

Pijnacker-Nootdorp staat niet stil!

Uitvoeringsstrategie mobiliteit 2013-2025

Vastgesteld door het college van B&W Pijnacker-Nootdorp op 23 april 2013

Pijnacker-Nootdorp staat niet stil!

Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025

Gemeente Pijnacker-Nootdorp
April 2013
Actie 3.4b Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014

Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1. Aanleiding
- 1.2. Aanpak en werkwijze
- 1.3. Hoe staan we ervoor?
- 1.4. Beleidskader

2. Uitvoeringsprogramma 2013 – 2017

- 2.1. Inleiding
- 2.2. Aanleg wegen
- 2.3. Stimuleren OV en langzaamverkeer
- 2.4. Weren sluipverkeer
- 2.5. Actualisatie parkeerbeleidsplan
- 2.6. Herinrichten van de openbare ruimte
- 2.7. Houden van gedragscampagnes
- 2.8. Inspraak en overleg vervoersautoriteit
- 2.9. Uitbreiden buurtbus

3. Uitvoeringsagenda 2017 – 2025

- 3.1. Inleiding
- 3.2. Maatregelen om de doorstroming te vergroten
- 3.3. Maatregelen om de verkeersoverlast terug te dringen
- 3.4. Maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen

4. Monitoring en evaluatie

- 4.1. Inleiding
- 4.2. Indicatoren en normen bij het verbeteren van de doorstroming
- 4.3. Indicatoren en normen bij het verminderen van de verkeersoverlast
- 4.4. Indicatoren en normen bij het verhogen van de verkeersveiligheid

5. Trends en ontwikkelingen

- 5.1. Inleiding
- 5.2. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
- 5.3. Mobiliteitsmanagement
- 5.4. Ketenmobiliteit
- 5.5. Deelauto en deel/OV fiets
- 5.6. Het nieuwe werken
- 5.7. Elektrisch rijden (auto/fiets)
- 5.8. Verduurzaming (logistiek)

Bijlage

Factsheets Uitvoeringsagenda 2017-2025;
Lijst met maatregelen Uitvoeringsagenda 2017-2025
Lijst met maatregelen Uitvoeringsprogramma 2013-2017

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 29 september 2005 heeft de raad het Mobiliteitsplan Pijnacker-Nootdorp vastgesteld. Het Mobiliteitsplan bestond uit twee producten: Het Beleidsplan Mobiliteit beschrijft het te voeren mobiliteitsbeleid tot 2010 en geeft een visie op de periode tussen 2010 en 2025; Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2005 omvatte de te nemen maatregelen tot 2010 en gaf een doorkijk voor de periode daarna. In het bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 is afgesproken het Mobiliteitsplan in deze bestuursperiode te evalueren en op basis van de evaluatie een Uitvoeringsstrategie Mobiliteit te formuleren.

Op 18 december 2012 heeft het college de evaluatienotitie Mobiliteitsplan 2005 'Pijnacker-Nootdorp Goed op weg' vastgesteld en aan de raad aangeboden. Bij de evaluatie bleek dat de beleidsvisie 2025 uit het Beleidsplan 2005 nog steeds actueel is en 80% van de acties en maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma inmiddels was gerealiseerd. De resterende 20% vormt samen met de (nog) niet gerealiseerde maatregelen en acties uit het Fietsplan 2006 het vertrekpunt voor de Uitvoeringsstrategie.

De nu voorliggende Uitvoeringsstrategie Mobiliteit 2013-2025 bevat naast een Uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen die in deze en de eerst volgende bestuursperiode genomen kunnen worden, omdat daar ook financiële dekking voor is, ook een zogenaamde Uitvoeringsagenda 2017-2025. De Uitvoeringsagenda heeft meer het karakter van een eerste verkenning naar de knelpunten, de mogelijke oplossingen en de kosten voor de periode vanaf 2017, waar nog geen financiering voor is gevonden. Voor de uitwerking van deze agenda is te zijner tijd nadere analyse nodig van o.a. de ruimtelijke consequenties en eventuele grondkosten die nu nog niet zijn meegenomen.

Verkeersoplossingen voor de lange termijn (tot 2040) zijn niet meegenomen in de Uitvoeringsstrategie, maar worden conform het bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 nog dit jaar betrokken bij het opstellen van de ruimtelijke structuurvisie. Het gaat daarbij om ingrijpende of dure maatregelen zoals de aanleg van nieuwe wegen. Daarnaast is bij de vaststelling van de evaluatienotitie besloten om in 2013 een nieuw parkeerbeleidsplan op te stellen. Maatregelen voor een optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit ontbreken derhalve in deze uitvoeringsstrategie. Evenals concrete maatregelen voor het behoud van goede interne & externe bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De gemeente heeft namelijk slechts indirect via de vervoersautoriteit van het Stadsgewest Haaglanden invloed op het openbaar vervoer binnen en van en naar onze gemeente. Bovendien loopt de concessieverlening van het Stadsgewest Haaglanden aan Veolia nog door tot 2017. Of dit en hoe dit in de toekomst verder gaat, is mede afhankelijk van de mogelijke vorming van een nieuwe vervoersautoriteit, al dan niet in Metropoolverband. Hierover ontstaat in de loop van 2013 meer duidelijkheid. Tot die tijd spannen we ons in het kader van het Uitvoeringsprogramma wel in om er, via inspraak en overleg met de vervoersautoriteit en de vervoersmaatschappijen, voor te zorgen dat zoveel als mogelijk reizigers in en naar onze gemeente gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Op dit moment wordt druk overlegd over de dienstregeling 2014.

1.2. Aanpak en werkwijze

Alle voorgestelde maatregelen in deze Uitvoeringsstrategie komen voort uit de evaluatie en betreffen maatregelen uit het oorspronkelijke Uitvoeringsprogramma 2005, die nog niet zijn genomen en maatregelen bij geconstateerde en voorziene knelpunten uit de evaluatie. Het Mobiliteitsplan is in 2005 opgesteld vanuit de behoefte aan een actuele beschrijving van het te voeren mobiliteitsbeleid na de fusie van Pijnacker en Nootdorp. De toenmalige verkeer- en vervoerknelpunten vormde een belangrijke basis voor de in het Mobiliteitsplan 2005 voorgestelde maatregelen. Uit een actualisatie van het verkeersmodel, waarnemingen en parkeer- en verkeerstellingen bleek bij de evaluatie in 2012 dat een deel van de toenmalige knelpunten inmiddels was opgelost, Maatregelen voor deze knelpunten zijn daardoor niet meer noodzakelijk. Het gaat hierbij om de volgende knelpunten.

Knelpunt	Reden buiten mobiliteitsprogramma / agenda gelaten
Oudeweg 30 / 50 km per uur	I.v.m. Beleidswijziging kan deels niet worden uitgevoerd
Vlielandseweg 50 km per uur	I.v.m. niet aanleggen Zijdeweg hanteren 50 km per uur
VRI Oostlaan - Klapwijkseweg	Geen knelpunt na nieuwe inrichting
Aanleggen haltekommen gebiedsontsluiting	Geen knelpunt
Educatieve fietsroute	Scholen organiseren zelf praktisch verkeersexamen
Fietspad Molenpad, Balijbos	Niet meer noodzakelijk i.v.m. autoluw blijven Nieuwkoopseweg
Ontbreken fietspad langs Westelijke Randweg / Noordweg	De noodzaak van het fietspad hangt samen met de aanleg van de Noordwestelijke Randweg en de transformatie van het glastuinbouwgebied Rijskade in woningbouw. Dit is onderdeel van de structuurvisie en daarom nu geen knelpunt.
Ontbreken fietspad Schimmel Pennick v.d. Oyenweg (ontbrekende fietsschakel S vd Oyeweg naar Europalaan)	Lange termijn, bij ontwikkeling Overgaw
Ontbreken fietspad Noordweg aan de kant van Rijskade	Lange termijn, afhankelijk van ontwikkeling Rijskadegebied
Ontbreken fietspad lands Noordelijke Randweg.	Lange termijn, afhankelijk van Randweg
Ontbreken/ lage kwaliteit fietsroute Berkelse Zweth	Geen onderdeel van fietsplan Pijnacker-Nootdorp. Middellange termijn, verkenning met o.a. Delft.
Klapwijkseweg	Nu geen probleem, mogelijk in toekomst. Dient meegenomen te worden in ontwerp nieuwe woonwijk.

Ook is gebleken dat er een aantal nieuwe aandachtspunten voor in de plaats dreigt te komen. Het gaat daarbij vooral om problemen met de doorstroming, verkeersoverlast, verkeersveiligheid en parkeren.

Verkenning knelpunten mobiliteit door Royal HaskoningDHV

In het mobiliteitsplan 2005 werd al geconstateerd dat (nieuwe) infrastructuur duur is en (groene) ruimte kost en dat waar mogelijk bestaande infrastructuur beter benut moest worden. In de evaluatienotitie is gesteld dat het uit financieel oogpunt niet realistisch is om alle knelpunten aan te pakken. Bovendien was de ernst van de knelpunten vaak nog onduidelijk. Reden om aan Royal HaskoningDHV te vragen om alle mogelijke knelpunten op het gebied van de doorstroming, de verkeersoverlast en de verkeersveiligheid, nader te verkennen.

Bij de verkeerskundige verkenning door Royal HaskoningDHV lag de nadruk op het analyseren van mogelijke knelpunten, het bedenken van verkeerskundige maatregelen en het globaal ramen van de kosten van deze maatregelen. Het proces is ingericht met enkele plenaire sessies met verkeerskundigen van de gemeente, waarbij de knelpunten zijn geïnventariseerd en is gebrainstormd over oplossingsmogelijkheden. Het toetsen van de verkeersafwikkeling is gebeurd op basis van beschikbare gegevens over verkeersstromen uit tellingen en/of verkeersmodel, en het toepassen van de (Meerstrooks)rotonde-verkenner. Bij het toetsen van de verkeersveiligheid is uitgegaan van de beschikbare gegevens over intensiteit en snelheid, in combinatie met ongevallengegevens, Google Maps informatie, ontwerpen en lokale informatie over de betreffende wegvakken. Dit onderdeel is afgesloten met een gezamenlijke werksessie met het projectteam van Royal HaskoningDHV en verkeerskundigen van de gemeente. Doel van deze sessie was om een compleet en actueel overzicht te krijgen van de huidige en toekomstige verkeersknelpunten. Uitkomst was een lijst van knelpunten, gecategoriseerd naar doorstroming en verkeersveiligheid. Aan het eind van deze sessie zijn de knelpunten geprioriteerd, op basis van de ernst van de knelpunten. Op basis van de geactualiseerde knelpuntenlijst heeft Royal HaskoningDHV vervolgens per knelpunt een conceptlijst van mogelijke maatregelen voorbereid. Tijdens een gezamenlijke werksessie is per knelpunt de voorkeursoplossing bepaald, mede op basis van het verwachte probleemoplossend vermogen. Doel van deze sessie was om per verkeersknelpunt inzicht te krijgen in de mogelijke maatregelen en een keuze te maken voor de voorkeursoplossing.

