

Verkeersonderzoek Pasgeld te Rijswijk

Auteur: Reza Kamerbeek

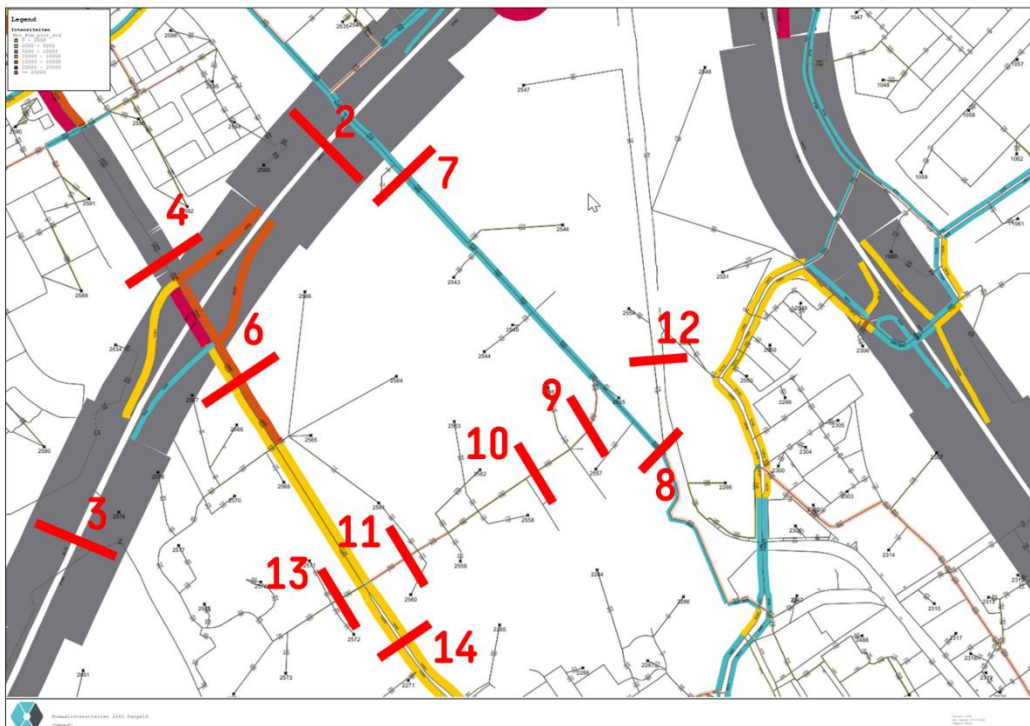
Actualisatie verkeersmodel en vergelijking resultaten

In het recente verleden heeft bureau Goudappel-Coffeng een rapport opgeleverd met daarin de resultaten van een verkeerstudie naar de verkeerseffecten van de ontwikkelingen in RijswijkBuiten Pasgeld: 'Verkeersonderzoek RijswijkBuiten Pasgeld' (kenmerk 006400.20200602.R1.07). Deze studie is uitgevoerd op basis van het verkeersmodel V-MRDH versie 2.6.

Inmiddels is bekend dat in dit model niet uitgegaan is van de meest recente inzichten qua woningbouwontwikkelingen. De gemeente heeft Sweco gevraagd de woningaantallen in het model te updaten en de effecten hiervan inzichtelijk te maken. Op donderdag 20 januari 2022 zijn in overleg met de gemeente de relevante zones uit het verkeersmodel vergeleken, aangepast en vastgesteld. De aanpassingen hebben wij doorgevoerd in het vigerende verkeersmodel V-MRDH 2.8, een specificatie van de gemaakte wijzigingen is te vinden in Bijlage 1.

In de tabel op de volgende bladzijde zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel van het rapport 'Verkeersonderzoek RijswijkBuiten Pasgeld' van Goudappel Coffeng, vergeleken met intensiteiten uit een nieuwe modelrun.

