

1 Inleiding

Voor het bedrijventerrein Binckhorst zijn in de toekomst met het Omgevingsplan Binckhorst diverse ontwikkelingen gepland, waarbij een grote verkeersgeneratie wordt verwacht. Om de effecten van deze verkeersgeneratie te berekenen wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Het gaat hierbij om het 'Verkeersmodel Haaglanden 1.3', waarbij er gerekend is met de jaren 2015 en 2030. In het jaar 2030 is de Rotterdamsebaan in het verkeersmodel opgenomen.

1.1 Verkeersgeneratie Binckhorst

	Mvt/etm
Afkomstig uit verkeersmodel	
Huidige verkeersgeneratie 2015 (werkdag)	21.933
Verkeersgeneratie verkeersmodel 2020 (werkdag)	22.208
Verkeersgeneratie verkeersmodel 2030 (werkdag)	33.495
Op basis van CROW kentallen:	
Berekende verkeersgeneratie Binckhorst 2030 (weekdag)	158.271
Verkeersgeneratie in verkeersmodel Binckhorst 2030 (werkdag)	175.681

Verkeersgeneratie Binckhorst

Voor de toekomstige maximale verkeersgeneratie van Binckhorst is uitgegaan van 158.271 motorvoertuigen per etmaal. Deze generatie is gebaseerd op de CROW-publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (zie bijlage 5 van de rapportage botsproeven voor het gedetailleerde overzicht van de verkeersgeneratie). De maximale verkeersgeneratie is berekend op basis van het maximaal toegestane programma in het Omgevingsplan Binckhorst.

De generatie van 158.271 motorvoertuigen per etmaal is de maximale verkeersgeneratie voor een gemiddelde weekdag. Omdat het verkeersmodel rekent met een gemiddelde werkdag wordt deze opgehoogd met de factor 1,11, wat betekent dat in het verkeersmodel gerekend wordt met 175.681 motorvoertuigen per etmaal. Deze generatie is verdeeld over de verschillende modaliteiten en over Binckhorst zoals deze al in het model is opgenomen.

De kans op congestie op een weg neemt toe als de I/C-waarde (een verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van de weg) hoger is dan 0,8. Hoe dichter de I/C-waarde bij de 1,0 komt, hoe groter de kans wordt op congestie. Voor kruispunten geldt hetzelfde, wanneer deze een kruispuntbelasting kent van boven de 0,8 (verkeerslichten boven de 0,85), dan neemt de wachttijd en wachtrijen toe.

2 Verkeersbeeld referentie 2030

Het verkeersbeeld van de referentiesituatie 2030 is zonder ontwikkeling van de Binckhorst. In het huidige 2030-model is alleen de economische groei over de jaren meegenomen. Op pagina 5, 6 en 7 van deze notitie zijn de rekenresultaten op kaartbeeld voor de referentie 2030 weergegeven.

De volgende wegen kennen een hoge I/C-waarde in de referentiesituatie:

- A12;
- Rijswijkseweg
- Stationsplein en Parallelweg;
- Oranjelaan;
- Koningstunnel;
- Haagweg (t.h.v. Hoornbrug);
- Javastraat;
- Doctor Kuyperstraat.

De volgende kruispunten kennen een hoge belasting in de referentiesituatie:

- Maanweg – Regulusweg – Westenburgstraat;
- Maanweg – Prins Bernhardlaan – Laan van Nieuw Oosteinde;
- Haagweg – Rijswijkseweg – Jan van der Heijdenstraat – Broekslootkade.

Op het bedrijventerrein Binckhorst zijn er geen knelpunten in de referentiesituatie, zowel in de ochtend- als in de avondspits. Echter, op de wegen rondom het bedrijventerrein zijn er wel een aantal knelpunten. Hierbij gaat het om de A12 en de Rijswijkseweg waar een hoge I/C-waarde (boven de 0,8) wordt berekend. Op het bedrijventerrein zelf is er nog restcapaciteit om een groei op te kunnen vangen. Ook is berekend dat de Melkwegstraat een hoge I/C-waarde kent. De rede hiervoor is dat in het verkeersmodel alle bedrijven rond de Melkwegstraat hierop aangesloten zijn. Dit geeft een vertekend beeld; in werkelijkheid is het aandeel verkeer op deze weg lager, waardoor er wel voldoende capaciteit is op deze weg.