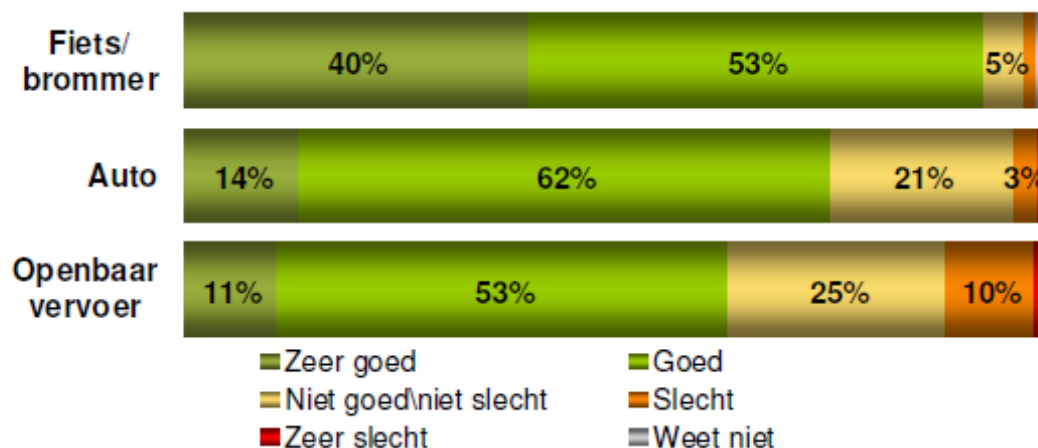
Tot slot is in het derde onderdeel op basis van de voorgaande informatie de Uitvoeringsagenda 2017-2025 opgesteld. Hiervoor zijn de maatregelen globaal uitgewerkt, in een factsheet op quick-scan niveau. Deze factsheets zijn één op één overgenomen uit de rapportage van Royal HaskoningDHV in bijlage 1 bij deze Uitvoeringsstrategie. Op basis van (lokale) kennis en ervaring zijn daarin de kosten per maatregel globaal ingeschat (op basis van kengetallen, er zijn geen schetsontwerpen gemaakt). De genoemde bedragen betreffen de bouwkosten en hebben een onzekerheidsmarge van +/- 30%. Bouwkosten zijn inclusief indirecte kosten (nader te detailleren, kosten aannemer en risicoreservering). De kostenraming is exclusief vastgoedkosten, engineeringskosten (VAT), opdrachtgeverskosten (VAT), overige bijkomende kosten (CAR, leges, verzekeringen e.d.), kabels en leidingen derden en BTW.

Tevredenheidsonderzoek verkeer en Vervoer door Quint Result

Vanuit de werkgroep P&C (vertegenwoordigers van de raad en de ambtelijke organisatie) is in 2011 de aanbevelingen gedaan om in de begroting met doelenbomen te werken. Hiermee is in de Programmabegroting 2013-2016 een start gemaakt. Via de methode van de doelenbomen wordt snel inzicht gegeven in het verband tussen het beoogde effect, de prestaties die we daarvoor gaan leveren en de kosten. De Programmabegroting 2013-2016 is rond de zomer van 2012 opgesteld. Op dat moment waren de resultaten van de evaluatie van het Mobiliteitsplan nog niet beschikbaar, waardoor diverse normen en afspraken bij verschillende effect- en prestatie-indicatoren nog niet konden worden ingevuld. De betreffende afspraken en normen zijn als 'nader te bepalen bij het Uitvoeringsprogramma' in de programmabegroting opgenomen. Met name de tevredenheid onder inwoners en ondernemers vormt bij veel beoogde effecten en prestaties een belangrijke indicator waar niet eerder onderzoek naar is gedaan en waarvoor deze Uitvoeringsstrategie als zogenaamde nulmeting geldt. Ten behoeve van deze nulmeting is door Quint Result in samenwerking met TNS NIPO en met behulp van het digitaal burgerpanel onderzoek gedaan naar de tevredenheid van onze inwoners over het verkeer en vervoer binnen en met de gemeente. Van het onderzoek is een aparte rapportage gemaakt. De resultaten zijn ook gebruikt en verwerkt in deze Uitvoeringsstrategie. In 2013 zal een zelfde onderzoek worden uitgevoerd onder onze ondernemers.

1.3. Hoe staan we ervoor?

Het beleidsprogramma Mobiliteit in de programmabegroting is erop gericht de voorzieningen te realiseren die nodig zijn om de mobiliteit van (het toenemende aantal) inwoners en bedrijven mogelijk te maken. Uit evaluatie van het Mobiliteitsplan 2005 is gebleken dat Pijnacker-Nootdorp binnen 4 jaar nagenoeg over de gehele hoofdinfrastructuur beschikt die in het gemeentelijk Mobiliteitsplan en de Toekomstvisie Pit! pas was voorzien voor 2025 en hoort bij een gemeente van 65.000 inwoners. Doel van het beleidsprogramma Mobiliteit is een goede bereikbaarheid binnen de gemeente en met onze gemeente. Uit het onderzoek van Quint Result blijkt dat de bereikbaarheid over het algemeen goed wordt beoordeeld. Inwoners zijn vooral tevreden over de bereikbaarheid per fiets/ brommer (93%). Op de 2e plaats staat de bereikbaarheid per auto (76%) en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (63%) staat op plek 3.



Beoordeling van de bereikbaarheid (Bron Quint Result)

Uit de evaluatie van het Mobiliteitsplan 2005 bleek verder dat mede dankzij het Mobiliteitsplan meer dan de helft van de drukke verkeersknelpunten de afgelopen jaren is aangepakt en opgelost. Hetzelfde geldt voor twee derde van de verkeersonveilige situaties. Het aantal verkeersslachtoffers stabiliseert zich nu al jaren ondanks de regionale en lokale stedelijke groei en de toename van het autoverkeer. Sinds 2005 zijn er in Pijnacker-Nootdorp meer dan 10.000 inwoners bijgekomen. Het autobezit is met bijna 50% toegenomen en er zijn een kwart meer wegen in de gemeente.

We zijn dus 'Goed op weg' met ons gemeentelijk Mobiliteitsplan uit 2005, was de conclusie bij de evaluatie, maar we zijn er nog niet. Met name knelpunten op het gebied van de doorstroming, verkeersoverlast en verkeersveiligheid, vragen de komende jaren de nodige aandacht. Gelukkig staat de gemeente niet stil en zullen de komende jaren nog de nodige maatregelen worden genomen. Het Uitvoeringsprogramma voorziet in meer dan 30 maatregelen die in deze en de volgende bestuursperiode uitgevoerd kunnen worden omdat de kosten al eerder zijn meegenomen bij de besluitvorming over de afzonderlijke projecten en gedekt door (co)financiering en subsidies van het stadsgewest Haaglanden, de provincie en/ of in de grondexploitaties van onze gemeentelijke projecten. Wel heeft het college van B&W op 12 maart 2013 een bezuinigingsstrategie 2015-2018 vastgesteld om te komen tot een sluitende meerjarenbegroting 2015-2018. Bij deze bezuinigingsoperatie zullen de in het Uitvoeringsprogramma genoemde dekkingsmiddelen mogelijk ter discussie komen te staan.

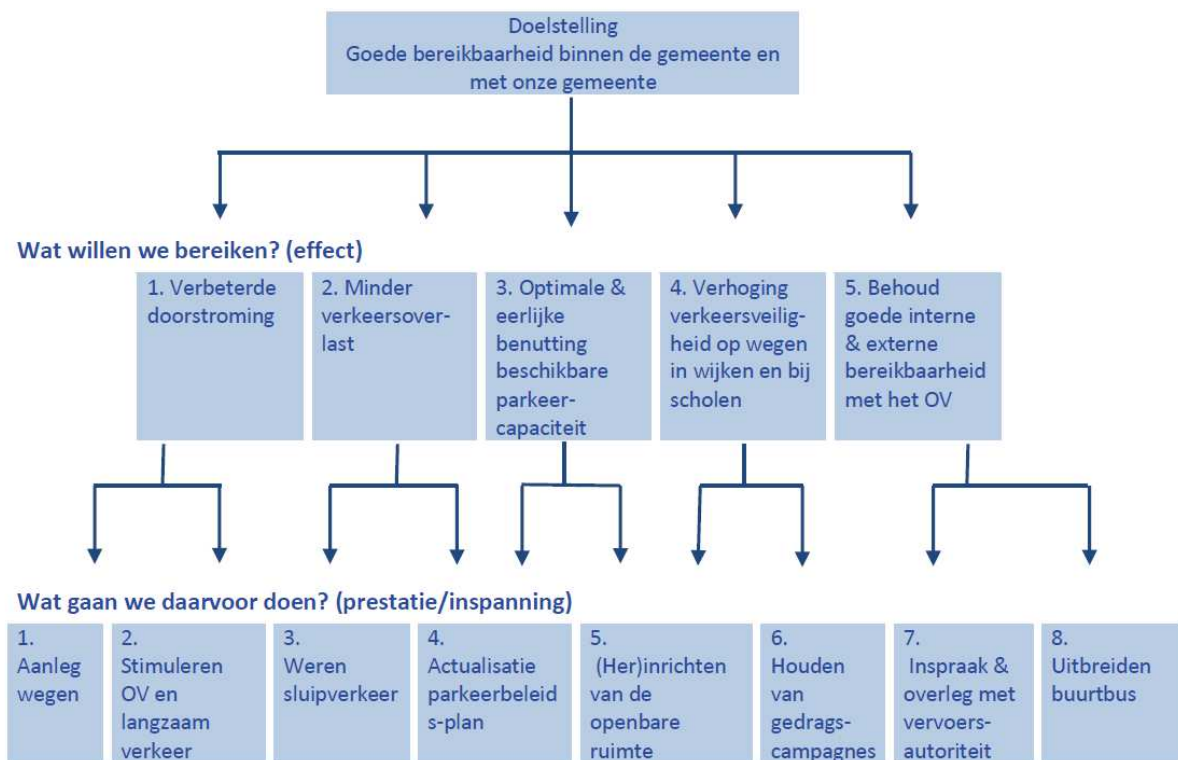
De Uitvoeringsagenda voorziet in nog eens 40 maatregelen voor de periode na 2017. Voor de kosten van deze maatregelen moet in de toekomst bij de uitwerking van de Uitvoeringsagenda nog financiële dekking worden gevonden, rekening houdend met het feit dat de gemeente vanaf 2015 structureel EUR 5 miljoen zal moeten bezuinigen. In de begroting is vooralsnog wel EUR 50.000,- per jaar opgenomen voor kleine verkeersmaatregelen.

Voor het parkeren zal in 2013 een nieuwe beleidsnota worden opgesteld. Voor de lange termijn (2025-2040) zullen nog dit jaar de verkeersoplossingen worden gezocht in de ruimtelijke structuurvisie. In het najaar zal op basis van een evaluatie meer duidelijk worden over de toekomst van de Buurtbus.

