

Factsheet Verkeer

1. Inleiding

In deze factsheet 'Verkeer' staan de voertuigen en personen centraal die de openbare weg gebruiken. Het gaat hier dus niet om de fysiek aanwezige infrastructuur (die komt aan bod in de factsheet Functionele infrastructuur), maar om het gebruik van die infrastructuur door bijvoorbeeld auto's, fietsen, bussen en voetgangers. De fysiek aanwezige infrastructuur is bepalend voor aspecten zoals de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Het verkeer dat van die aanwezige infrastructuur gebruik maakt bepaalt de belasting en daarmee samenhangende aspecten zoals de doorstroming of hinder.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Verkeer:

voertuigen en personen die de openbare weg gebruiken.

Fysieke infrastructuur

het geheel van wegen, wegvakken, openbaar vervoerbanen en parkeervoorzieningen waar het verkeer gebruik van kan maken.

Wetgeving

Voor het thema 'Verkeer' bestaat er wetgeving voor het gedrag van de afzonderlijke verkeersdeelnemers (m.n. Wegenverkeerswet). Er bestaat echter geen wetgeving op het gebied van de belasting van de verkeersinfrastructuur. Landelijk zijn er wel richtlijnen voor de inrichting van infrastructuur op basis van het gebruik (CROW). Daarnaast zijn er landelijk streeftijden vastgelegd voor trajecten op het rijkswegennet als beleidsdoelstellingen (waaronder ook de A12 en A4). Deze tijden hebben geen betrekking op de lokale wegen in en rondom de Binckhorst.

Wel zijn er wettelijke normen op bijvoorbeeld het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit, die deels een gevolg zijn van gemotoriseerd verkeer en railverkeer. Deze thema's worden op afzonderlijke factsheets (omgevingslawaai en luchtkwaliteit) behandeld. Voor dit thema geldt alleen het algemene wettelijke criterium: 'zorg voor een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving'.

Gemeentelijk beleid

Haagse Nota Mobiliteit

Het verkeersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762). De visie daarbij is om van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken. Reizigers moeten een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past door gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers en het bundelen en ordenen van het autoverkeer. In de Nota Mobiliteit worden beleidskeuzes gemaakt. Een deel van deze beleidskeuzes betreft keuzes die betrekking hebben op het thema verkeer. Het gaat dan om:

1. Een duurzame en gezonde stad: Den Haag zet in op het vergroten van het marktaandeel van schone en zuinige vervoermiddelen: het fietsgebruik moet in de periode tot 2020 met minimaal 30% groeien en er wordt ingezet op een groei van het openbaar-vervoergebruik met minimaal

40%. Den Haag wil de groei van het autoverkeer beperken tot 10%. Daarnaast stimuleert Den Haag het gebruik van schone brandstoffen en elektriciteit.

2. Betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties: Den Haag wil dat haar bewoners en bezoekers gebruik kunnen maken van een goed en betrouwbaar vervoerssysteem. De gemeente geeft hierbij voorrang aan de bereikbaarheid van locaties waar nu en in de toekomst veel werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn geconcentreerd, zoals het centrum, Scheveningen en de Binckhorst. Tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de Ring Den Haag, of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en Randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) anderzijds, bedraagt de reistijd maximaal twintig minuten in de spits. Deze reistijd hangt zowel samen met de aanwezige infrastructuur als met de belasting daarvan (denk aan congestie op wegennet of meer ov-reizigers maakt hogere frequenties voor een bus mogelijk).
3. Rust en ruimte in woongebieden: Den Haag wil de aantrekkelijkheid van woon- en verblijfsgebieden verbeteren. Deels gaat het dan om het concentreren van het doorgaande verkeer op hoofdwegen. Deels gaat het om het beperken van het beslag van het parkeren op de openbare ruimte.

De overige beleidskeuzes hangen primair samen met de fysiek aanwezige infrastructuur en zijn opgenomen op de factsheet 'Functionele infrastructuur'.

Voor een aantal deelthema's is het beleid uitgewerkt in Programma's of Nota's zoals het Meerjarenprogramma Fiets (RIS 181944) of de Lijnennetnota Netwerk Randstadrail van Stadsgewest Haaglanden (RIS 163820/164182) of de Kadernota straten, wegen en lanen (RIS 280303). Per modaliteit zijn daarin voorstellen opgenomen die bijdragen aan het vergroten van het marktaandeel van de fiets en het openbaar vervoer of het bundelen en ordenen van verkeersstromen .