De locaties van de telpunten uit het model zijn weergegeven in de onderstaande figuur



VERGELIJKING INTENSITEITEN		GOUDAPPEL	AANGEPASTE SEG'S	ABSOLUUT VERSCHIL	RELATIEF VERSCHIL
NR	Omschrijving	2040	2040		
1	A4 (Rijswijk-Plaspoelpolder-Den Haag-Ypenburg)	214.900	199.840	-15.060	-7%
2	A4 (Rijswijk - Drievliet)	189.900	174.550	-15.350	-8%
3	A4 (Rijswijk - Den Haag-Zuid)	173.700	165.500	-8.200	-5%
4	Prinses Beatrixlaan (ten noorden van A4)	53.600	53.060	-540	-1%
5	Diepenhorstlaan (aansluiting A4)	53.300	38.700	-14.600	-27%
6	Prinses Beatrixlaan (ten zuiden van A4)	30.600	30.050	-550	-2%
7	Lange Kleiweg (noordzijde)	17.900	15.520	-2.380	-13%
8	Wateringsweg	11.100	10.580	-520	-5%
9	Laan van het Haantje (oostzijde)	4.300	4.650	350	8%
10	Laan van het Haantje (midden)	7.400	4.020	-3.380	-46%
11	Laan van het Haantje (westzijde)	8.500	6.200	-2.300	-27%
12	Jaagpad	1.100	1.660	560	51%
13	Terras van Sion	2.000	3.530	1.530	77%
14	Prinses Beatrixlaan (ten hoogte van Haantje)	35.400	27.810	-7.590	-21%

Bevindingen

De algemene conclusie is dat de actualisatie van het netwerk en de socio-economische gegevens leidt tot lagere verkeersintensiteiten op belangrijke ontsluitingswegen in Rijswijk (in vergelijking tot het door Goudappel uitgevoerde onderzoek met het V-MRDH 2.6). Hierbij gaat het dan concreet om de Lange Kleiweg, Laan van het Haantje en Prinses Beatrixlaan.

Dit is te verklaren door de lagere woningaantallen opzichte van in Pasgeld Oost (797 in plaats van 884) en Pasgeld West (1.000 in plaats van 1.349). De effecten op de Prinses Beatrixlaan en A4 zijn hierdoor deels verklaard, maar worden ook deels weer teniet gedaan door een toename in het aantal woningen in Sion (1.200 in plaats van 777).

Verder is het westelijke deel van Parkrijk nu aangesloten op zowel de Laan van het Haantje als de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van het Wilhelminapark, waardoor veel verkeer vanuit die wijk richting Den Haag/A4 niet meer gebruik maakt van de Laan van het Haantje. Dit zorgt voor een verdere daling van het verkeer op laatstgenoemde weg.

De overgang van V-MRDH 2.6 naar 2.8 kan hierbij ook een rol spelen, bijvoorbeeld als gevolg van wijzigingen in de ontwikkelingen in Den Haag of Delft. In combinatie met eerder genoemde wijzigingen kunnen de verschillen op

de A4 en Prinses Beatrixlaan niet eenduidig worden toegeschreven aan de wijzigingen in de socio-economische gegevens in Rijswijk.

Goudappel heeft in haar rapport beschreven dat met name op en rond de aansluitingen op de A4 bij knooppunt Rijswijk en knooppunt Rijswijk – Plaspoelpolder de verkeersdruk zal toenemen door de ontwikkelingen binnen Pasgeld. Dit zijn volgens hen al bekende zwaarbelaste kruisingen. Nieuwe cijfers laten reducties zien in de intensiteiten. Hieruit kan echter niet geconcludeerd worden dat de knelpunten ook opgelost zullen worden. Het is mogelijk dat de kruispunten nog steeds overbelast zullen zijn. Er zijn meer berekeningen nodig om de daadwerkelijke effecten van de wijzigingen op de knelpunten aan te tonen.