1.4. Beleidskader

Het Mobiliteitsplan is in 2005 ontwikkeld in samenhang met de Nota Integrale Toekomstvisie (Pit!) als een overkoepelend plan dat verder uitgewerkt kon worden in verschillende deelplannen. Uitwerking heeft plaatsgevonden in een Fietsplan (2006), Parkeerbeleidsplan (2006), Bewegwijzeringsplan deel 1 (2005) en de Gemeentelijke standaard essentiële herkenbaarheidsken-merken (2009). Het Beleidsplan vormt nog altijd het overkoepelende plan voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en de basis voor de doelenboom uit de programmabegroting. De waarden uit de strategische hoofdlijnen vinden we terug in de bestuurlijke Agenda 2010-2014, terwijl het geschetste streefbeeld voor de mobiliteitsontwikkeling herkenbaar is in het Bestuurlijke Uitvoeringsplan 2010-2014 en de nieuwe Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp 2040, de vervanger van Pit!

De Uitvoeringsstrategie is geheel in lijn met de doelenboom voor het programma Mobiliteit uit de programmabegroting 2013 opgesteld. De voorgestelde maatregelen in de Uitvoeringsagenda zijn onderverdeeld naar het beoogde effect van iedere maatregel, namelijk het verbeteren van de doorstroming; verminderen van de verkeersoverlast of het verhogen van de verkeersveiligheid. De maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma zijn verdeeld over de acht prestatievelden die in de doelenboom voor het programma Mobiliteit worden onderscheiden.



Twee beoogde effecten van ons mobiliteitsbeleid ontbreken in de Uitvoeringsagenda. Het betreft 'een optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit' en het 'behoud van goede interne & externe bereikbaarheid met het Openbaar vervoer'. De reden hiervoor is dat er nog dit jaar een nieuw parkeerbeleidsplan zal worden opgesteld en dat de concessieverlening van het Stadsgebied Haaglanden aan Veolia nog tot 2017 doorloopt. Of dit en hoe dit in de toekomst verder gaat, is mede afhankelijk van de mogelijke vorming van een nieuwe vervoersautoriteit, al dan niet in Metropoolverband. Hierover ontstaat in de loop van 2013 meer duidelijkheid.

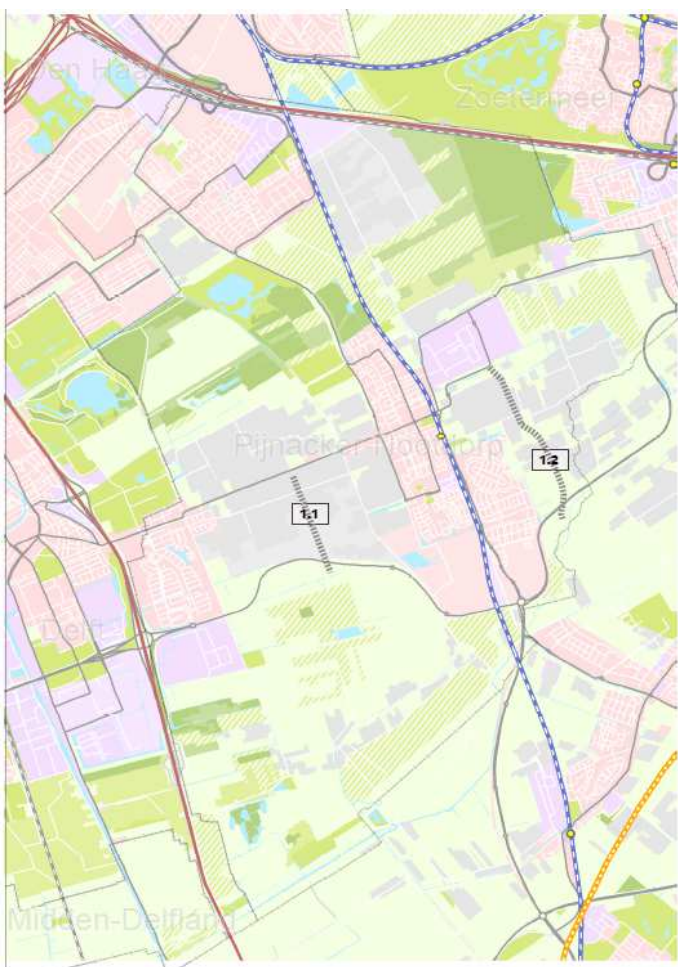
2. Uitvoeringsprogramma 2013-2017

2.1. Inleiding

Het Uitvoeringsprogramma 2013-2017 bestaat uit een lijst met concrete maatregelen die in deze en de eerst volgende bestuursperiode genomen kunnen worden, omdat daar eerder al bestuurlijke besluitvorming over heeft plaatsgevonden en omdat er ook financiële dekking voor is. De lijst met maatregelen is opgenomen in bijlage 2. In de lijst is een verwijzing gemaakt naar het oorspronkelijke Uitvoeringsprogramma uit 2005 en het Fietsplan 2006. Voor alle projecten is de financiële dekking aangegeven. Voor de autonome gemeentelijke (deel)projecten zijn ook de kosten nog eens apart benoemd. Van elke maatregel is aangegeven wat het beoogde effect is en waarop gemonitord wordt. De maatregelen zijn verdeeld over de acht prestatievelden die in de doelenboom voor het programma Mobiliteit uit de programmabegroting 2013 onderscheiden worden. In de volgende paragrafen wordt ieder prestatieveld kort toegelicht.

2.2. Aanleg wegen

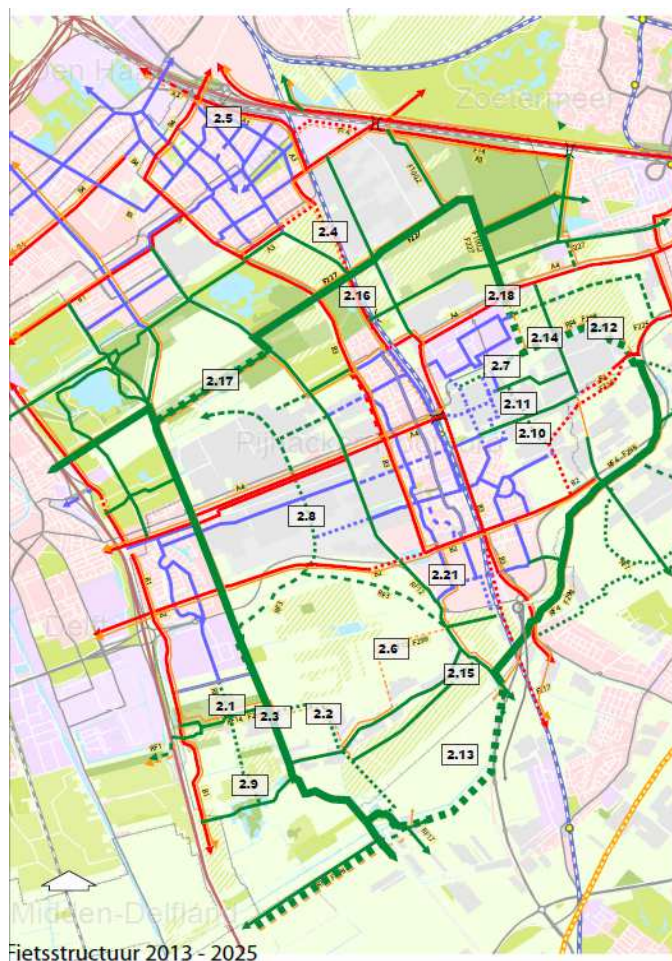
Het betreft vooral de aanleg van grote infrastructurele werken als de Tuindersweg, Komkommerweg en Oostelijke Randweg. We leggen deze wegen aan om de doorstroming op het wegennet binnen onze gemeente te verbeteren. Eind 2012 is de Tuindersweg in gebruik genomen. De Tuindersweg is een belangrijke indicator. De Tuindersweg is aangelegd om het zuidwestelijke deel van Pijnacker te ontsluiten op de N470. Dit zou moeten leiden tot een afname van het verkeer op in ieder geval de Klapwijkseweg en de Oostlaan. Binnen een jaar na de ingebruikname van de Tuindersweg zullen verkeerstellingen moeten uitwijzen wat het daadwerkelijke effect is van de Tuindersweg op de doorstroming en de bereikbaarheid binnen de gemeente. Het Uitvoeringsprogramma voorziet in de aanleg van de Komkommerweg en de Oostelijke randweg. Zodra beide wegen gereed zijn, beschikt de gemeente over de hoofninfrastructuur die in het mobiliteitsplan en Pit! was voorzien voor 2025 en hoort bij een gemeente van 65.000 inwoners. Toch kijken we in 2013 al weer vooruit. De herijking van de randweg ambities en de verbinding Pijnacker-Nootdorp zal worden betrokken bij het opstellen van een nieuwe Ruimtelijke Structuurvisie.



Nr	Code*	Maatregel	Stand van zaken april 2013
1		Aanleg wegen	
1.1	VA4/10/23	Aanleggen Komkommerweg (N470-Delftsestraatweg)	Verwerving gestart
1.2	VA8/11	Aanleg Oostelijke Randweg / FES project	Verwerving gestart
* Verwijzing codering Fietsplan / Mobiliteitsbeleidsplan			

2.3. Stimuleren OV en langzaam verkeer

Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer is een indirecte manier om het gebruik van de auto voor verplaatsing binnen en van en naar de gemeente terug te dringen. Door het treffen van voorzieningen rondom de haltes van openbaar vervoer en door de aanleg van een uitgebreid fietspadennetwerk, moet het gebruik van de auto voor verplaatsingen binnen de gemeente zich beperken tot maximaal 20% van alle verplaatsingen. En van en naar de gemeente tot maximaal 50%. Haaglanden is hierbij een belangrijke partner. Haaglanden is als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor het openbaar vervoer en subsidieert de aanleg van fietspaden. Het Uitvoeringsprogramma voorziet in meer dan 20 maatregelen. Zodra deze maatregelen zijn gerealiseerd beschikt de gemeente –op wat ontbrekende schakels in het recreatieve netwerk na- evenals bij de hoofdwegenstructuur, over een aantal jaar over het fietspadennetwerk dat was voorzien in 2025 en bij 65.000 inwoners.