Sectorale ambitie Verkeer

Er is geen specifieke wettelijke grenswaarde voor het thema 'Verkeer' opgenomen. Daarom is alleen het algemene criterium van toepassing, zoals opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet: (zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving wat voor dit thema een goede bereikbaarheid betekent. Aan dit criterium is door de raad invulling gegeven door de Haagse Nota Mobiliteit vast te stellen. De ambitie voor het thema verkeer is een duurzaam bereikbare en leefbare stad door het vergroten van het marktaandeel voor het openbaar vervoer- en fietsgebruik en een beperkte groei van het autoverkeer. Tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de stadsrand of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en Randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) anderzijds, bedraagt de reistijd maximaal twintig minuten in de spits. Deze bereikbaarheid wordt behalve door het verkeer dat van de infrastructuur gebruikt maakt ook bepaald door de aanwezige infrastructuur (zie hiervoor de factsheet functionele infrastructuur).

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

De gebiedsvisie richt zich vooral op ruimtelijke ingrepen: wijzigingen in de functionele infrastructuur (zie hiervoor de factsheet Functionele infrastructuur). In de gebiedsvisie worden geen afwijkende of aanvullende ambities gesteld voor het thema verkeer.

In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat de gebiedsvisie uitgaat van de ontwikkeling van de Binckhorst tot een gemengd stedelijk gebied. Voor het thema 'Verkeer' heeft dit twee belangrijke effecten. Ten eerste zal het verkeersaanbod meer gelijk worden verdeeld over de dag/dagen. Van een werkgebied met een zeer sterke belasting in de spitsen zal het verkeersaanbod zich door de vestiging van andere functies meer gaan verdelen over de dag en de dagen van de week. Ten tweede

draagt de ontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied bij aan de haalbaarheid van beter openbaar vervoer in de Binckhorst, mogelijk in de vorm van een HOV-verbinding.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

In de Binckhorst wordt het verkeersbeeld in hoofdzaak bepaald door de nu aanwezige functies en door de ligging in de lokale verkeersstructuur. De Binckhorst is nu in hoofdzaak nog een bedrijfsgebied waarbij het verkeersaanbod sterk geconcentreerd is in de spitsuren op werkdagen. In de spitsuren is er sprake van zwaar belaste verkeersstromen met congestie bij de aansluitingen op het omliggende wegennet. Buiten de spitsuren wordt de aanwezige verkeersinfrastructuur maar beperkt belast. Daarbij ligt de nadruk van oudsher op de autobereikbaarheid en is er een groot beslag van het autoverkeer en parkeren op de openbare ruimte. De huidige parkeerdruk in de Binckhorst is overdag op werkdagen hoog (> 90%¹) en domineert het straatbeeld.

Het aanbod aan openbaar vervoer en daarmee ook het gebruik er van is beperkt. Voor de fietser en voetganger zijn de voorzieningen de laatste jaren verbeterd, maar zijn er desondanks nog relatief weinig voorzieningen terwijl het belang van met name de fiets toe neemt. De Binckhorst ligt immers centraal in het stedelijk gebied en ligt vanuit een groot deel van de stad op fietsafstand. In de Binckhorst is al langere tijd sprake van een transformatie van bedrijfsgebied naar een gemengd stedelijk gebied. Deze transformatie heeft als gevolg dat het verkeersaanbod zich meer zal verdelen over de dag waarbij de piekbelastingen relatief minder groot worden. Tegelijk vraagt deze transformatie ook om een beter aanbod van openbaar vervoer en betere voorzieningen voor langzaam verkeer in het gebied. De transformatie vraagt ook om een betere verblijfskwaliteit in het gebied waarbij de hinder door het verkeer en het ruimtebeslag van rijdend en geparkeerd verkeer moet worden beperkt.