Een groot deel van de kruispunten op het bedrijventerrein kan in 2030 het verkeer nog verwerken. Alleen de kruispunten Maanweg – Regulusweg – Westenburgstraat en Maanweg – Prins Bernhardlaan – Laan van Nieuw Oosteinde hebben een hoge kruispuntbelasting en kunnen in hun huidige indeling het toekomstige verkeer niet voldoende verwerken. Op deze kruispunten is de kans zeer aannemelijk dat hier wachtrijen ontstaan. In de omgeving van de Binckhorst kunnen bijna alle kruispunten het verkeer in 2030 goed verwerken. Voor één kruispunt is een hoge belasting berekend, namelijk het kruispunt Haagweg – Rijswijkseweg – Jan van der Heijdenstraat – Broekslootkade. Dit geldt voor zowel de ochtend- als de avondspits.

3 Verkeersbeeld plansituatie

Het verkeersbeeld van de plansituatie 2030 is met een maximale verkeersgeneratie voor Binckhorst. Op pagina 5, 6 en 7 van deze notitie zijn de rekenresultaten op kaartbeeld voor de plansituatie 2030 weergegeven.

De volgende wegen kennen een hoge I/C-waarde in de plansituatie:

- Maanweg;
- Binckhorstlaan;
- Regulusweg/Supernovaweg/Wegastraat (s108);
- Geestbrugweg;
- A4/A12/A13;
- Rijswijkseweg;
- Parallelweg/Stationsplein;
- Schenkviaduct/Schenkkade;
- Zuid-Hollandlaan;
- Oranjelaan;
- Koningstunnel;
- Haagweg;
- Javastraat;
- Doctor Kuiperstraat;

De volgende kruispunten kennen een hoge belasting in de plansituatie:

- Maanweg – Regulusweg – Westenburgstraat;
- Maanweg – Prins Bernhardlaan – Laan van Nieuw Oosteinde;
- Haagweg – Rijswijkseweg – Jan van der Heijdenstraat – Broekslootkade;
- Mercuriusweg – Binckhorstlaan;
- Binckhorstlaan – Uranusstraat – Rotterdamsebaan;
- Maanweg – Melkwegstraat;
- Maanweg – toe- en afrit A12;
- Binckhorstlaan – Supernovaweg;
- Rijswijkseweg – Waldorpstraat;
- Geestbrugweg – Geestbrugkade – Cornvlietkade;

memonummer:
betreft:



De 'extra' ontwikkelingen in de Binckhorst zorgen voor een enorme toename van het verkeer op het netwerk van Den Haag. Het bestaande netwerk is niet berekend op deze enorme groei. Hierdoor neemt de I/C-waarde en de kruispuntbelasting op veel plaatsen toe tot een kritieke waarde. Deze ontwikkelingen (het maximale programma vanuit het Omgevingsplan) zullen dus voor veel verkeersproblemen in en rond Den Haag gaan zorgen.