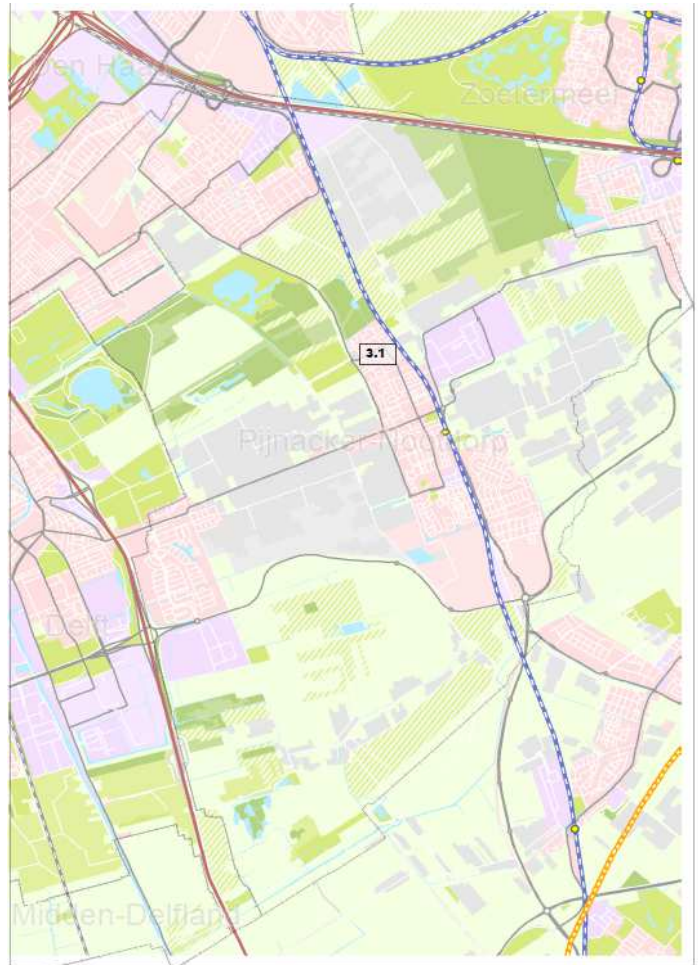


Nr	Code*	Maatregel	Stand van zaken april 2013
2		Stimuleren OV en langzaamverkeer	
2.1	VF4/5B	Aanleggen fietspad recreatiegebied Ruyven - bedrijventerrein Ruyven	Verwerving gestart
2.2	VF4/5A	Aanleggen fietspad Oude Leede Wilgenweg - Zuideindseweg	Verwerving gestart
2.3		Aanleggen fietspad en brug Zuideindseweg	Verwerving gestart
2.4	VF8	Aanleggen fietspad Pijnacker - Nootdorp langs spoor fase 4 (Laakweg-Hofweg)	In voorbereiding
2.5	VF1	Fietsverbinding Nieuweveen - Kastanjelaan Nootdorp	In voorbereiding
2.6	VF23	Fietspad Onderweg doortrekken naar Polderweg	In voorbereiding
2.7	VF25	Aanleggen fietspad Ackerswoude / Groenzoom (tracé Molenlaan / deelgebied 4 Groenzoom / Boezem)	In voorbereiding
2.8	VF29	Aanleggen fietspad langs Komkommerweg	Verwerving gestart
2.9	VF32	Aanleggen fietspad vanaf Ruyven naar Ackerdijkseweg	Verwerving gestart
2.10	VF37	Aanleggen fietspad Oostelijke Randweg tot Hoogseweg	Verwerving gestart
2.11	VF37	Aanleggen fietspad Oostelijke Randweg tot Ackerswoude	Verwerving gestart
2.12	VF47A	Aanleggen fietspad in de Groenzoom	In uitvoering
2.13	VF50	Aanleggen fietspad in de Bergboezem	In uitvoering
2.14	VF47B	Aanleggen fietspad oostkant Groenzoom aansluiting op Pieter Bregmanpad	In uitvoering
2.15	VF63	Aanleggen fietspad Onderweg / Groene Kade	In uitvoering
2.16		Verbeteren/asfalteren fietspad Oudeweg	Nog niet gestart
2.17		Verbreden fietspad Virulypad	Nog niet gestart
2.18		Oplossen knelpunt Katwijkerlaan	Nog niet gestart
2.19		Realiseren digitale reisinformatiepanelen bus- en tramhaltes (niet op kaart)	In uitvoering
2.20		Aanleg fietsenstalling bij haltes (niet op kaart)	In uitvoering
2.21	VF10	Aanleggen fietspad Floralaan / Keijzershof	In voorbereiding
* Verwijzing codering Fietsplan / Mobiliteitsbeleidsplan			

2.4. Weren sluipverkeer

Wegen die gezien hun functie en vormgeving niet gebruikt worden waar ze voor bedoeld zijn, krijgen vroeg of laat met problemen te maken. Dat kan verkeersonveiligheid zijn of verkeersoverlast maar ook beperking van de doorstroming. Gebiedsontsluitingswegen met een lokale functie waar veel intergemeentelijk verkeer op zit of erftoegangswegen met veel doorgaand verkeer lopen op die manier vol en zijn moeilijk toegankelijk en oversteekbaar. De opgave is om het gebruik in overeenstemming te brengen met de functie en de vormgeving, zodat sluipverkeer kan worden geweerd. Deze maatregel zal worden toegepast in Pijnacker-Noord.

Een ander bekend en tegelijkertijd omstreden middel zijn de pollers. Het weren van sluipverkeer mag niet leiden tot het verschuiven van een verkeersprobleem naar wegen die niet berekend zijn op extra verkeer. Het meest effectief zijn alternatieve routes voor doorgaand verkeer. Het gaat daarbij meestal om ingrijpende of dure maatregelen zoals de aanleg van nieuwe wegen. Daarin voorziet deze Uitvoeringsstrategie niet. Wel worden de randwegambities Pijnacker en de verbinding Pijnacker-Nootdorp nog dit jaar betrokken bij het opstellen van de ruimtelijke structuurvisie. Daarna kan worden bepaald hoe we samenhang brengen in de functie, het gebruik en de vormgeving van ons hoofdwegenstructuur.



Nr	Code*	Maatregel	Stand van zaken april 2013
3		Weren sluipverkeer	
3.1		Realisatie 30 km/u zone en maatregelen Pijnacker-Noord	In uitvoering
* Verwijzing codering Fietsplan /Mobiliteitsbeleidsplan			

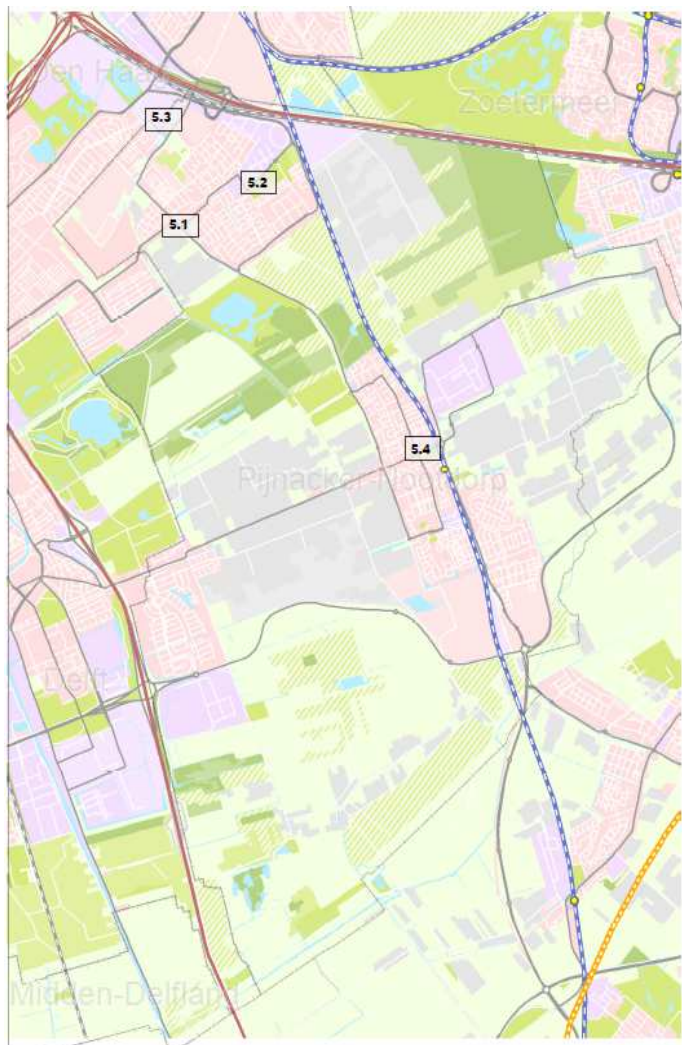
2.5. Actualiseren parkeerbeleidsplan

Actualisatie van het Parkeerbeleidsplan is nodig vanwege de situatie rondom de parkeergarages in de centra en met het oog op de toekomst vanwege de autonome groei van het autobezit en nieuwe ontwikkelingen als elektrisch rijden en autodelen. Het nieuwe Parkeerbeleidsplan zal nog dit jaar ter vaststelling aan de raad worden aangeboden. Het nieuwe Parkeerbeleidsplan zal niet alleen moeten leiden tot een vermindering van de overlast van geparkeerde auto's, maar moet ook bijdragen aan een optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit.

Nr	Code*	Maatregel	Stand van zaken april 2013
4		Actualisatie parkeerbeleidsplan	
4.1		Opstellen parkeernota	In Voorbereiding
* Verwijzing codering Fietsplan /Mobiliteitsbeleidsplan			

2.6. Herinrichten van de openbare ruimte

Verhoging van de verkeersveiligheid en een optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit zijn de voornaamste mobiliteitsredenen om de openbare ruimte opnieuw in te richten. Het Uitvoeringsprogramma voorziet in een vijftal maatregelen, waaronder twee varianten voor de reconstructie van het knooppunt Oostlaan-Klapwijkseweg. De reconstructie van het knooppunt Oostlaan-Klapwijkseweg was in tijd gekoppeld aan de ontwikkeling van de wijk Ackerswoude. Door vertraging in de ontwikkeling van de nieuwe wijk is de reconstructie steeds uitgesteld. Door de bezuinigingen is bovendien nog slechts een bedrag van €2,2 mln beschikbaar. Een reconstructie op korte termijn is noodzakelijk. Na de werkzaamheden aan de RandstadRailhalte en de tijdelijke omleiding van het treinspoor is het kruispunt provisorisch gerepareerd, maar voldoet niet meer aan de verkeersveiligheids- en bereikbaarheidseisen. Binnen het nu beschikbare budget is een minimum variant ontworpen. Deze mist de gewenste stedenbouwkundige verknoping van AckersWoude met de RandstadRail en het centrum, en er ontbreken essentiële onderdelen zoals een P&R-terrein. Momenteel zijn er gesprekken met het stadsgewest Haaglanden over subsidieverlening, zodat de gewenste variant toch gerealiseerd kan worden. Afhankelijk van de beschikbare middelen zal het Algemeen Bestuur van Haaglanden hierover in juni 2013 een beslissing nemen. Vooralsnog gaan we in het Uitvoeringsprogramma uit van twee varianten.