De Binckhorst vormt ook een belangrijke schakel in de stedelijke verkeersstructuur. Zo loopt de centrumring deels door de Binckhorst (Mercuriusweg-Binckhorstlaan) en is er de routes tussen het hoofdwegennet (A12) en de Centrumring via de Maanweg/Binckhorstlaan. Daardoor is er op de doorgaande routes in de Binckhorst ook veel autoverkeer aanwezig met een herkomst of bestemming elders in de stad. De Binckhorst kent door de centrale ligging in het stedelijk gebied ook een aantal intensief gebruikte fietsroutes, zoals dit tussen het centrum en Voorburg/Ypenburg.

In de Binckhorst vindt momenteel een forse aanpassing plaats aan de infrastructuur. In de komende jaren wordt de Rotterdamsebaan aangelegd en Binckhorstlaan vernieuwd. Daarnaast is de (functionele) infrastructuur in de Binckhorst zelf ook ingrijpend in verandering met aanleg van nieuwe parallelwegen, de recent aangelegde Supernovaweg en het aanvullende deel van de Melkwegstraat en de afsluiting van enkele wegen in het gebied.

Vanwege deze aanpassingen is voor de bestaande situatie uitgegaan van de verkeersstructuur zoals die in 2020 aanwezig zal zijn na aanleg van de Rotterdamsebaan en de berekeningen die in dat kader gemaakt zijn voor de MER Rotterdamsebaan (RIS 259502; mei 2013). In de tussentijdse periode is er voor langere tijd sprake van tijdelijke verkeerssituaties zodat er geen representatief verkeersbeeld is.

¹ Op basis van de laatst beschikbare telling uit 2011. Vanwege factoren als sloop/leegstand/transformatie van gebouwen en de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan is er daarna afgezien van tellingen omdat er geen representatief beeld verwacht werd.

In de navolgende tabel zijn de verkeersintensiteiten opgenomen van een groot aantal wegvakken in en rond de Binckhorst waar het verkeersaanbod wijzigt ten gevolge van de aanleg van de Rotterdamsebaan.

volg nr	Wegvak	tussen	en	Intensiteiten (mvt/uur)		
				Referentie	Rotterdamsebaan	Vershil
1	Rotterdamsebaan	Laan van Hoornwijk	Mercuriusplein	Nvt	3.125	nvt
2	Laan van Delfvliet	aansluiting A4 zuid	aansluiting A4-Noord	2.100	1.525	-27%
3	Regulusweg	Mercuriusplein	Zonweg	1.125	1.875	67%
4	Lekstraat	Trekvljetplein	Weteringkade	1.725	2.225	29%
5	Neherkade	Mercuriusplein	Rijswijkseweg	3.175	4.450	40%
6	Neherkade	Leeghwaterplein	Calandstraat	3.850	4.425	15%
7	Prins Bernardlaan	Afrit A12-Voorburg	Laan van NOI	2.900	3.075	6%
8	Maanweg	Regulusweg	Afrit A12-Voorburg	4.300	3.525	-18%
9	Maanweg	Binckhorstlaan	Maanplein	2.085	425	-79%
10	Haagweg (Hoornbrug)	Delftweg	Nassaukade	2.375	1.800	-24%
11	Haagweg	Lindelaan	Geestbrugweg	3.000	1.300	-57%
12	Haagweg	Geestbrugweg	Jan vd Heijdenstraat	1.775	1.150	-35%
13	Rijswijkseweg	Jan vd Heijdenstraat	v. Musschenbroekstraat	1.325	650	-51%
14	Geestbrugweg	Haagweg	Da Costalaan	1.050	1.175	12%
15	Binckhorstlaan	Maanweg	Prinses Mariannelaan	450	625	39%
16	Prinses Mariannelaan	Binckhorstlaan	Fonteynenburghlaan	775	925	19%
17	Prinses Mariannelaan	Fonteynenburghlaan	Westenburgstraat	950	875	-8%
18	Prinses Mariannelaan	Westenburgstraat	Laan van NOI	950	1.025	8%
19	Fonteynenburghlaan	Westeinde	Westvljetweg	425	300	-29%
20	Westenburgstraat	Maanweg	Overburgkade	525	425	-19%
21	Gouverneurlaan	Oudemansstraat	Lorentzplein	600	625	4%
22	Jan Thijssenweg	Laan van Beens	Molenslootpad	525	425	-19%
23	Westvljetweg	Fonteynenburghlaan	Spoorlaan	250	250	0%

