

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

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Maassluis

# Verkeerseffecten van De Kade

## Actualisatie begin 2017

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

23 februari 2017  
MSS051/Prt/0226.03

## 1 Inleiding

In de gemeente Maassluis wordt het gebied De Kade ontwikkeld. Hiervoor wordt binnenkort een bestemmingsplan opgesteld. In figuur 1.1 zijn de plannen weergegeven:



Figuur 1.1: Situatieschets van De Kade

De Kade wordt ontsloten door de Handelskade: een weg tussen de Deltaweg aan de westzijde en de Vlaardingsedijk aan de oostzijde.

De Kade bevat maximaal 600 woningen en 125 arbeidsplaatsen.

## 1.1 Wegenstructuurvisie

In 2010 is de Wegenstructuurvisie 2010-2025 opgesteld. Daarbij is nagegaan wat de consequenties voor het verkeer voor Maassluis zijn bij een forse ontwikkeling (scenario 1: 35.000 inwoners) en een gematigde ontwikkeling (scenario 2: 31.000 inwoners). Voor de Kade is alleen in scenario 1 uitgegaan van een volledige ontwikkeling met 600 woningen en 125 arbeidsplaatsen.

In de Wegenstructuurvisie is in scenario 1 uitgegaan van een ontsluiting van De Kade via de Vlaardingsedijk en de Deltaweg. Om de verkeerseffecten van de ontwikkelingen voor Maassluis zichtbaar te maken is van het verkeersmodel van de toenmalige Stadregio Rotterdam (RVMK versie 2.2) een model voor het planjaar 2025 gemaakt, waarin de plannen van en voor Maassluis gedetailleerd zijn opgenomen. In dit model is destijds echter niet uitgegaan van de realisatie van de Blankenburgtunnel, omdat dit toen nog niet een vaststaand besluit was.

Een aantal conclusies uit de Verkeersvisie zijn:

- Gemiddeld ligt de verkeersgroei in de periode 2010-2025 op een niveau van 15 tot 30% in het hoge scenario 1.
- Rond De Kade worden geen knelpunten in de verkeersafwikkeling op wegvakken en kruispunten verwacht, ook niet in het hoge scenario.

Dit betekent dat voor De Kade de Wegenstructuurvisie concludeert dat de ontwikkelingen kunnen worden verwerkt met de huidige infrastructuur. Voor de kruispunten op de Laan 1940-1945 staan voor scenario 1 een aantal gewenste maatregelen opgenomen, namelijk om de aanwezige verkeerslichten te vervangen door een Largas-oplossing. Inmiddels is de Laan 1940-1945 opnieuw ingericht en is gekozen voor twee rotondes. De verkeersregelininstallatie op het kruispunt met de Pr. Julianaweg is vooralsnog gehandhaafd. Voor het Havenplein staat als noodzakelijke maatregel een verbetering van de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer opgenomen. Dit plein is in 2013 gereconstrueerd.

## 1.2 Doel notitie

Doel van deze notitie is om door een snelle analyse op basis van beschikbaar materiaal na te gaan of de conclusies van de Wegenstructuurvisie, namelijk dat het niet noodzakelijk is extra verkeersmaatregelen te nemen, nog actueel is.

Sinds de Wegenstructuurvisie is er namelijk het nodige gebeurd/besloten, bijvoorbeeld:

- Herinrichting van de Laan 1940-1945 is in 2016 gerealiseerd.
- De algemene verkeersgroei is gestagneerd in de periode 2008-2015 ten gevolge van de economische crisis. Recent lijkt er echter sprake van een inhaalvraag.
- Aanleg van de Blankenburgtunnel is definitief. Realisatie van een toltunnel wordt verwacht rond 2022. Daarmee samenhangend is recent ook een besluit genomen over de toekomst van het veerpont Maassluis – Rozenburg: na de opening van de Blankenburgtunnel zal gedurende de gehele dag met een dal-frequentie worden gevaren. Het pont blijft toegankelijk voor autoverkeer.