Nr	Code*	Maatregel	Stand van zaken april 2013
5		(Her)inrichten van de openbare ruimte	
5.1		Reconstructie krp Oudeweg / Molenweg, fietstroken, snelheidsremmers Molenweg	In uitvoering
5.2		Verkeersveiligheidsmaatregelen Kruisweg	In voorbereiding
5.3		Herinrichting Vrouwtjeslant (30 km/u)	In uitvoering
5.4		Reconstructie Oostlaan minimale variant / voorkeur variant	In voorbereiding
* Verwijzing codering Fietsplan / Mobiliteitsbeleidsplan			

2.7. Houden gedragscampagnes

Gedragscampagnes moeten een bijdrage leveren aan de verhoging van de verkeersveiligheid. Om de kosten te beperken en de effectiviteit te verhogen zal zoveel als mogelijk worden aangesloten bij de regionale (Haaglanden) en landelijke campagnes:

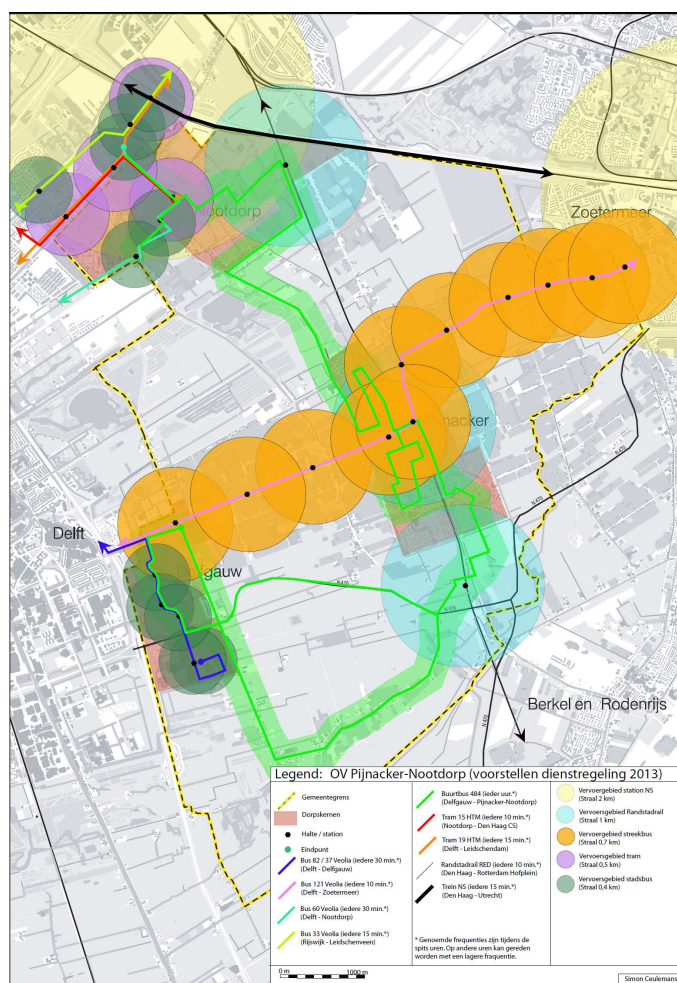
- BOB (alcohol)
- 30 maakt de buurt weer prettig (snelheid)
- De scholen zijn weer begonnen (scholen)
- Val op (fiets) verlichting

Naast de jaarlijks terugkerende campagnes is geconstateerd dat de doelgroepen, jonge fietsers (12-15 jaar), jonge bromfietzers (16-17 jaar) en oudere fietsers (60-74 jaar) extra aandacht behoeven. In het rapport Kansen voor verkeersveiligheid is in 2011 geconstateerd dat landelijk onder deze drie aandacht groepen een hoger aantal slachtoffers (doden, ziekenhuisopname en overige verwondingen) zijn gevallen. De gemeente gaat daarom onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het gedrag van deze kwetsbare groepen verkeersdeelnemers te beïnvloeden.

Nr	Code*	Maatregel	Stand van zaken april 2013
6		Houden van gedragscampagnes	
6.1		Wisselen bebording gedragscampagnes: BOB (alcohol) 30 maakt de buurt weer prettig (snelheid) De scholen zijn weer begonnen (scholen) Val op (fietsverlichting)	Jaarlijks
6.2	Uren	Onderzoek kwetsbare doelgroepen fiets	Nog niet gestart
6.3		Bordbusters (scholen zijn weer begonnen)	Jaarlijks
6.4		Snelheidsdisplays	Jaarlijks
6.5		Materiaal scholen theoretisch fietsexamen	Jaarlijks
6.6		Bijdrage verkeersbrigadiers	Jaarlijks
* Verwijzing codering Fietsplan /Mobiliteitsbeleidsplan			

2.8. Inspraak en overleg vervoersautoriteit

Om de dienstregeling en het openbaar vervoer aanbod in de gemeente op peil te houden wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheden en overlegmomenten met de vervoersautoriteit Haaglanden. Door een nauwere lokale betrokkenheid bij bijvoorbeeld de buurtbus (zie 2.9) nemen niet alleen de gemeentelijke rechten maar ook de plichten toe. Tegelijkertijd zou de mogelijke metropoolvorming een nieuwe en grotere vervoersautoriteit weer meer op afstand kunnen zetten. Of dit en hoe dit in de toekomst verder gaat, is nu nog niet bekend. Hierover ontstaat in de loop van 2013 meer duidelijkheid. Tot die tijd spannen we ons in het kader van Uitvoeringsprogramma wel in om er, via inspraak en overleg met de vervoersautoriteit en de vervoersmaatschappijen, voor te zorgen dat zoveel als mogelijk reizigers in en naar onze gemeente gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Op dit moment wordt druk overlegd over de dienstregeling 2014.



Nr	Code*	Maatregel	Stand van zaken april 2013
7		Inspraak & overleg met vervoersautoriteit / stadsgewest Haaglanden	
7.1	uren	Inspraak & overleg met vervoersautoriteit / stadsgewest Haaglanden	Continu
* Verwijzing codering Fietsplan / Mobiliteitsbeleidsplan			

2.9. Uitbreiden buurtbus

Sinds eind 2011 rijdt er een buurtbus tussen Pijnacker en Nootdorp ter vervanging van de door het Stadsgewest Haaglanden wegbezuinigde buslijn 61. Hierdoor rijden in Pijnacker-Nootdorp twee buurtbussen als aanvullend openbaar vervoer. Eén tussen Pijnacker en Delfgauw en één tussen Pijnacker en Nootdorp. De buurtbus tussen Pijnacker en Delfgauw zit in oude concessieafspraken en zal in ieder geval tot einde concessie 2017 behouden blijven.

Voor de buurtbus tussen Pijnacker en Nootdorp zijn aparte afspraken gemaakt met het Stadsgewest Haaglanden. Deze bus had in 2012 minstens 5000 instappers moeten hebben. Dit aantal is helaas niet gehaald. Wegens aanloopproblemen en een hoge klantwaardering is deze proef met nog een jaar verlengd met de harde voorwaarde dat de buurtbus in 2013 wel 5000 instappers behaalt.

Wanneer de buurtbus wederom geen 5000 instappers behaalt dan zal samen met het Stadsgewest Haaglanden gekeken worden of, en zo ja onder welke voorwaarden de buurtbus tussen Pijnacker en Nootdorp kan blijven rijden. Vooruitlopend op de evaluatie onderzoekt de gemeente of de buurtbus in sommige gevallen niet ter vervanging van de Regiotaxi kan worden ingezet. De Regiotaxi is vraagafhankelijk vervoer en werkt op afroep. Mensen met een WMO indicatie kunnen tegen een gereduceerd tarief (vergelijkbaar met regulier OV tarief) gebruik maken van de Regiotaxi. De gemeente subsidieert het resterende bedrag. De indruk bestaat dat veel mensen die wekelijks gebruik maken van de Regiotaxi en reizen binnen de gemeentegrenzen van Pijnacker-Nootdorp evengoed dan wel niet beter en voordeliger gebruik zouden kunnen maken van de buurtbus. Onderzocht wordt hoe groot deze doelgroep is en wat de mogelijkheden zijn.

Nr	Code*	Maatregel	Stand van zaken april 2013
8		Uitbreiden Buurtbus	
8.1		Uitbreiden Buurtbus	Pilot 2013
* Verwijzing codering Fietsplan /Mobiliteitsbeleidsplan			

3. Uitvoeringsagenda 2017-2025

3.1. Inleiding

Voor het opstellen van de Uitvoeringsagenda is gebruik gemaakt van de expertise van Royal HaskoningDHV. De Uitvoeringsagenda geeft een overzicht van verwachte knelpunten met de daarbij te nemen maatregelen in de periode 2017-2025. Het gaat hierbij om knelpunten en maatregelen welke voorzien zijn bij groei van de gemeente en bij toename van het autobezit. De maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de doorstroming, het verminderen van verkeersoverlast en om de verkeersveiligheid te vergroten en zijn passend binnen het huidige beleid. Voor deze maatregelen is nog geen budget beschikbaar. Gestreefd wordt de financiering zoveel als mogelijk te koppelen aan beheer- en onderhoudsbudgetten en de mogelijkheden te verkennen cofinanciering te verkrijgen vanuit bijvoorbeeld het IPVV.

De Uitvoeringsagenda mobiliteit betreft een lijst met maatregelen voor de middellange termijn (tot 2025) om de verkeersknelpunten aan te pakken. Aangezien het uit financieel oogpunt niet realistisch is om alle knelpunten aan te pakken en het niet noodzakelijk is alle 'oude' uitvoeringsmaatregelen uit te voeren, zijn de maatregelen geprioriteerd. Waarbij maatregelen welke niet meer noodzakelijk zijn, geen plek hebben in de agenda. In de Uitvoeringsagenda zijn ook geen maatregelen opgenomen voor OV en parkeren.

De knelpunten, met daarbij de aanleiding/onderbouwing, de eventueel te nemen maatregelen, de prioriteitstelling en een globale schatting van de kosten zijn in facts-sheet uitgewerkt en weergegeven in een tabel (zie respectievelijk bijlage 1 en 2). In dit hoofdstuk zijn de maatregelen, en de prioriteitstelling met betrekking tot achtereenvolgens, "het verbeteren van de doorstroming", "het terugdringen van verkeersoverlast, en "het vergroten van de verkeersveiligheid" beschreven.

