

# **ANALYSE VERKEERSINTENSITEITEN**

## **PRINSES MARIANNELAAN**

**Gemeente Den Haag, afdeling Verkeer  
8 februari 2011**

## **Inleiding**

Een van de doelen van de aanleg van de Rotterdamsebaan is het verminderen van sluipverkeer in de woongebieden. Omdat de uitgangspunten van de verkeersberekeningen in het aanvullende MER anders zijn dan in het MER Trekvliettracé (2007) zijn beide berekeningen moeilijk vergelijkbaar. In dit memo wordt uitgebreid ingegaan op de achtergrond van de prognoses en de ontwikkeling van het verkeer op de Prinses Mariannelaan in de toekomst.

## **Waarom is de referentiesituatie in het aanvullende MER gewijzigd?**

Een MER is bedoeld om het milieueffect te omschrijven van een bepaalde activiteit, in dit geval de aanleg van de Rotterdamsebaan. Om een geplande activiteit te kunnen onderzoeken dient deze afgezet te worden tegen de huidige situatie, inclusief autonome ontwikkelingen: de referentiesituatie. Bij het maken van verkeersprognoses wordt altijd gekeken naar toekomstige situaties. De toekomstige verkeersintensiteit wordt mede gebaseerd op de zogenaamde autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkelingen bestaan kortweg uit het vastgestelde (ruimtelijke) beleid en de gevolgen hiervan voor de mobiliteit. De referentiesituatie is dus de situatie die in de toekomst zal ontstaan als de Rotterdamsebaan niet is aangelegd.

In het 'oude' MER Trekvliettracé werden de milieueffecten beschreven van verschillende varianten van een nieuwe stedelijke inrikker vanaf het rijkswegennet. Hier zijn o.a. het Trekvliettracé, het Mercuriustracé en de tunnel Beatrixlaan in Rijswijk vergeleken. De verlenging van de Regulusweg maakte alleen onderdeel uit van de variant Trekvliettracé. Daarom zat deze verlenging van de Regulusweg niet in de toenmalige referentiesituatie.

In het aanvullende MER Rotterdamsebaan wordt beschreven wat het effect is van verschillende varianten van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de hoeveelheid verkeer op het onderliggende en hoofdwegennet. Het is dan van belang dat in de modelberekeningen uitsluitend gevarieerd wordt in de manier van aansluiting. Daarom zit de verlengde Regulusweg, die sowieso gebouwd wordt, onafhankelijk van de manier van aansluiten van de Rotterdamsebaan op het rijkswegennet, in dit geval wel in de referentiesituatie.

Door deze (noodzakelijke) wijziging in de referentiesituatie zijn de effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan op de verkeersintensiteit van de Prinses Mariannelaan, zoals berekend in het oorspronkelijke MER Trekvliettracé, niet goed vergelijkbaar met de verkeersintensiteit uit het aanvullende MER.

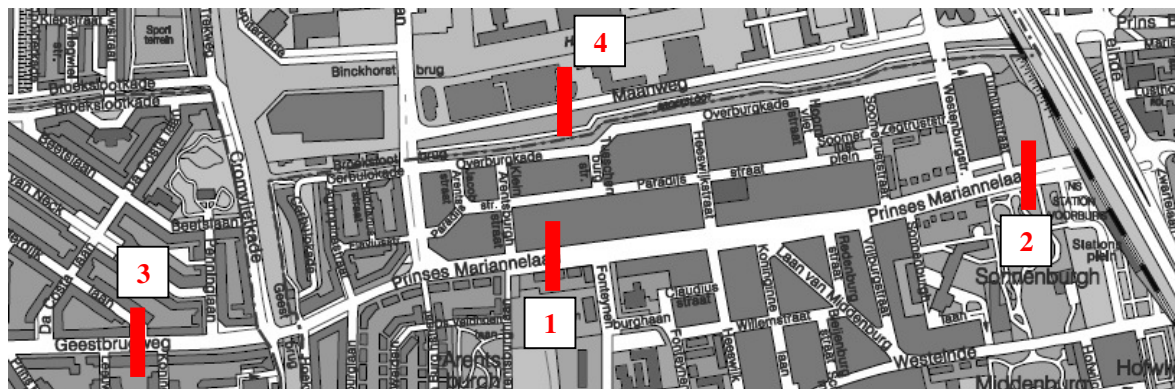
### Hoe is de Prinses Mariannelaan in het verkeersmodel aanvullende MER opgenomen?