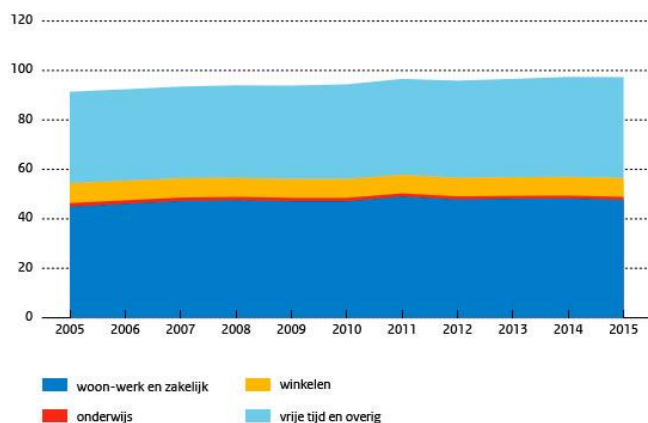
De plannen voor De Kade zijn ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van 2010.

## 2 Algemene trends in mobiliteit

### 2.1 Terugblik (2005-2015)

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu constateert een aantal trends in de mobiliteit<sup>1</sup>:

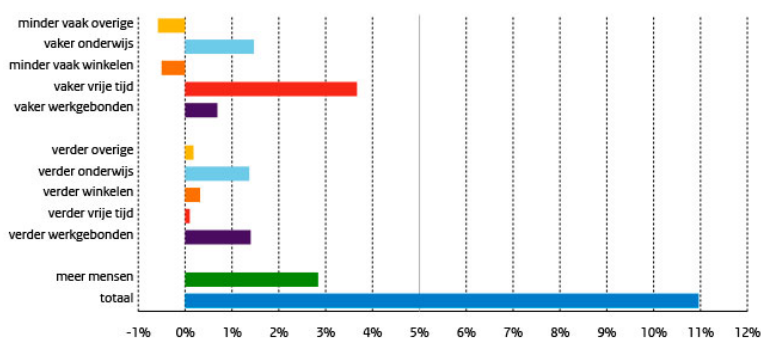
- De groei van het autoverkeer was gematigd in de afgelopen periode (zie figuur 2.1) en manifesteert zich vooral op het hoofdwegennet.



Figuur 2.1: Ontwikkeling van het autogebruik als bestuurder in miljarden reizigerskilometers naar motieven (bron: KIM)

<sup>1</sup> Bron: KIM (2016) Mobiliteitsbeeld 2016.

- We rijden steeds minder als passagier in de auto (-13% in tien jaar). Wellicht heeft dit te maken met de gezinsverdunning en toenemend autobezit.
- We gaan steeds vaker en verder per fiets (zie figuur 2.2 voor de onderliggende factoren). Dit doet zich vooral voor in stedelijk gebied en voor het vervoer naar stations (voortransport aandeel 43%). In het natransport is de fiets veel minder populair (natransport aandeel 13%).



Figuur 2.2: Bijdragen van vaker en verder verplaatsen met meer mensen op de fiets (bron: KIM)

- De E-fiets heeft zich een echte plaats verworven in het verkeer.
- Het treingebruik groeit, over de periode 2005-2015 is de groei 22%.
- De totale omvang van de mobiliteit sinds 2007 is gestabiliseerd. Daarbij is het aandeel van de autobestuurder toegenomen naar 32% van het aantal verplaatsingen en 50% van het aantal afgelegde kilometers.