Procentueel grote toenames in intensiteiten zijn te zien op het Jaagpad en Terras van Sion. Laatstgenoemde is te verklaren doordat Sion van 777 naar 1.200 woningen is gegaan, met een zeer logische stijging van de intensiteiten op het Terras van Sion tot gevolg. Het Jaagpad heeft het verkeer van/naar zone 2.547 erbij gekregen, wat leidt tot een toename in de etmaalintensiteit van 520 voertuigen. In absolute zin gaat het in deze twee gevallen slechts om een beperkte toename in verhouding tot de afnames op de Laan van het Haantje en de Lange Kleiweg. De toenames in intensiteiten op het Jaagpad en Terras van Sion lijken echter niet voor knelpunten te zullen zorgen.

Knippen Lange Kleiweg en Wateringseweg

Ook de intensiteiten van de aanvullende verkeerskundige ingrepen zijn herzien. Hierbij zijn twee knips gemaakt in het netwerk, in de Lange Kleiweg en de Wateringseweg (conform het rapport van Goudappel).

Onderstaande tabel laat zien hoe de door Sweco berekende intensiteiten van de variant zonder knips, verschillen van de vernieuwde variant waarbij de knips zijn aangebracht. Hierbij zijn de absolute en relatieve verschillen weergegeven. Ook zijn voor de variant met knips, de door Goudappel berekende intensiteiten weergegeven en vergeleken met de intensiteiten berekend door Sweco. Een afname betekent dat de intensiteiten lager uitvallen dan resulteerde uit het rapport van Goudappel.

De gemodelleerde knips leiden, net als in het Goudappel-rapport) tot gewijzigde verkeersstromen en toenemende verkeersdruk op onder andere Laan van het Haantje en de Prinses Beatrixlaan. Verkeer van en naar de nieuwbouw kan alleen via Laan van het Haantje worden ontsloten. Volgens Goudappel raakt hierdoor de aansluiting Laan van het Haantje op de Prinses Beatrixlaan overbelast. Ook de nieuwe modelruns laten een toenemende verkeersdruk zien op Laan van het Haantje. De toenames zijn echter lager dan in het rapport van Goudappel.

VERGELIJKING INTENSITEITEN		SWECO ZONDER KNIPS	SWECO MET KNIPS	SWECO ABSOLUUT VERSCHIL	SWECO RELATIEF VERSCHIL	GOUDAPPEL MET KNIPS 2040	GOUDAPPEL- SWECO ABSOLUUT VERSCHIL
NR	Omschrijving	2040	2040			2040	
1	A4 (Rijswijk- Plaspoelpolder-Den Haag-Ypenburg)	199.840	200.340	500	0%	215.900	-15.560
2	A4 (Rijswijk - Drievliet)	174.550	178.370	3.820	2%	193.900	-15.530
3	A4 (Rijswijk - Den Haag-Zuid)	165.500	165.650	150	0%	173.900	-8.250
4	Prinses Beatrixlaan (ten noorden van A4)	53.060	53.830	760	1%	52.300	1.530
5	Diepenhorstlaan (aansluiting A4)	38.700	38.870	170	0%	59.300	-20.430
6	Prinses Beatrixlaan (ten zuiden van A4)	30.050	39.350	9.300	31%	39.100	250
7	Lange Kleiweg (noordzijde)	15.520	3.430	-12.090	-78%	5.000	-1.570
8	Wateringsweg	10.580	1.660	-8.920	-84%	2.200	-540
9	Laan van het Haantje (oostzijde)	4.650	2.860	-1.790	-38%	3.000	-140
10	Laan van het Haantje (midden)	4.020	5.020	1.000	25%	12.800	-7.780
11	Laan van het Haantje (westzijde)	6.200	9.010	2.810	45%	14.200	-5.190
12	Jaagpad	1.660	1.660	0	0%	1.100	560
13	Terras van Sion	3.530	3.490	-50	-1%	1.900	1.590
14	Prinses Beatrixlaan (ten hoogte van Haantje)	27.810	33.090	5.280	19%	39.800	-6.710

Naast verkeer van en naar de zones in Rijswijk, maakt ook verkeer tussen Den Haag, Delft en Rotterdam op dit moment gebruik van de Lange Kleiweg. De afsluiting van deze weg heeft dan ook een grote impact op de intensiteiten op de Prinses Beatrixlaan.

