

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

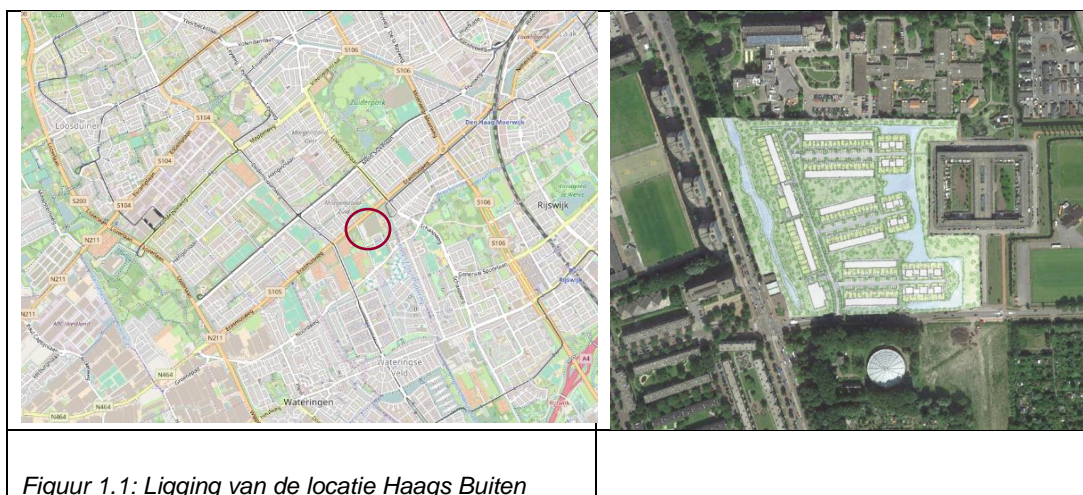
ABB Ontwikkeling BV

Verkeersrapport Haags Buiten

Datum 17 november 2017
Kenmerk CLC015/Prt/0037.03
Eerste versie 10 augustus 2017

1 Inleiding

In Den Haag Zuidwest ontwikkelt ABB Ontwikkeling BV de locatie Haags Buiten. De locatie ligt in de oostelijke oksel van de Leyweg en de Erasmusweg. De ontsluiting is gepland via de Leyweg.



De locatie Haags Buiten omvat een plan van 300 woningen, waarvan 135 eengezinswoningen en 165 appartementen.

In het gebied rond Haags Buiten (Erasmusveld) worden meerdere bouwplannen ontwikkeld, met in totaal 1.130 woningen. In het nabijgelegen Wateringen zijn er nog plannen voor 690 woningen.

2 Verkeersproductie en verkeerseffecten

Voor het bepalen van de verkeersproductie wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Den Haag: het Verkeersmodel Haaglanden versie 1.3. Van dit model is beschikbaar:

- de huidige situatie 2017;
- verkeersprognoses voor 2028 zonder de ruimtelijke ontwikkelingen in Erasmusveld en Wateringen (referentiesituatie) en
- verkeersprognoses voor 2028 inclusief de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Erasmusveld en Wateringen.

Daarnaast zijn telgegevens van de Leyweg beschikbaar uit 2014. De modelvarianten worden gebruikt om de verkeersintensiteiten zonder en met Haags Buiten te bepalen. Deze berekeningen zijn uitgevoerd door de gemeente Den Haag.

2.1 Huidige en referentiesituatie

In 2014 zijn ter hoogte van Haags Buiten 6.700 mvt/etm geteld op de Leyweg. In het verkeersmodel ligt dit aantal veel hoger voor 2017: 10.800 mvt/etm. Voor een toename van 61% in drie jaar is geen aanleiding, daarom wordt ervan uitgegaan dat de telcijfers hier correct zijn. Voor 2017 wordt uitgegaan van intensiteiten op de Leyweg van 6.900 mvt/etm: een groei van 1% per jaar ten opzichte van de telling uit 2014.

Autonoom groeit het verkeer op de Leyweg niet in de periode 2017-2028, volgens het verkeersmodel. Een verklaring hiervoor is dat door de verbeteringen aan de Haagse Rondweg (vooral Wippolderlaan, N211) er meer verkeer naar buiten het woongebied getrokken wordt. Autonoom is er ook sprake van een gezinsverdunding. Dit betekent dat de intensiteiten ook in 2028 op 6.900 mvt/etm liggen.

2.2 Verkeerseffecten ruimtelijke ontwikkeling 2028

Het verkeersmodel geeft aan dat de locatie Haags Buiten 1.020 mvt/etm genereert. Al dit verkeer komt uit op de Leyweg en verdeelt zich richting noord en zuid. Dit zijn de effecten op de Leyweg (zie tabel 2.1).

afgerond	Leyweg-noord*		Leyweg-zuid*	
	absoluut	index	absoluut	index
telling 2014	6.700		6.700	
2017	6.900	100	6.900	100
autonoom 2028	6.900	100	6.900	100
autonoom 2028 + RO	7.800	113	7.700	111

* Leyweg-noord = wegvak Erasmusweg - Haags Buiten.
Leyweg-zuid = wegvak Haags Buiten - Carry van Bruggenhof.