Naar aanleiding van de verkeersprognoses die gebruikt zijn in het aanvullende MER, is onderzocht op welke wijze de Prinses Mariannelaan in de berekeningen is opgenomen. De hoeveelheid verkeer die werd voorspeld, was aanleiding om te kijken of de Prinses Mariannelaan wel op een juiste manier in het verkeersmodel was gemodelleerd. Hierbij is gekeken naar de verkeerssituatie die momenteel buiten op straat aanwezig is. Hierbij is geconstateerd dat, in het verkeersmodel voor het aanvullende MER, de zijstraten van de Prinses Mariannelaan samengevoegd zijn tot enkele modelmatige buurtontsluitingen. Ook zijn er geen verkeerslichten in het model opgenomen op de Prinses Mariannelaan, die er in de praktijk wel staan. Als gevolg van bovenstaande aannames in het verkeersmodel voor het aanvullende MER is de capaciteit en rijsnelheid hoger dan in de werkelijke situatie. Het gevolg is dat het model op de Prinses Mariannelaan meer verkeer toelaat dan in de werkelijke situatie te verwachten is. Voor het bepalen van de milieueffecten van de verschillende varianten van de Rotterdamsebaan, wat het doel is van het aanvullende MER, is deze verkeersprognose goed bruikbaar, omdat deze binnen de onzekerheidsmarges van het verkeersmodel vallen.

De Prinses Mariannelaan is vervolgens in het hier beschreven aanvullende onderzoek gedetailleerder gemodelleerd. De modelcapaciteit is in overeenstemming gebracht met de situatie op straat, ook is rekening gehouden met de bestaande zijstraten. Ten slotte zijn drie verkeerslichten ingevoerd op de kruisingen, zoals deze in de werkelijkheid aanwezig zijn.

### Huidige verkeerssituatie op de Prinses Mariannelaan en autonome ontwikkeling

Om inzicht te krijgen in de verkeersintensiteiten in de huidige situatie is gebruik gemaakt van recente verkeerstellingen (zie tabel 1 op de volgende pagina). Hieruit blijkt dat de beschouwde routes binnen het gebied een vergelijkbare verkeersdruk hebben. De Geestbrugweg is hierbij licht drukker dan de andere routes. Dit komt doordat de Trekvliet een grote barrière is voor het autoverkeer en de Geestbrug is een van de weinige plekken waar dit water kan worden overgestoken. Hierdoor concentreert het verkeer zich op de Geestbrugweg. De Prinses Mariannelaan en Maanweg hebben een vergelijkbare verkeersdruk. De hier genoemde telcijfers zijn motorvoertuigen per gemiddeld avondspitsuur op een werkdag (mvt/asu) in beide richtingen. Berekeningen met het verkeersmodel gaan uit van dezelfde eenheid.



Figuur 1: overzicht meetpunten

### **Autonome ontwikkeling van de verkeersintensiteit tot 2020**

Om de verkeersintensiteit op de wegen in het gebied voor 2020 te kunnen voorspellen wordt gebruik gemaakt van het Haaglandse verkeersmodel. Het verkeersmodel maakt voorspellingen gebaseerd op (landelijke) trends in de mobiliteit en de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. De algemene trend in Nederland is een jaarlijkse mobiliteitsgroei van 1 à 2%. In tabel 1 is de te verwachte autonome ontwikkeling in de verkeersintensiteit naar het jaar 2020 te zien. In deze notitie wordt gebruik gemaakt van een referentiesituatie waarbij –naast een groot aantal regionale ontwikkelingen– de Rotterdamsebaan en de Verlengde Regulusweg niet zijn aangelegd, maar wel met de ruimtelijke ontwikkelingen in de Binckhorst (het programma uit het concept bestemmingsplan Nieuw-Binckhorst).