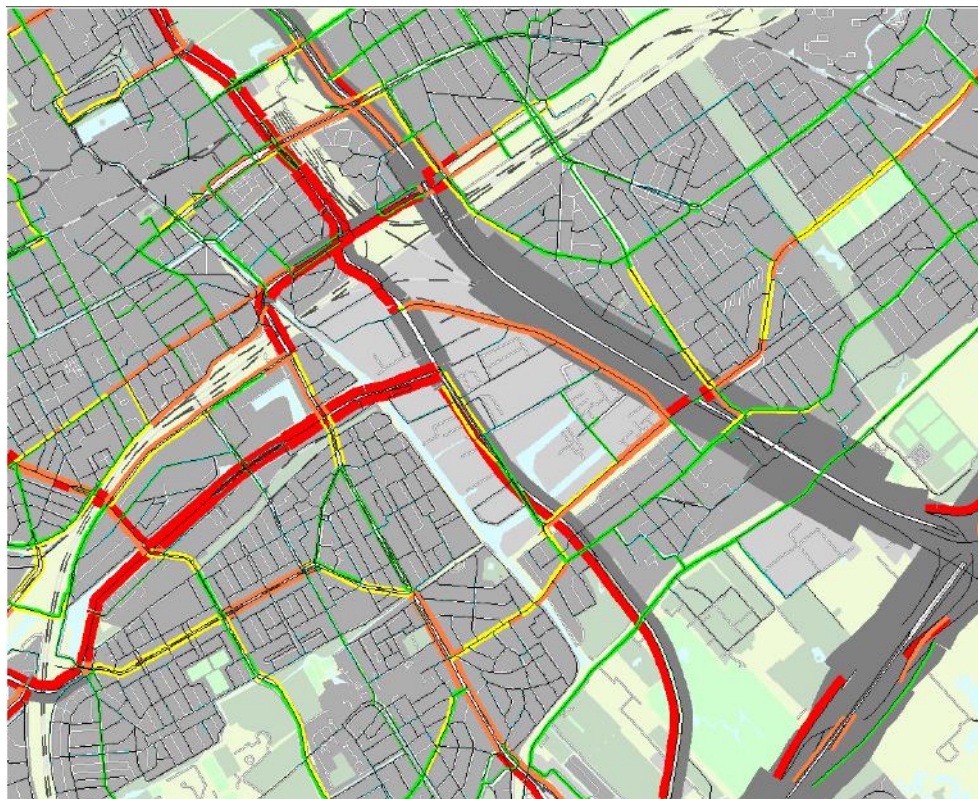
4 Conclusie

De maximale ontwikkeling van de Binckhorst zorgt voor een aanzienlijk toename van verkeer en daarmee extra verkeersdruk op de wegen in en om Den Haag. De beschikbare infrastructuur is niet toereikend