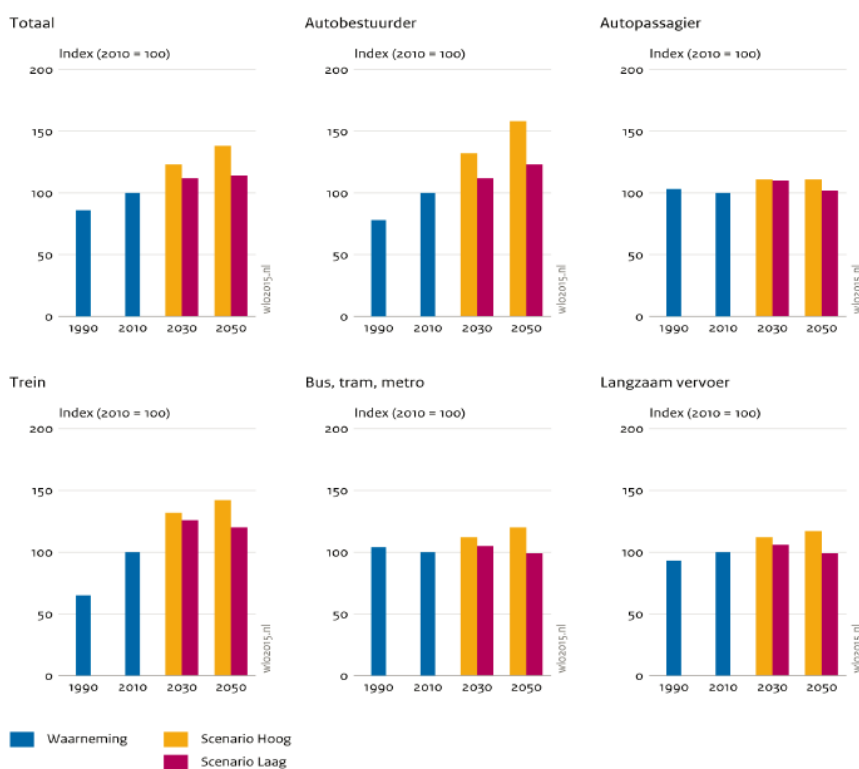
## 2.2 Vooruitblik

Het CPB en PBL hebben in 2015 nieuwe toekomstscenario's voor Nederland ontwikkeld: Welvaart en Leefomgeving (WLO) 2015, [www.wlo2015.nl](http://www.wlo2015.nl). Deze studie bevat twee referentiescenario's voor de periode 2030-2050 en vormt de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving. Deze scenario's zijn vervolgens uitgewerkt op diverse beleidsterreinen, waaronder verkeer en vervoer. De scenario's vormen ook de basis voor verkeersmodellen. Zo wordt het nieuwe verkeersmodel van het MRDH ook op het WLO 2015 gebaseerd<sup>2</sup>.

Nu is de mobiliteitsontwikkeling afhankelijk van veel factoren: demografie, economie, ruimtelijke ontwikkelingen, het (internationale) energie- en klimaatbeleid et cetera. Het resultaat van de doorrekeningen is zowel voor het hoge als het lage scenario. Een groei van het aantal verplaatsingskilometers wordt verwacht: 38 en 14% voor de periode 2010-2050. De belangrijkste onderliggende factoren hierbij zijn de bevolkings- en welvaarts-groei. De toename van het auto-gebruik zit vooral in een groei van de afstand

<sup>2</sup> Bedacht moet worden dat de resultaten voor Nederland als geheel zijn gepresenteerd. In de Randstad zijn de effecten wezenlijk anders dan in de periferie van ons land.

die autobestuurders afleggen (23 en 58%). Ook wordt een toename van het reizen per trein verwacht (20 en 42%). Voor overig OV, lopen en fietsen wordt een bescheiden toename verwacht (stabiel tot +20%). In figuur 2.3 zijn de figuren opgenomen.



Bron: PBL/CPB; CBS/KiM (ovg/mon/ovin, mobiliteitsbalans)  
 Figuur 2.3: Afgelegde kilometers naar modaliteit

## 2.3 Consequenties voor Maassluis

Voor Maassluis zijn een aantal specifieke ontwikkelingen aan de orde:

- De Hoekse Lijn wordt in 2017 omgebouwd tot metro. Dat betekent een hogere frequentie, meer directe regionale verbindingen en een lager tarief. Verwacht wordt dat dit de nodige extra reizigers zal trekken.
- Rond 2022 wordt de Blankenburgtunnel als tolverbinding opengesteld. De frequentie van het veerpont gaat dan in de spitsen omlaag. Verwacht mag worden dat het pont dan minder autoverkeer zal trekken, waardoor het rustiger wordt op de Deltaweg en aansluitende wegen.