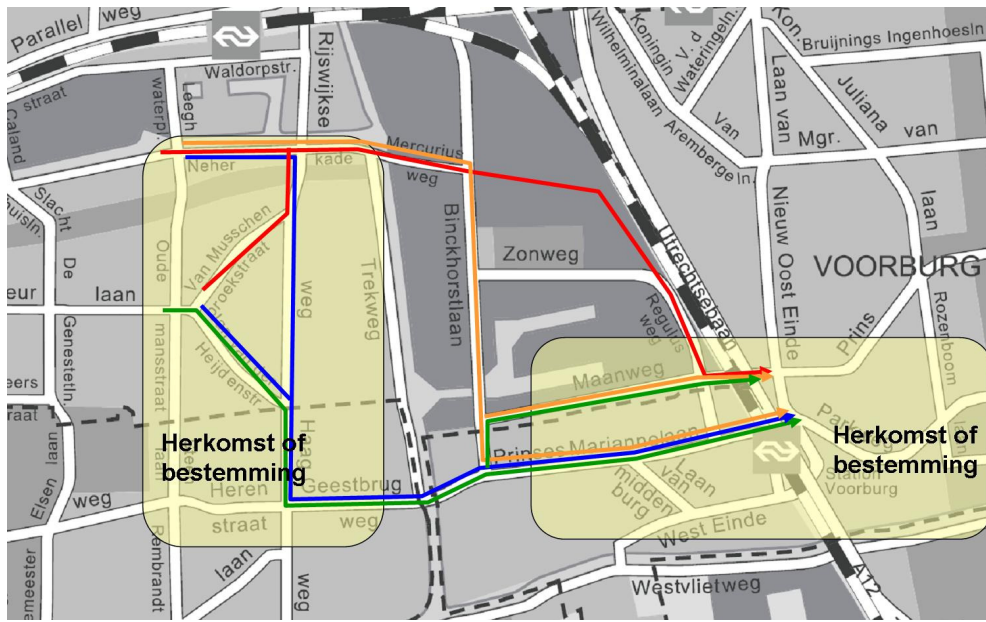
Het is duidelijk dat zonder maatregelen de hoeveelheid verkeer blijft groeien, de autonome groei. Deze groei wordt veroorzaakt door economische ontwikkeling en bevolkingsgroei in Haaglanden (en daarbuiten) en de groei van de automobiliteit. In de tabel is te zien dat de autonome ontwikkeling ervoor zorgt dat de hoeveelheid verkeer op de Geestbrugweg en de Maanweg sterk toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Deze groei wordt met name veroorzaakt door de in de berekeningen gebruikte ruimtelijke ontwikkelingen in de Binckhorst. Deze ontwikkeling veroorzaakt veel meer verkeer, waarvan een deel gebruik gaat maken van de routes Geestbrugweg en Maanweg om van en naar hun bestemming te komen. Op de Prinses Mariannelaan is de stijging van nu naar 2020 minder groot en alleen veroorzaakt door de algemene (landelijke) mobiliteitsgroei.

### **Verkeersintensiteit na aanleg van de Rotterdamsebaan en verlengde Regulusweg**

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de verlenging van de Regulusweg veranderen de verkeersintensiteiten in het gebied (zie tabel 1). Te zien is dat de verkeersintensiteiten op de onderzochte wegen afneemt. Op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg is dit effect beperkter dan op de Maanweg. Dit heeft als belangrijke oorzaak dat vooral lokaal verkeer gebruik van de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Op de Geestbrugweg is verder de afname in de verkeersintensiteit minder groot dan in het MER Trekvliettrace doordat de aansluitingen van de Rotterdamsebaan ter hoogte van de Zonweg niet mogelijk bleken. Hierdoor is de Rotterdamsebaan voor verkeer van en naar Binckhorst-zuid minder goed bereikbaar. Voor de Maanweg geldt dat de huidige situatie van deze straat blijft bestaan. Zeker gezien de gewijzigde planvorming voor de Binckhorst is het niet waarschijnlijk dat op korte termijn herinrichting plaats zal vinden op de Maanweg en blijft de Maanweg dus als de huidige situatie in tact. Daarnaast blijft de Maanweg, ook in de toekomst, een belangrijke functie vervullen voor de ontsluiting van de Binckhorst en voor verkeer van en naar de A12.

	<b>Telling 2008-2011</b>	<b>Autonome ontwikkeling 2020</b>	<b>na aanleg Rotterdamsebaan en Regulusweg 2020</b>
<b>1. Prinses Mariannelaan</b>	875	1.125	1.075
<b>2. Prinses Mariannelaan</b>	925	975	925
<b>3. Geestbrugweg</b>	1.050	1.875	1.675
<b>4. Maanweg</b>	950	1.600	1.000

Tabel 1: overzicht verkeersintensiteiten (in mvt/asu)



Figuur 2: Herkomst/Bestemmingsgebied Prinses Mariannelaan en mogelijke routes in de omgeving

In figuur 2 is weergegeven welk verkeer gebruik maakt van de Prinses Mariannelaan. Ongeveer 2/3<sup>e</sup> van het verkeer op de Prinses Mariannelaan heeft een herkomst en/of bestemming binnen de gearceerde gebieden. Dit houdt in dat met name verkeer van en naar de wijken Cromvliet, Leeuwendaal, Te Werve (in Rijnswijk), Molenwijk en Laakkwartier-Oost (in Den Haag) gebruik maken van de Prinses Mariannelaan. Aan de andere zijde van de A12 is het gebied groter, en rijdt het verkeer verder Voorburg in via de Parkweg. Ook is in figuur 2 aangegeven welke mogelijke (alternatieve) routes verkeer in de directe omgeving heeft. Hieruit blijkt dat er slechts een beperkt aantal alternatieve routes is om de Trekvljet en/of de A12 te kruisen voor verkeer met een lokale herkomst of bestemming.

### Conclusie

Uit deze verkeerskundige analyse kan het volgende worden geconcludeerd. Als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan en verlengde Regulusweg neemt de verkeersintensiteit op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg af ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De aanleg van de Rotterdamsebaan is dus gunstig voor de verkeersdruk op de Prinses Mariannelaan.