinreizen naar en van Den Haag. Treinreizen binnen Den Haag worden niet meegenomen.

Zo'n 5% van alle ritten gaan met de trein.

Bij al het voor- en natransport (van een treinreis) dat zich in Den Haag afspeelt geldt dat het in de meeste gevallen om één rit (78%) of 2 ritten (20%) gaat. Slechts in enkele gevallen worden meer dan twee ritten gemaakt als voor- of natransport.

In de volgende afbeelding is duidelijk te zien hoe groot de rol is die lopen speelt in het voor- en natransport. Meer dan de helft van alle ritten zijn lopend. Daarnaast is de tram heel belangrijk (27%) en wordt de fiets veel gebruikt bij het transport van of naar de trein.

Figuur 7.7 Ritvervoermiddel van voor- en natransport bij treinritten in Den Haag in of uit, 2018-2021



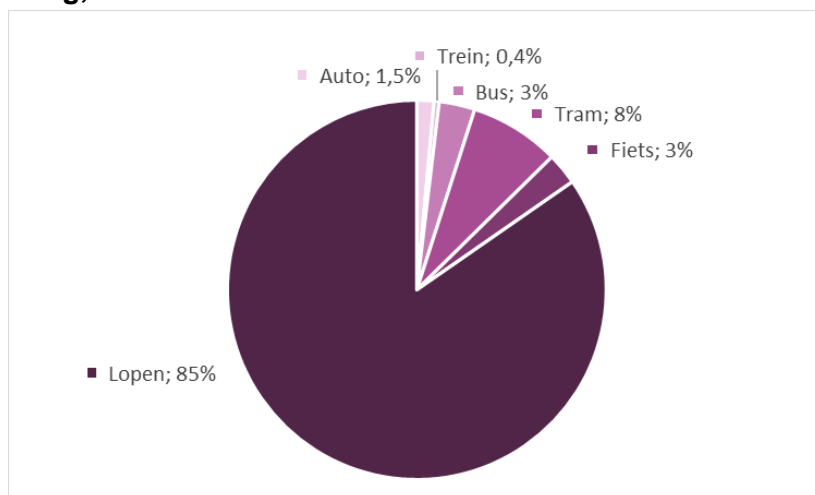
Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

Er is verschil tussen de ritten naar het station (voortransport) en de ritten die na de treinreis vanaf een station in Den Haag worden gemaakt (natransport). Bij het voortransport wordt vaker gefietst en met de tram gereisd. Bij het natransport wordt vaker gelopen.

Bus, tram, metro (BTM)

Bij reizen die met bus, tram of metro worden afgelegd hebben we de data beperkt tot verplaatsingen binnen Den Haag. Het voor- en natransport bij reizen met bus, tram of metro (BTM) ziet er iets anders uit dan bij de treinreizen. Vrijwel al het voor- of natransport gaat te voet. Slechts 3% van de ritten betreft fietsritten van of naar de halte. Nog minder vaak betreft het autoritten. In ongeveer een half procent van de ritten gaat het om een BTM rit die voorafgegaan wordt door een treinrit binnen Den Haag. Deze treinritten zijn niet meegenomen bij de beschrijving van voor- en natransport van de treinritten die eerder in deze paragraaf genoemd zijn.

Figuur 7.8 Ritvervoermiddel van alle voor- en natransport ritten bij BTM ritten in Den Haag, 2018-2021



Bron: Odin 2018 t/m 2021, CBS. Bewerking SEPO