Goudappel beschrijft in haar rapportage dat de hogere intensiteiten leiden tot zwaar belaste en/of overbelaste kruisingen. Ze hebben dit niet gekwantificeerd. Met deze info en de nieuwe berekeningen kunnen wij alleen concluderen dat de kruisingen minder zwaar belast gaan worden. Gedetailleerdere conclusies moeten blijken uit berekeningen.

Conclusie

Samenvattend zijn de intensiteiten op de ontsluitingswegen in Rijswijk lager dan in het eerder uitgevoerde onderzoek van Goudappel, met uitzondering van het Terras van Sion en het Jaagpad, aangezien meer woningen worden ontsloten via deze wegen. Er ontstaat een kleine afname op de A4 en Prinses Beatrixlaan, maar het is niet goed in te schatten of dat enkel wordt veroorzaakt door de wijzigingen in Rijswijk, of dat deze effecten gevolg zijn van andere wijzigingen in de regio.

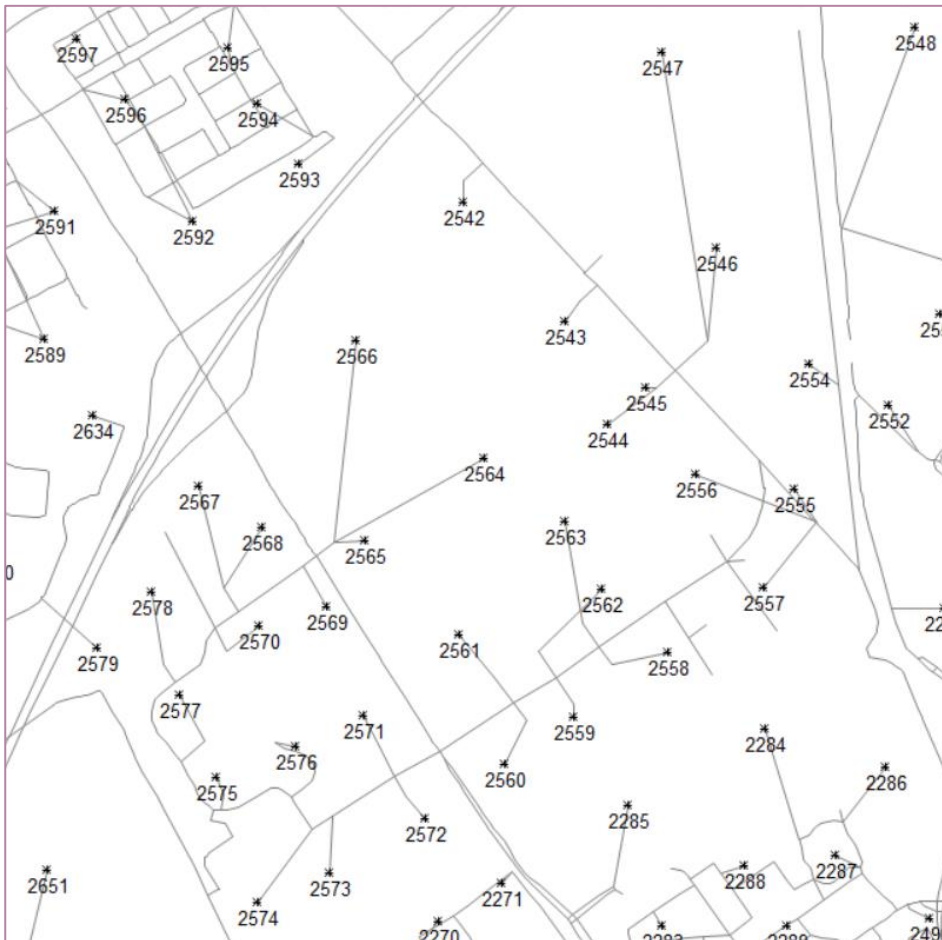
Alle berekeningen zijn uitgevoerd op basis van het hoge scenario (worst-case). In theorie geven de intensiteiten dus een indicatie van de bovengrens van de daadwerkelijke intensiteiten in 2040.