3.2. Maatregelen om de doorstroming te verbeteren

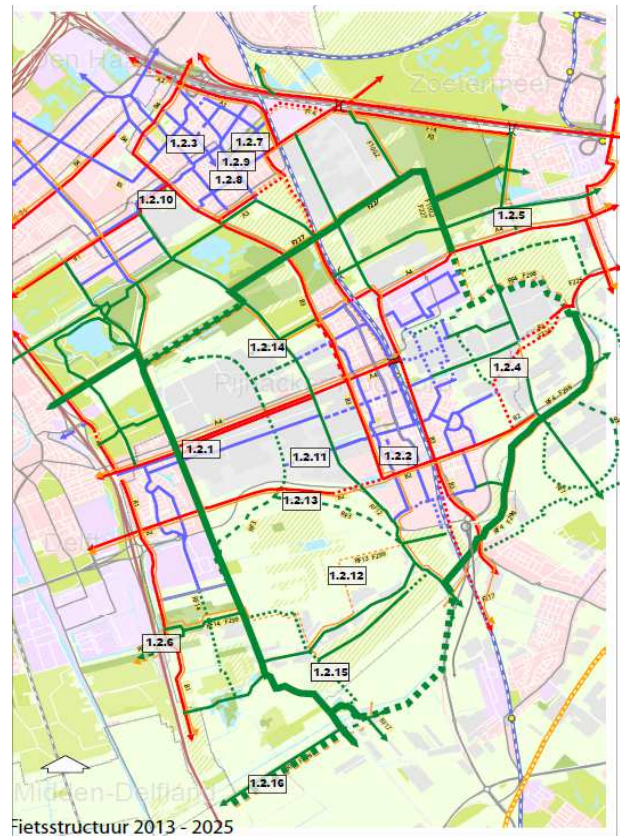
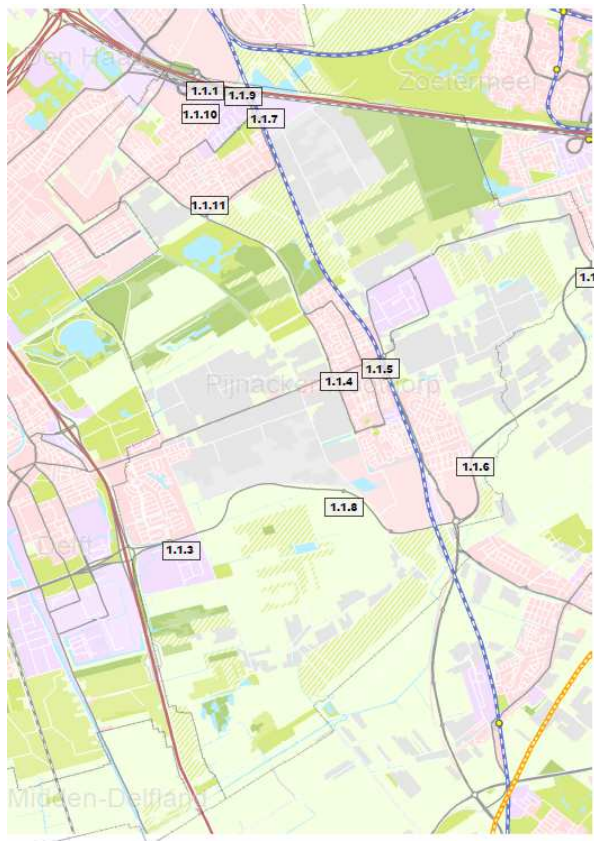
Een goede doorstroming/verkeersafwikkeling van het autoverkeer op de wegen, binnen en naar onze gemeente is een belangrijke voorwaarde voor een goede autobereikbaarheid. Het toetsen van de verkeersafwikkeling is gebeurd op basis van beschikbare gegevens over verkeersstromen uit tellingen en/of het verkeersmodel voor 2020 en het toepassen van de (Meerstrooks)rotondeverkenner en Cocon.

De Meerstrooksrotondeverkenner is een programma waarmee de verkeersafwikkeling op rotondes kan worden geanalyseerd. Indien een enkelstrookrotonde niet voldoet, wordt aangegeven of en zo ja, welk type meerstrooksrotonde wel voldoet. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de verzadigingsgraad. Dit is het resultaat van de intensiteit gedeeld door de capaciteit. Een verzadigingsgraad van hoger dan 0,8 is hierbij aangeduid als knelpunt. Uit ervaring blijkt dat bij hogere waarden dan 0,8 er regelmatig sprake kan zijn van wachtrijvorming. Dit leidt tot problemen met de doorstroming op een rotonde. Daarnaast wordt de maatgevende richting van het knelpunt aangegeven, de richting waarbij de kans op wachtrijen het grootst is.

Cocon is ingezet om de verkeersafwikkeling op met verkeerslichten geregelde kruispunten te analyseren. Hierbij is een cyclustijd van meer dan 90 seconden aangeduid als knelpunt. Bij een langere cyclustijd moeten bestuurders te lang wachten voor een verkeerslicht. Dit is een standaard waarde voor het bepalen van een knelpunt op een met verkeerslichten geregeld 'gemiddeld' kruispunt binnen de bebouwde kom, en goed toepasbaar op de kruispunten in Pijnacker-Nootdorp.

Er zijn voor de gemeente in grote lijnen twee mogelijkheden om de verkeerdruk te verminderen en de doorstroming te verbeteren. Enerzijds door de uitbreiding van de bestaande weg- en knooppuntcapaciteit en anderzijds door terugdringen van het aanbod autoverkeer. De gemeente zet zowel in op uitbreiding van de wegcapaciteit, door de aanleg van nieuwe en reconstructie van bestaande wegen, als op het terugdringen van het autoaanbod op onze wegen door stimulering van het OV-gebruik en langzaam verkeer en door het zoveel als mogelijk weren van sluiptverkeer. De Oostelijke Randweg en de Komkommerweg zijn voorlopig de laatste nog te realiseren nieuwe wegen. De randweg om Pijnacker en de tweede verbinding Pijnacker-Nootdorp worden meegewogen in de structuurvisie en zijn daardoor niet opgenomen in de Uitvoeringsagenda.

Voor de wegreconstructie maatregelen is op basis van de ingeschatte ernst van de knelpunten een prioritering van de knelpunten gemaakt. De ingeschatte ernst is gebaseerd op de functie in het netwerk, de beschikbaarheid, aanwezige alternatieve routes, (economische) bereikbaarheidsgebieden en of het nu al een knelpunt is of een toekomstig knelpunt. Voor de maatregelen ter stimulering van het OV- en langzaam verkeergebruik zijn deze gebaseerd op de functie in het fietsnetwerk (lokaal, regionaal, school, werk of recreatief), de relatie met gebiedsontwikkeling, (verwachte) grootte van de fietsstromen, bijdrage aan verkeersveiligheid en het ontbreken van (reële) alternatieve routes. In de tabel zijn de uit de modelberekeningen afkomstige te verwachten maatregelen en prioriteitstelling weergegeven om de doorstroming in de toekomst verder te verbeteren. Wellicht zijn naar de toekomst toe ook andere maatregelen nodig zoals aandacht voor de doorstroming op knooppunten. Bestuurlijk zijn ontmoedigingsmaatregelen tegen autogebruik in ieder geval geen optie.



1.	Maatregelen om de doorstroming te verbeteren	
Nr	Maatregel	prioriteit
1.1	Aanpassen wegen	
1.1.1	Ombouwen rotonde naar kruispunt met VRI Hofweg /Veenkamp	1
1.1.2	Ombouwen rotonde N470 / Berkelseweg naar kruispunt met VRI (in overleg met provincie)	1
1.1.3	Provincie bouwt rotonde N470- Laan van Ruyven om naar kruispunt met VRI, is al gepland en om deze reden niet geraamd.	1
1.1.4	Monitoren van de situatie rotonde westlaan Nootdorpseweg (ook fietspaden), onderdeel van monitoringsplan gemeente.	2
1.1.5	Monitoren van de situatie rotonde Oostlaan-Emmastraat (ook fietspaden), onderdeel van monitoringsplan gemeente.	2
1.1.6	Monitoren ontwikkeling kantorencomplex en ontwikkeling Keijzershof Rotonde Klapwijkseweg / Rietlanden	2
1.1.7	Ombouwen rotonde rotonde Hofweg-Heron naar kruispunt met VRI en rijstrookverdubbeling, van 2x1 naar 2x2 tussen A12 en De Poort. Eerst maatregel 1.1 uitvoeren.	2
1.1.8	Voorlopig worden er geen maatregelen voorgesteld voor de Rotonde N470-Tuindersweg In overleg met provincie tot maatregelen komen, indien nodig in toekomst.	2
1.1.9	Eerst uitvoeren maatregel 1.1 en 1.7 en monitoren van de situatie. Indien nodig ombouwen rotonde Hofweg-De poort naar kruispunt met VRI	3
1.1.10	VRI Laan van Nootdorp-Veenweg optimaliseren (richting Veenweg)	3
1.1.11	Busluizen kievietsbloem ter hoogte van Aardakker verwijderen	3
1.2	Stimuleren langzaam verkeer	
1.2.1	Aanpassen fietspad Swanecampen langere helling of aanpassen fietspad flauwe bocht	1
1.2.2	Verbreden utilitair fietspad tot fiets / voetpad bij Baken / Regge	1
1.2.3	Doortrekken fietspad langs RKDEO	1
1.2.4	Aanleggen utilitair fietspad Oostelijke Randweg / Kleihoogt	2
1.2.5	Aanleggen fietspad Rokkeveen / Zoetermeer	2
1.2.6	Ongelijkvloerse kruising gecombineerd ecoduct i.v.m. utilitaire verbinding Pijnacker-Delfgauw-Delft Technopolis	2
1.2.7	Aanleggen utilitair fietspad verlengde Kastanjelaan	2
1.2.8	Aanleg fiets-/ voetgangersbrug en fietspad tussen Heiligenbloem en Burg. Winkellaan	2
1.2.9	Aanleg fietspad Burg. Winkellaan - Poort van Oosteinde	2
1.2.10	Aanleggen utilitair fietspad Braslaan / Oudeweg	3
1.2.11	Verlenging utilitair fietspad Hoefpad naar de Komkommerweg	3
1.2.12	Aanleggen recreatieve fietspaden Oude Leede (Wilgenweg - groende Kade)	1
1.2.13	Aanleggen 1,5 m breed asfaltstrook of egaliseren bestaande halfverharding	2
1.2.14	Aanleggen recreatief fietspad Rijskade Vrederustlaan	2
1.2.15	Aanleggen recreatief fietspad Bovenmolenweg aansluiting op Bergboezem	3
1.2.16	Opwaarderen recreatieve fietsroute Berkelse Zweth incl. tunnel A13	3

3.3. Maatregelen om de verkeersoverlast terug te dringen

Stimulering van het OV-gebruik en van langzaam verkeer en het weren van sluipverkeer draagt niet alleen bij aan een verbeterde doorstroming. Deze inspanningen moeten ook zorgen voor minder overlast door met name rijdende en in mindere mate geparkeerde auto's en vrachtauto's. Het gaat hierbij om maatregelen tegen luchtvervuiling, geluidsoverlast, trillingen en parkeeroverlast welke de leefbaarheid moeten verhogen. Wat betreft parkeren en overlast worden de maatregelen benoemd in het, in 2013 te actualiseren, parkeerbeleidsplan.

Bij het analyseren van de knelpunten op het gebied van de leefbaarheid is uitgegaan van de beschikbare gegevens over intensiteit en snelheid, in combinatie met ongevalgegevens, Google Maps informatie, ontwerpen en lokale informatie over de betreffende wegvakken. Resterende en nieuw te verwachten knelpunten, maatregelen en prioritering zijn in onderstaande tabel weergegeven. De prioriteit is gebaseerd op veelvoorkomende klachten met daaruit voortvloeiende metingen.