Tabel met intensiteit autoverkeer op wegvakken in 2020 met Rotterdamsebaan en in de referentie (zonder Rotterdamsebaan)(Bron: MER Rotterdamsebaan)

De ambitie in de Nota Mobiliteit gaat uit van een duurzaam bereikbare en leefbare stad. Dit is geconcretiseerd door de norm van twintig minuten reistijd in de spits tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de stadsrand enerzijds en de Binckhorst anderzijds. Onderstaande tabel geeft de effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan aan op de reistijden vanuit een groter gebied. Daaruit blijkt dat met de aanleg van de Rotterdamsebaan voor de Binckhorst wordt voldaan aan deze streefwaarde, er van uitgaande dat de reistijd vanuit Ypenburg grofweg gelijk kan worden gesteld aan dat vanaf de stadsrand.

Herkomst	Bestemming	Reistijden in minuten		
		Referentie	Rotterdamsebaan	Vershil
Binckhorst-Noord	Rotterdam	36,2	34,3	-5%
	Delft	22,1	20,1	-9%
	Zoetermeer	25,4	23,7	-7%
	Gouda	40,5	38,8	-4%
	Leiden	30,5	28,9	-5%
	Pijnacker	29,1	27,3	-6%
	Ypenburg	18,6	14,8	-20%
Binckhorst-Zuid	Rotterdam	31,1	31,5	1%
	Delft	17,0	17,2	1%
	Zoetermeer	20,4	20,7	2%
	Gouda	35,5	35,8	1%
	Leiden	25,6	25,9	1%
	Pijnacker	24,0	24,4	1%
	Ypenburg	13,7	14,2	4%

Tabel reistijden in 2020 met Rotterdamsebaan en referentie (zonder Rotterdamsebaan). (Bron: MER Rotterdamsebaan)

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Met de aanpassingen van de verkeersstructuur verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst structureel voor het autoverkeer. Daarmee kan voldaan worden aan de streefwaarde voor de reistijd tussen de stadsrand en de internationale en Randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) van maximaal twintig minuten in de spits.

Tegelijk met deze aanpassingen worden ook de voorzieningen voor de fietser verbeterd met een nieuwe directe route (Supernovaweg), aantrekkelijker doorgaande routes (Zonweg) en meer/betere vrijliggende fietspaden. Dit draagt bij aan de beoogde verhoging van het fietsgebruik in de periode tot 2020 met minimaal 30% (dit is als geïsoleerd effect voor Binckhorst niet te kwantificeren).

Binnen de kaders van de aanpassingen van de verkeersstructuur in de Binckhorst is voor het openbaar vervoer uitgegaan van een reservering voor een vrije baan langs de Binckhorstlaan. Deze reservering op zich draagt niet bij aan het vergroten van het marktaandeel voor het openbaar vervoer maar is wel een randvoorwaarde om dit later te kunnen bereiken.

De huidige parkeerdruk in de Binckhorst is overdag op werkdagen hoog (> 90%²). Het beslag van het parkeren op de openbare ruimte is ook groot en domineert het straatbeeld. Met de aanpassingen van de verkeersinfrastructuur in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van het parkeren langs de openbare weg komen te vervallen. De bestaande situatie en de ambitie zijn met elkaar in lijn.

6. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan zijn voor het thema verkeer geen specifieke regels opgenomen. De ambities voor het thema Verkeer worden geborgd door ingrepen in de fysieke leefomgeving via bijvoorbeeld het thema 'functionele infrastructuur'. Indien uit monitoring blijkt dat knelpunten voor het thema 'verkeer' ontstaan kunnen maatregelen in de functionele infrastructuur worden genomen om de ambities voor het thema Verkeer een stap dichterbij te brengen.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

"Het vergroten van het marktaandeel voor openbaar vervoer- en fietsgebruik en een beperkte groei van het autoverkeer. Tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de stadsrand, of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) anderzijds, bedraagt de reistijd maximaal twintig minuten in de spits."

² Op basis van de laatst beschikbare telling uit 2011. Vanwege factoren als sloop/leegstand/transformatie van gebouwen en de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan is er daarna afgezien van tellingen omdat er geen representatief beeld verwacht werd.