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten Leyweg (mvt/etm)

De conclusie is dat de intensiteiten op de Leyweg door de ruimtelijke ontwikkelingen met 11 tot 13% groeien.

Met het verkeersmodel heeft de gemeente Den Haag een analyse uitgevoerd van de verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op de omliggende rijkswegen en vooral A4. De conclusie is dat deze toename vrijwel nihil is: minder dan 1% en dat het effect van de ruimtelijke ontwikkelingen in Erasmusveld op de rijkswegen dan ook niet merkbaar is.

3 Aansluiting Haags Buiten op de Leyweg

3.1 Functie en gebruik

De Leyweg is door de gemeente Den Haag aangewezen als een wijkontsluitingsweg. Dat is een weg van 50 km/h met vrijliggende fietspaden, die bedoeld is het verkeer uit de omliggende wijken te verzamelen. Dit betekent dat deze weg geen woonstraat is en ook hogere intensiteiten moet kunnen verwerken. De effecten van Haags Buiten en de andere ruimtelijke ontwikkelingen kunnen de Leyweg prima verwerken.

Een punt van aandacht is de relatie met het kruispunt Leyweg met de Erasmusweg. Dit kruispunt is met verkeerslichten vormgegeven en kan het verkeersaanbod in de huidige situatie (2017) in de spitsperiodes incidenteel niet goed verwerken. In dat geval staan er wachtrijen onder andere op de Leyweg soms tot voorbij het punt waar Haags Buiten op de Leyweg aansluit. Dit betekent dat incidenteel de uitgang van de locatie geblokkeerd zal zijn door een wachtrij voor het verkeerslicht. Met de realisatie van Haags Buiten zullen de wachtrijen iets (één à twee voertuigen in het spitsuur) langer worden. Meestal worden echter de wachtrijen in de huidige situatie spoedig weggewerkt en als de wachtrijen optreden, zal het ook vaak zo zijn dat verkeer van en naar Haags Buiten voorgelaten/doorgelaten wordt. De gemeente kan overwegen een kruis aan te brengen op het wegdek van de Leyweg waar Haags Buiten aantakt.



Figuur 3.1: Aansluiting Leyweg op de Erasmusweg

3.2 Vormgeving

Op basis van de functie en het gebruik van de Leyweg en de stedenbouwkundige verkaveling van het plan, is een ontwerp gemaakt van de gewenste vormgeving van de aansluiting van Haags Buiten op de Leyweg. Omdat de vormgeving wordt afgestemd op functie en het gebruik van de weg, ontstaat een duurzaam veilige verkeerssituatie.

Voor het ontwerp zijn de volgende randvoorwaarden van belang:

- de Leyweg is een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h, met een toekomstige verkeersintensiteit van rond de 8.000 mvt/etm;
- het kruispunt Erasmusweg is met verkeerslichten geregeld;
- Haags Buiten krijgt een hoofdontsluiting voor alle verkeer op de Leyweg met een poort naar een 30 km/h-zone;
- specifiek voor hulpdiensten wordt een tweede aansluiting op de Leyweg aangelegd.
- de Leyweg heeft een eenrichtingsfietspad aan beide zijden. Aan de niet-planzijde ligt een voetpad;
- er is een bushalte langs de Leyweg bij de aansluiting van de Carry van Bruggenhof.



Figuur 3.2: Stedenbouwkundige verkaveling en randvoorwaarden

Een belangrijk onderdeel van het ontwerp zijn aanleg van middengeleiders in de Leyweg:

- Auto's vanaf de Erasmusweg naar Haags Buiten kunnen zich opstellen tussen de middengeleiders en zo blijft de doorstroming op de Leyweg gegarandeerd, ook als

er een wachtrij staat voor de verkeerslichten van de Erasmusweg. Hiermee wordt de kans op kop-staartbotsingen gereduceerd.

- Voor fietsers en voetgangers vormt de middengeleider een veilig middensteunpunt, waardoor de oversteek van de Leyweg in twee keer kan worden gemaakt. Dit vormt een veilige oplossing bij de verwachte verkeersintensiteiten van rond de 8.000 mvt/etm en de mogelijke wachtrijvorming voor de verkeerslichten.

Bij de aansluiting is het fietspad uitgebogen en kunnen automobilisten van en naar de wijk zich opstellen tussen het fietspad en de rijbaan. Naast het fietspad is een voetpad/trottoir aangegeven ten behoeve van de aanliggende woningen, en vanwege de looproute naar de bushalte.

Het ontwerp van de aansluiting is weergegeven op de tekening met kenmerk: CLC015/Kpj/01-01. Figuur 3.3 geeft het principe weer van de voorgestelde vormgeving.



Figuur 3.3: Voorgestelde vormgeving aansluiting Haags Buiten op de Leyweg