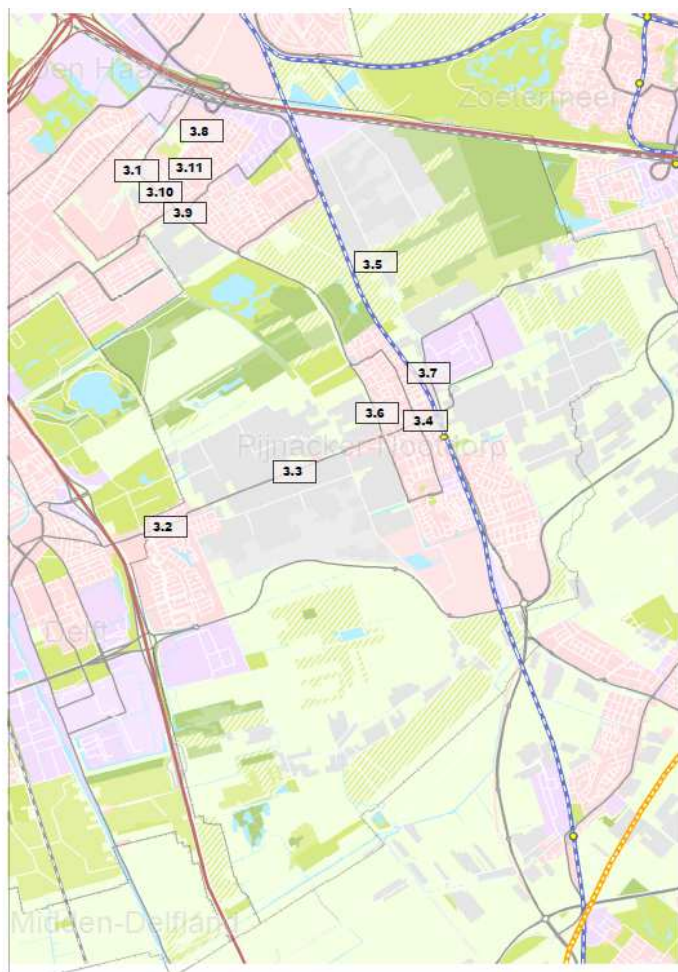


2. Maatregelen om de verkeersoverlast terug te dringen		
Nr	Maatregel	prioriteit
2.1	Inrichting Katwijkerlaan conform ETW + snelheidsremmende maatregelen.	1
2.1	Krappere uitbuigingen ter hoogte van kruispunten Hofweg.	2

3.4. Maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten

Om de verkeersveiligheid te verhogen zet de gemeente in op het nemen van fysieke maatregelen in de openbare ruimte en gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers door het houden van campagnes. Fysieke maatregelen worden genomen op basis van het rapport Kansen voor verkeersveiligheid dat in 2011 is vastgesteld en waarin de belangrijkste knelpunten zijn geïnventariseerd. In 2012 zijn alle maatregelen genomen waar financiering voor beschikbaar was. Resterende en nieuw te verwachten knelpunten, maatregelen en prioritering zijn in onderstaande tabel weergegeven. De prioriteit is gebaseerd op onder andere de link met het verkeersveiligheidsplan 'Kansen voor verkeersveiligheid' en veelvoorkomende klachten met daaruit voortvloeiende metingen en schoolroutes.

Bij het analyseren van de knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid is uitgegaan van de beschikbare gegevens over intensiteit en snelheid, in combinatie met ongevalgegevens, Google Maps informatie, ontwerpen en lokale informatie over de betreffende wegvakken.



3. Maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten		
Nr	Maatregel	prioriteit
3.1	Kruispuntplateau (klinkers) en kleur Kruispunt Kerkweg Kon. Julianastraat	1
3.2	Inrichting Delftsestraatweg-Graaf Willen II Laan tot een gelijkwaardig kruispunt d.m.v. een attentieverhogend kruispuntplateau en het verwijderen van asmarkering.	1
3.3	Inrichten Delftsestraatweg als Zone 60 met 3-1 markering en aanbrengen asmarkering op het fietspad	1
3.4	1. Straal rotonde Emmastraat / Oostlaan verkleinen, fietspaden vloeiender laten verlopen. 2. Herinrichting westzijde Emmastraat	2
3.5	1. Snelheidsremmende maatregelen Nieuwkoopseweg 2. Verbreden kunstwerk Nieuwkoopseweg (al gepland, niet meegenomen in raming)	2
3.6	Fietsoversteek Laan van Nootdorp is verbeterd. Op lange termijn situatie volledig reconstrueren i.s.m. regio Haaglanden. Monitoren situatie fietsers.	3
3.7	Aanbrengen nieuw asfalt + markering op het fietspad. Het aanbrengen van een kruispuntplateau incl druppels t.h.v. Vlielandseweg-Boezemweg	2
3.8	Aanbrengen busplateaus Oosteinde en twee versmallingen ter hoogte van de kruising.	2
3.9	Opvallend plateau oversteekplaats Kerkweg-Noordweg, aanpassen hekwerk en plaatsen fietssluis.	3
3.10	Kruispunt verduidelijken en gelijkwaardigheid benadrukken, aanleggen van snelheidsremmende maatregelen en het aanleggen van een voetpad.	3
3.11	Toepassen van 2 snelheidsremmende plateaus Meidoornlaan Nootdorp	3

4. Monitoring en evaluatie

4.1. Inleiding

Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma 2013-2017 en de Uitvoeringsagenda 2017-2025 hebben we ons bij iedere maatregel de vraag gesteld wat we er mee willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat het mag kosten. Wat bij de evaluatie van het Mobiliteitsplan duidelijk is geworden is dat, deze vragen moeilijk te beantwoorden zijn zonder goede, gedegen en periodiek beschikbare beleidsinformatie. We zijn weliswaar goed op weg, maar de vraag of dit ook de goede weg is, is veel moeilijker te beantwoorden. Om die reden mag het monitoren en evalueren van beleid niet ontbreken in deze Uitvoeringsstrategie. De realisatie van de Uitvoeringsstrategie wordt vanaf nu continu gemonitord en er wordt jaarlijks verslag gedaan van de prestatie- en effectindicatoren in een beleids- en management informatierapportage Mobiliteit en via de producten P&C-cyclus. Evaluatie van de Uitvoeringsstrategie vindt plaats eind 2017. Op dat moment moet het Uitvoeringsprogramma gereed zijn en gaat de termijn van de Uitvoeringsagenda in. De Uitvoeringsstrategie Mobiliteit vormt de nulmeting van diverse normen en afspraken bij verschillende effect- en prestatie-indicatoren die in de programmabegroting 2013-2016 nog niet konden worden ingevuld. Ten behoeve van de nulmeting is door Quint Result in samenwerking met TNS NIPO onderzoek gedaan naar de tevredenheid van onze inwoners over het verkeer en vervoer binnen en met de gemeente. De resultaten zijn verwerkt in onderstaand overzicht met indicatoren. De gestelde normen en de gemaakte afspraken zullen in de programmabegroting van 2014 worden opgenomen.

Effect	Indicator	Norm/afspraken
1. Verbeterde doorstroming	verkeerdruk	weg- en knooppuntcapaciteit
	tevredenheid inwoners en ondernemers	minimaal 75% van de bewoners en ondernemers in 2017
2. Minder verkeersoverlast	luchtkwaliteit	wettelijke norm
	verkeerslawaaï	wettelijke norm
	cijfer leefbaarheidsmonitor	In 2013 Gemiddeld hoger en per wijk minimaal gelijk aan 2011
3. Optimale & eerlijke benutting beschikbare parkeercapaciteit	parkeerdruk	maximaal 95%
	tevredenheid inwoners en ondernemers	in de centra minimaal 75% van de bewoners en ondernemers in 2017. In de wijken minimaal 75% van de bewoners in 2017.
4. Verhoging verkeersveiligheid op wegen in wijken en bij scholen	aantal verkeersslachtoffers	minder dan het landelijk gemiddelde
	tevredenheid inwoners en ondernemers	minimaal 70% van de bewoners en ondernemers
5. Behoud goede interne & externe bereikbaarheid met het OV	aantal reizigers	NTB bij vorming vervoersautoriteit
	tevredenheid inwoners en ondernemers	minimaal 50% van de bewoners en ondernemers in 2017
Prestatie/inspanning	Indicator	Norm/afspraken
	Komkommerweg	ingebruikname 2016
	Oostelijke randweg	ingebruikname 2015/ 2016
2. Stimuleren OV en langzaam verkeer	aandeel in wijze van verplaatsen	minimaal 80% voor verplaatsingen binnen de gemeente en 50% voor verplaatsingen van en naar de gemeente
3. Weren sluipverkeer	samenhang functie; gebruik & vormgeving van onze weg	aantal wegen met mismatch in 2017 maximaal gelijk aan 2013
4. Actualisatie parkeerbeleidsplan	vaststelling door de raad	2013
5. (Her)inrichten van wegen	aangepaste knelpunten	conform Rapport Kansen voor verkeersveiligheid
	aanleg extra parkeerplaatsen	parkeerbeleidsplan/ geactualiseerd parkeerbeleidsplan. 1 ^e helft 2013
6. Houden van gedragcampagnes	hoeveelheid campagnes	aansluiting landelijk/ regio
7. Inspraak & overleg met vervoersautoriteit	dienstregeling	dekkingsgraad in 2017 minimaal gelijk aan 2013
8. Uitbreiden buurtbus	aantal reizigers	5000 per jaar
	tevredenheid reizigers	In 2017 minimaal gelijk aan cijfer (7,8) 2012

In de volgende paragrafen worden effectindicatoren bij de maatregelen uit de Uitvoeringsagenda apart toegelicht, zodat deze als input kunnen worden gebruikt bij het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2014-2017. De indicatoren bij een optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit komen terug in het op te stellen parkeerbeleidsplan. De indicatoren bij behoud van een goede interne & externe bereikbaarheid met het openbaar vervoer zijn afhankelijk van de vorming van de nieuwe vervoersautoriteit en de evaluatie van de buurtbus in de tweede helft van dit jaar.

4.2. Indicatoren en normen bij het verbeteren van de doorstroming

Tot nu toe gold een gemiddelde reistijd van autoverplaatsing binnen de hele gemeente als norm. De verkeerdruk op afzonderlijke wegen en knooppunten is echter een veel betere indicator. Wegen en knooppunten van wegen hebben namelijk, afhankelijk van hun functie en vormgeving een gelimiteerde capaciteit en doorstroomsnelheid. Zolang het verkeersaanbod de maximale capaciteit van een weg of knooppunt niet overschrijdt en de doorstroomsnelheid kan worden gehaald, spreken we van een goede doorstroming. Verkeerstellingen geven inzicht in het actuele verkeersaanbod. Aan de hand van modelberekeningen kan worden bepaald of en waar er in de toekomst mogelijk capaciteitsproblemen gaan ontstaan.