om al het verwachte verkeer bij maximaal programma te kunnen verwerken. Om de geschatte extra verkeersgeneratie wel te kunnen verwerken zijn op termijn infrastructurele aanpassingen nodig.

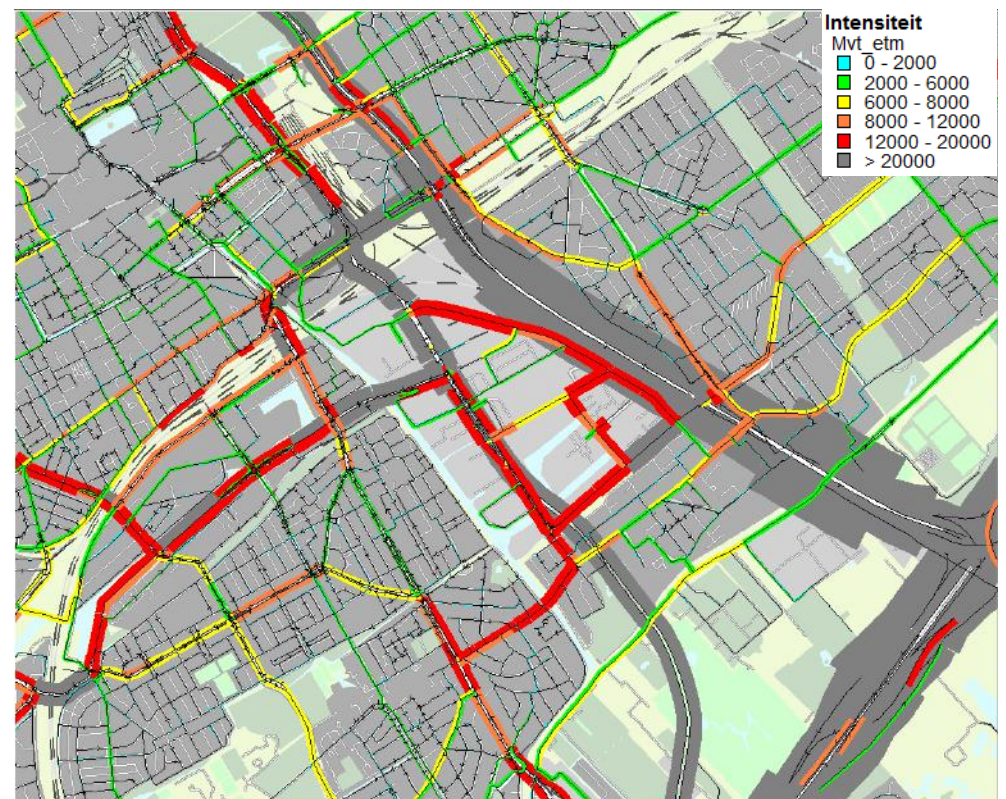
memonummer:
betreft:



Motorvoertuigen per etmaal



Referentie 2030

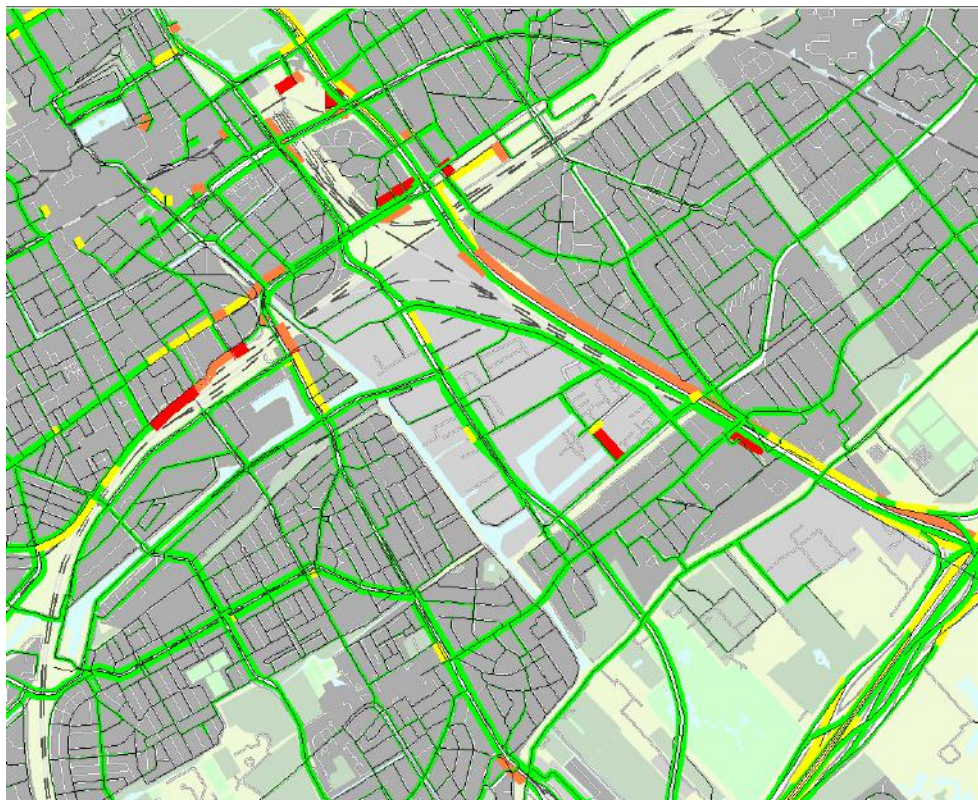


Plansituatie 2030

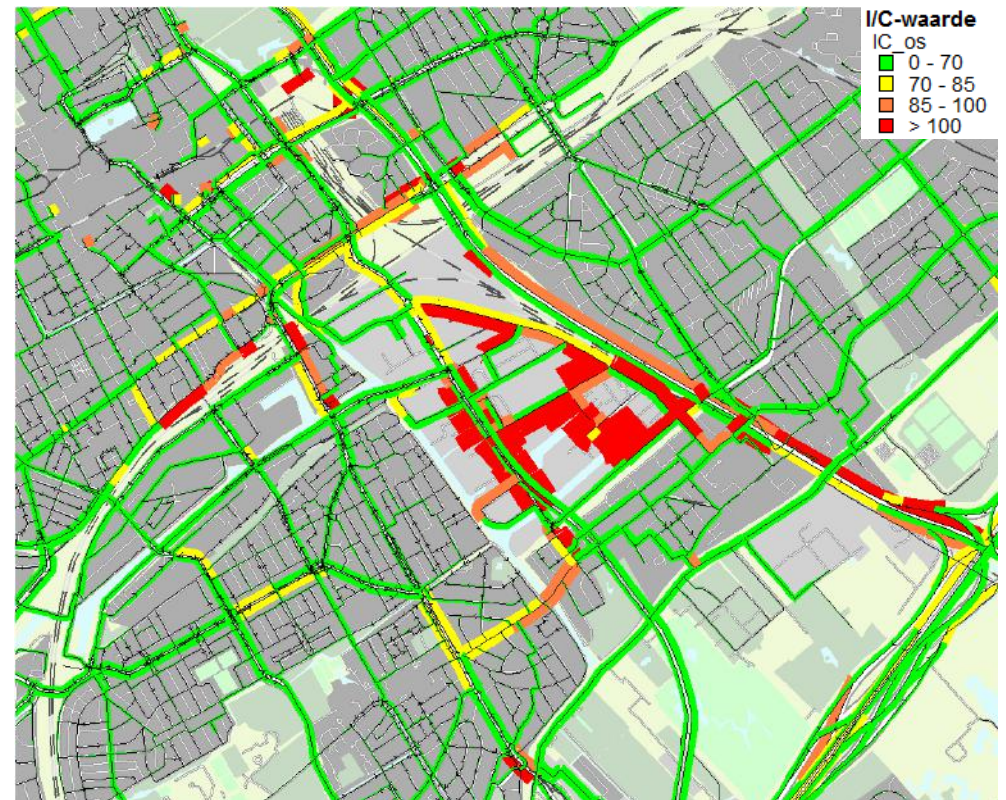
memonummer:
betreft:



I/C-waarde ochtendspits



Referentie 2030

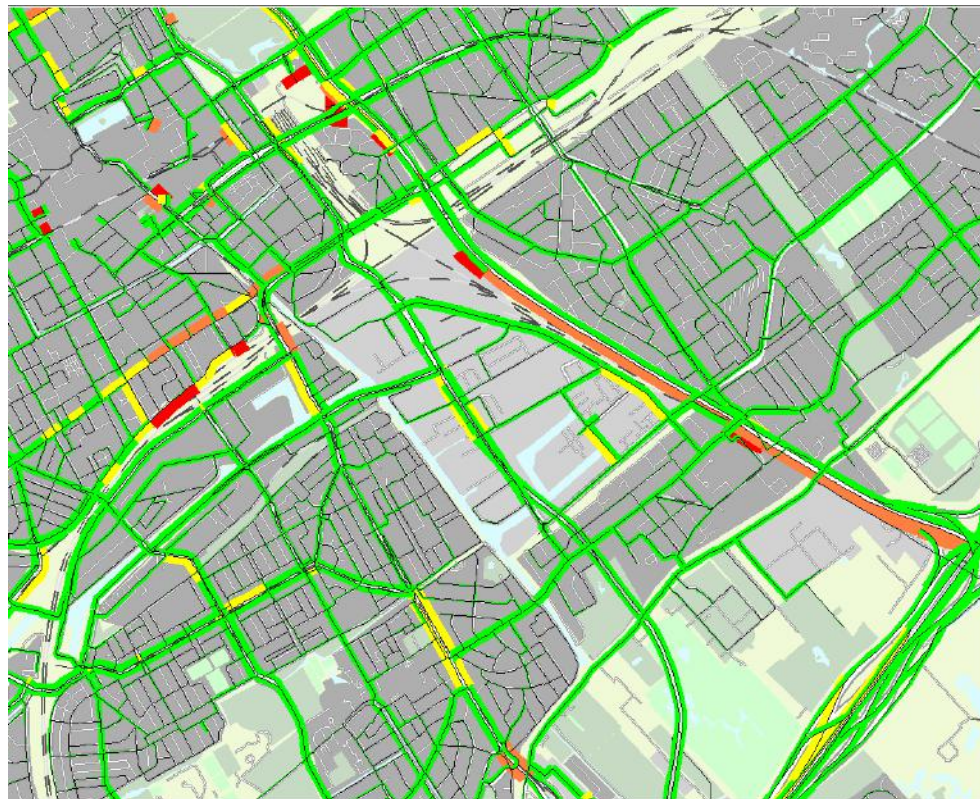


Plansituatie 2030

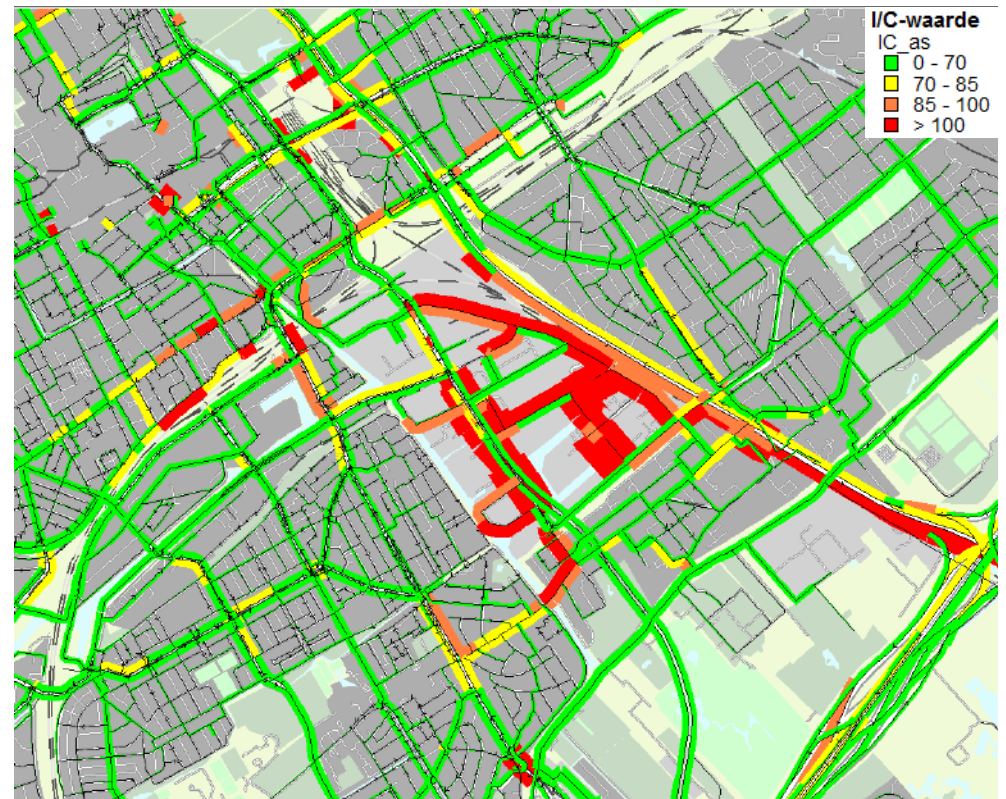
memonummer:
betreft:



I/C-waarde avondspits



Referentie 2030



Plansituatie 2030