Consequenties van de algemene trends voor Maassluis zijn:

- De fiets is op de schaal van Maassluis een kansrijk vervoermiddel. Zeker ook voor de verplaatsingen van/naar de stations. Dit vergt wel de nodige voorzieningen: veilige routes en stallingsplaatsen.
- Een verdere groei van het autogebruik.

### 3 Verkeerseffecten van De Kade

In tabel 3.1 worden actuele tellingen uit 2016 vergeleken met de 'huidige situatie 2010' uit de Wegenstructuurvisie (WSV) en de prognoses voor 2025. Bij deze prognoses voor 2025, scenario 1, is onder andere uitgegaan van de volledige realisatie van De Kade. Wel moet bedacht worden dat hier niet is uitgegaan van de Blankenburgtunnel.

De tellingen voor 2016 liggen op een **lager niveau** dan de intensiteiten uit de WSV voor 2010. De grootste verschillen doen zich voor op de kleinere wegen: Deltaweg en Vlaardingsedijk (39 en 17% lager). Op de Laan 1940-1945 zijn de verschillen kleiner (1 tot 10% lager). Conclusie is dat er sinds 2010 een afname van het verkeer is geweest. Een verklaring hiervoor is dat de economische crisis van de afgelopen tijd gezorgd heeft voor een daling van de verkeersintensiteiten, vooral op enige afstand van de snelwegen. In het verleden kwam na een dergelijke daling vaak wel weer een 'inhaalvraag' met een extra verkeersgroei, wat nu in 2016 ook weer lijkt te gebeuren.

straatnaam	WSV 2010 <sup>3</sup>	telling 2016	WSV 2025 (scenario 1)
Vlaardingsedijk	4.800	4.000	7.500
Pr. Julianalaan	5.200	Niet geteld	7.800
Deltaweg	5.100	3.100	4.700
Laan 1940-1945 (station)	12.700	11.600	13.600
Laan 1940-1945 noord	20.300	20.000	24.000

Tabel 3.1: Etmaalintensiteiten geteld en in verschillende prognoses

Voor de toekomst (WSV 2025) wordt een groei verwacht ten opzichte van de het basisjaar 2010 uit het WSV. Dit is verklaarbaar door onder andere de uitbreiding van De Dijk en de realisatie van De Kade, die in scenario 1 zijn opgenomen. De tellingen 2016 liggen over het algemeen op een lager niveau en dus mag verwacht worden dat ook voor in 2025 (inclusief de Kade) de verkeersintensiteiten lager uit zullen vallen dan aanvankelijk is aangenomen.

Dit effect wordt mogelijk nog versterkt door de ombouw van de Hoekse Lijn en de realisatie van de Blankenburgtunnel. Overigens leven er bij de gemeente Vlaardingen om de snelheid op de Maassluisdijk (buiten de bebouwde kom) terug te brengen van 80 naar 60 km/h.

**Conclusie:** het is aannemelijk dat de verkeersintensiteiten in Maassluis op een lager niveau komen te liggen dan oorspronkelijk is aangenomen in de WSV voor 2025, scenario 1.

<sup>3</sup> Hiervoor zijn de intensiteiten uit het RVMH 2.2 voor 2010 genomen.

## 4 Voldoet de huidige infrastructuur?

In de WSV is voor 2025 geconcludeerd dat het extra verkeer van en naar De Kade zonder problemen kan worden afgewikkeld op de huidige infrastructuur en er geen grootschalige ingrepen nodig zijn. Gezien de lagere tellingen uit 2016 en de toekomstige realisatie van de Blankenbruggatunnel en de Hoekse Lijn mag worden verwacht dat de intensiteiten voor 2025 lager zullen uitvallen, dan waar in het WSV is uitgegaan. Dit onderstreept de conclusie dat de huidige infrastructuur in staat moet worden geacht de verkeerseffecten van De Kade kan verwerken.

Momenteel wordt er door het MRDH gewerkt aan een nieuw en actueel verkeersmodel, waarbij de nieuwe en actuele scenario's van het CPB zijn verwerkt. Dit model zal na de zomer van 2017 gereed zijn. Aanbevolen wordt deze analyse dan te actualiseren.