Zolang de gemeente en het autobezit blijft groeien, blijven maatregelen om de doorstroming te verbeteren nodig. Om te weten of de maatregelen ook het beoogde effect hebben en (gevoelsmatig) daadwerkelijk de doorstroming verbeteren worden bewoners jaarlijks via het Mobiliteitstevredenheid onderzoek geënquêteerd en gevraagd naar de tevredenheid. Uit het Mobiliteitstevredenheidsonderzoek welke voor het eerst in 2012 is gehouden, bleek 54% tevreden te zijn over de doorstroming. De komende jaren worden de Oostelijke Randweg en Komkommerweg nog gerealiseerd en zullen diverse reconstructies aan wegen plaats vinden. Als norm hanteren we daarom 75% tevredenheid van bewoners en ondernemers in 2017.

Doel	Indicator	Norm
1. Verbeterde doorstroming	verkeerdruk	weg- en knooppuntcapaciteit
	tevredenheid inwoners en ondernemers	Minimaal 75% tevredenheid van bewoners en ondernemers in 2017

4.3. Indicatoren en normen bij het verminderen van de verkeersoverlast

De luchtkwaliteit en verkeerslawaaï langs wegen zijn belangrijke objectieve indicatoren, waarvoor wettelijke normen gelden. Vanuit het Programma leefbaarheid en veiligheid wordt er voor gewaakt dat deze normen niet worden overschreden. Mede doordat de afgelopen jaren uitvoering is gegeven aan het Plan van Aanpak luchtkwaliteit zijn er geen overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit in onze gemeente. De isolatie van bestaande woningen waar de geluidnormen worden overschreden, gaan gewoon door. Voor nieuwe situaties geldt het vastgestelde Gebiedsgericht geluidbeleid. Wettelijke normen zijn er niet voor de overlast van geparkeerde auto's. Dat die overlast er wel is, blijkt uit de twee jaarlijks leefbaarheidsmonitor. Ondernemers en inwoners ervaren in toenemende mate een tekort aan parkeerruimte, terwijl bewoners zich storen aan teveel en verkeerd geparkeerde auto's. Het cijfer voor de verkeersoverlast in de leefbaarheidsmonitor moet de komende jaren omhoog met in 2013 gemiddeld een hoger cijfer en per wijk minimaal gelijk aan het cijfer van 2011.

Doel	Indicator	Norm
2. Minder verkeersoverlast	luchtkwaliteit	wettelijke norm
	verkeerslawaaï	wettelijke norm
	cijfer leefbaarheidsmonitor	In 2013 Gemiddeld hoger en per wijk minimaal gelijk aan 2011

4.4. Indicatoren en normen bij het verhogen van de verkeersveiligheid

Het absolute aantal verkeersslachtoffers stabiliseert zich al jaren gemiddeld tussen de 5 en 10 gewonden en 0 tot 2 verkeersdoden per jaar. Dit ondanks de groei van de gemeente en de toename van het verkeer. Tot nu toe was de norm om het aantal ziekenhuisgewonden met 15% en het aantal verkeersdoden met 20% te verminderen t.o.v. 2002. Omdat de absolute aantallen zo klein zijn wordt deze norm het ene jaar soms ruim en het andere soms helemaal niet gehaald. Beter is het om ons in de toekomst objectief te vergelijken met het landelijk gemiddelde verkeersslachtoffers en om daarnaast ook subjectieve onveiligheidsgevoelens in

beschouwing te nemen gebaseerd op het Mobiliteitstevredenheidsonderzoek. Uit het Mobiliteitstevredenheidsonderzoek welke voor het eerst in 2012 is gehouden, bleek 70% tevreden te zijn over de verkeersveiligheid. Zolang niet alle maatregelen uit het rapport 'Kansen voor verkeersveiligheid' zijn genomen hanteren we in de begroting van 2014 de norm van minimaal 70% tevredenheid.

Doel	Indicator	Norm
4. Verhoging verkeersveiligheid op wegen in wijken en bij scholen	aantal verkeersslachtoffers	Minder dan het landelijk gemiddelde
	tevredenheid inwoners en ondernemers	Minimaal 70% tevredenheid

5. Trends en ontwikkelingen

5.1. Inleiding

Verkeer en vervoer staan niet stil, voortdurend zijn er ontwikkelen en trends waardoor de behoefte en het verkeer- en vervoersaanbod verandert. Het is van belang deze trends en ontwikkelingen inzichtelijk te hebben en daarop indien noodzakelijk te anticiperen. Belangrijke mobiliteitstrends die nu worden waargenomen en wellicht in de toekomst om bijsturing van het mobiliteitsbeleid vragen, worden in de volgende paragrafen kort toegelicht.

5.2. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)

Uitgangspunt van het kabinet is een bestuurlijke inrichting die bestaat uit twee niveaus van algemeen bestuur onder het Rijk. In deze benadering passen volgens het kabinet geen blijvende zelfstandige bestuurslaag op bovenlokaal niveau zoals de stadsregio's en gewesten (Wgr-plus). Vrijwillige samenwerking op basis van Wgr blijft uiteraard wel mogelijk omdat deze geen afbreuk doet aan het kabinetsstandpunt. De Stadsregio Rotterdam en het Stadsgebied Haaglanden werkten de afgelopen jaren al steeds vaker samen aan een economisch sterke regio, het is daarom in lijn deze samenwerking verder vorm te geven en te concretiseren tot de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De MRDH wordt gevormd door 24 gemeenten. Deze gemeenten hebben aangegeven in eerste instantie prioriteit te geven aan de economische ontwikkeling en aan de bereikbaarheid. Vooruitlopend op de vorming van de MRDH is daarom gezamenlijk gewerkt aan een vervoersautoriteit (VA) welke straks onderdeel zal zijn van de MRDH. Eerste stap die hierin is genomen is het opstellen van de contouren strategische agenda. In de strategische agenda zijn vijf speerpunten benoemd waar de VA zich op gaat richten, te weten:

- Efficiënt en rendabel
- Concurrerende economie
- Kwaliteit van plekken
- De duurzame regio
- Kansen voor mensen

De intrekkingswet Wgr-plus die de oprichting van de Metropoolregio en Vervoerregio als alternatief voor de beide stadsregio's noodzakelijk maakte, is vooralsnog niet door het Kabinet ingediend. Totdat andere wetgeving door de Tweede en Eerste Kamer is vastgesteld, blijven de huidige bevoegdheden bij de stadsregio's liggen.

5.3. Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. Dikwijls zijn deze inspanningen gericht op het stimuleren van het gebruik van alternatieven van de auto. De Nederlandse overheid hanteert als definitie "*Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen*". Hieronder wordt verstaan carpoolen, deels of volledig gebruik OV, thuis werken, fietsen, etc. verstaan.

5.4. Ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit is eigenlijk onderdeel van mobiliteitsmanagement. Reizigers worden gestimuleerd gebruik te maken van de meest effectieve en snelle manier van reizen waarbij OV een essentiële rol speelt. P+R voorzieningen zijn mooie voorbeelden van ketenmobiliteit. Het wordt de reiziger aantrekkelijk gemaakt met de auto naar het OV te gaan en zijn reis te vervolgen met OV in plaats van de auto. Maar denk ook aan kleinschalige schakels in een keten zoals hoogwaardige fietsverbindingen naar OV of lokaal OV zoals buurtbussen welke aansluiting op hoogwaardige OV verbindingen.

5.5. Deel auto en deel/OV fiets

De deel auto en de deel/OV fiets worden steeds populairder. Ze zijn bedoeld om de OV reiziger te voorzien in de behoefte om af en toe met de fiets of met de auto te reizen zonder daarvoor direct een auto of fiets aan te schaffen. Een trend is dat steeds minder mensen overwegen een tweede auto aan te schaffen maar daarvoor in de plaats gebruik maken van de deel auto.

5.6. Het nieuwe werken

Steeds meer bedrijven stappen over op het nieuwe werken. De mogelijkheden om anders te werken dan gewenst worden steeds uitgebreider. Via digitale netwerken is het goed mogelijk om vele werkzaamheden vanuit huis te verrichten. Naar verwachting zullen steeds meer mensen (deels) thuis gaan werken. Hierdoor zal de het autoverkeer met name in de spits afnemen.

5.7. Elektrisch rijden (auto/fiets)

Benzine prijzen worden steeds duurder, automobilisten zijn zich steeds meer bewust van het milieu. Autofabrikanten spelen daar steeds meer op in door het door ontwikkelen van de elektrische auto. Elektrische auto's hebben een steeds grotere actieradius waardoor ze almaar aantrekkelijker worden. Knelpunt is nu nog het opladen van de accu waarvoor dikwijls een E-laadplaats voor nodig is. Naar verwachting zal door het toenemende aantal elektrische auto's de behoefte aan E-laadplaatsen steeds meer toenemen.

Ook fietsen worden steeds meer elektrisch met trapondersteuning. Deze fietsen worden nu nog vooral recreatief gebruikt waarbij horeca voorzieningen kunnen inspelen met een laadplaats. Voor verkeer en vervoer betekent dit nu vooral een nieuwe risicogroep. De elektrische fietsen halen hogere snelheden dan "gewone" fietsen waardoor oudere gebruikers van de elektrische fiets vaak niet voldoende controle hebben over de elektrische fiets. Trend is dat de elektrische fiets steeds meer wordt gebruikt door forensen. De elektrische fiets is snel en vraagt weinig inspanning. Afstanden die met een gewone fiets dikwijls te groot zijn, zijn met de elektrische fiets makkelijker te overbruggen. Hierdoor zal de elektrische fiets steeds meer een waardig alternatief zijn voor de auto.

5.8. Verduurzaming (logistiek)

De logistieke sector verduurzaamd steeds meer, transport wordt steeds efficiënter uitgevoerd. Naast steeds striktere milieueisen aan vrachtvervoer wordt vrachtvervoer ook steeds vaker geweerd uit stedelijke gebieden. Gebruik wordt gemaakt van distributiepunten aan de rand van het stedelijk gebied van waaruit via duurzame vervoersmethoden de goederen op hun bestemming arriveren. Ook wordt er steeds meer gebruik gemaakt van gecombineerd transport waarbij niet voor elke winkel één vrachtwagen wordt ingezet maar één vrachtwagen voor meerdere winkels. Daarnaast wordt het transport steeds langer en zwaarder waardoor meer in één keer kan worden vervoert. Met name in de glastuinbouwsector zal steeds meer gebruik gemaakt worden van lang zwaar vervoer (LZV).

bezoek Oranjeplein 1, 2641 EZ Pijnacker

post Postbus 1, 2640 AA Pijnacker

telefoon 14 015

e-mail info@pijnacker-nootdorp.nl

internet www.pijnacker-nootdorp.nl