Vergelijkbaar met de variant zonder knips, vallen ook hier de intensiteiten voor het hoge scenario lager uit dan in het eerder uitgevoerde onderzoek, met uitzondering van het Terras van Sion en het Jaagpad. Op deze plekken neemt de intensiteit toe. Op basis van de absolute toenames verwachten wij geen knelpunten op deze locaties.

Door het knippen zal verkeersdrukke toenemen op Laan van het Haantje en de Prinses Beatrixlaan. De toenemende verkeersdrukke is echter lager gebleken dan in de modelruns van Goudappel. Het ontstaan van knelpunten bij Laan van het Haantje en de Beatrixlaan kan echter niet worden uitgesloten. De kruispunten kunnen nog steeds overbelast zijn. Hiervoor zijn aanvullende berekeningen nodig.

Bijlage 1: wijzigingen t.o.v. V-MRDH 2.8

In onderstaande figuur wordt de originele situatie in het V-MRDH 2.8 weergegeven.



Netwerkwijzigingen

- Zone 2546 (TNO) wordt als aanpassing op het V-MRDH 2.8 ca. 300 meter noordelijker aangesloten op de Lange Kleiweg dan nu het geval is.
- Zone 2547 (de Noordelijke zone in Pasgeld-Oost) is nu aangesloten op het Jaagpad in plaats van de Lange Kleiweg. Deze zone bevat enkele woningen die in de praktijk aan het Jaagpad liggen.
- Zone 2556 (Pasgeld-West) is nu aangesloten op de Laan van het Haantje in plaats van de Lange Kleiweg.
- Zone 2561 (Parkrijk-West) is voor dit onderzoek nu aangesloten op zowel de Laan van het Haantje als de Prinses Beatrixlaan, aangezien deze toekomstige aansluiting op de Prinses Beatrixlaan gerealiseerd gaat worden.
- De kruising tussen de Lange Kleiweg en Laan van het Haantje stond in het model als verkeerslicht ingevoerd. Dit wordt in de praktijk een voorrangskruising, met voorrang voor doorgaand verkeer op de Lange Kleiweg.

Sociaal-economische gegevens

- De 145 arbeidsplaatsen in de noordelijke TNO zone (2547) zijn verplaatst naar zone 2546, zodat de aansluiting van deze arbeidsplaatsen op de Lange Kleiweg blijft. De huidige 290 arbeidsplaatsen in de TNO zone (2546) zijn gewijzigd naar 500 woningen vanwege de geplande ontwikkelingen in dit gebied.
- De groei in zone 2555 (zuidelijke zone in Pasgeld-Oost) is sterk gereduceerd ten opzichte van de getallen in het V-MRDH 2.8: 110 woningen versus 441 in de 2040 situatie in het model.
- In Pasgeld-Oost (zone 2554) is het aantal woningen in 2040 gereduceerd naar 187 in plaats van 253.
- In Pasgeld-West (zone 2556) is het aantal woningen omhoog gegaan van 578 naar 679, daarnaast is er een lagere school met 350 leerlingen bijgeplaatst in het model.
- In de zuidelijke zones van Parkrijk (2558 en 2559) zijn per zone 53 arbeidsplaatsen toegevoegd, in lijn met het aantal arbeidsplaatsen in de huidige zone bij het Haantje (2557).
- In de noordelijke zones van Parkrijk (2562 en 2563) is het aantal woningen verlaagd van 831 naar 770, deze zijn deels verschoven naar Parkrijk-West (2561), waar het aantal woningen stijgt van 366 naar 570.
- Verder is over alle zones in Sion het aantal woningen verhoogd van 1313 in het oorspronkelijke V-MRDH 2.8 naar 1390.