

GEMEENTE



Lansingerland



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer



LANSINGERLAND BEWEEGT

maatregelenpakket verkeer en vervoer 2009 - 2020



Lansingerland beweegt

Maatregelenpakket verkeer en vervoer 2009-2020

Datum 21 april 2009
Kenmerk LRL003/Krp/0207

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Lansingerland
Titel rapport	Lansingerland beweegt Maatregelenpakket verkeer en vervoer 2009-2020
Kenmerk	LRL003/Krp/0207
Datum publicatie	21 april 2009
Projectteam opdrachtgever(s)	Ron van Noortwijk (projectleider), Rob Hogenbijn, Bart Waasdorp, Eric Korteland, Martijn van Hoogenhuijze, Margot van der Velden
Projectteam Goudappel Coffeng	Patrick van der Graaff (projectleider), Pauljan Kuijper, Inge de Laat, Wendy Savelberg, Peter van der Sterren, Olindo Caso
Projectomschrijving	Het maatregelenpakket van het Mobiliteitsplan Lansingerland beschrijft de maatregelen van de gemeente Lansingerland ten aanzien van het verkeer en vervoer op en rond haar grondgebied voor de periode 2009 tot 2020. Sommige maatregelen betreffen nader onderzoek of nadere uitwerking. Het maatregelenpakket is een uitwerking van het bijbehorende visiedocument. Het visiedocument en het maatregelenpakket vormen samen het Mobiliteitsplan Lansingerland.
Trefwoorden	Mobiliteitsplan Lansingerland, verkeer en vervoer

Inhoud

1	Inleiding.....	1
1.1	Rol en functie van dit document	1
1.1.1	Mobiliteitsplan	1
1.1.2	Maatregelenpakket.....	1
1.2	Gevolgde werkwijze en vervolgproces	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Van visie naar actie.....	3
2.1	Samenhang ambities en maatregelen	3
2.2	Prioriteiten en planning	7
2.3	Inzet en kosten.....	10
2.4	Mogelijke kostendragers	11
3	Autoverkeer	13
3.1	Regionaal net	13
3.2	Lokaal net.....	16
3.3	Parkeren.....	17
4	Goederenvervoer	19
5	Openbaar vervoer.....	23
5.1	HOV-net.....	23
5.2	Onderliggend net.....	24
6	Fietsverkeer.....	27
6.1	Regionaal net	27
6.2	Lokaal net.....	30
6.3	Algemeen.....	31
7	Ketenmobiliteit	33
7.1	Toegankelijkheid	33
7.2	Reisinformatie	34
7.3	Voorzieningen	34
8	Verkeersveiligheid	37
8.1	Fysieke maatregelen.....	37
8.2	Regulering.....	40

Inhoud (vervolg)

9	Stimulering, facilitering en voorlichting.....	43
9.1	Beïnvloeden verplaatsingskeuze.....	43
9.2	Nader beïnvloeden vervoerswijzekeuze	45
9.3	Beïnvloeden wagenpark	46

Bijlagen

1	Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer
2	Kaarten van de maatregelen op A3

1

Inleiding

Dit maatregelenpakket vormt een uitwerking van het visiedocument en benoemt de fysieke en niet-fysieke maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer door de gemeente voor de periode 2008-2020.

1.1 Rol en functie van dit document

1.1.1 Mobiliteitsplan

Mede naar aanleiding van haar recente ontstaan heeft de gemeente Lansingerland het initiatief genomen tot een integraal Mobiliteitsplan voor de periode 2008-2020. Het Mobiliteitsplan biedt een samenhangende visie op de bereikbaarheid van en de mobiliteit in de nieuwe gemeente Lansingerland, rekening houdend met de eisen zoals gesteld in de Planwet Verkeer en Vervoer.

Dit visiedocument beschrijft de visie op zowel de fysieke (infrastructuur, OV-lijnen, parkeervoorzieningen et cetera) als de niet-fysieke kant (toegankelijkheid, informatie, monitoring et cetera) van het verkeer en vervoer in de gemeente. In hoofdstuk 1 van het visiedocument vindt u meer informatie over de rol van het Mobiliteitsplan en het visiedocument daarbinnen.

Het visiedocument en dit maatregelenpakket vormen samen het Mobiliteitsplan. Het geheel is tot stand gekomen uit een samenwerking tussen de gemeente Lansingerland en adviesbureau Goudappel Coffeng BV.

1.1.2 Maatregelenpakket

Dit maatregelenpakket legt de verbinding tussen de visie en de uitvoering. Aan de hand van nadere analyses zijn zowel fysieke als niet-fysieke maatregelen opgesteld, voorzien van een globale fasering. Hierin is een prioriteit aangegeven op basis van urgentie, bestuurlijke wenselijkheid, en beschikbare capaciteit.

1.2 Gevolgde werkwijze

De gemeente Lansingerland hecht veel waarde aan participatie. Burgers, bedrijven en belangenorganisaties hebben daarom al in deze visievormende fase uitgebreid invloed kunnen uitoefenen. Zo zijn er een start- en inspraakavond geweest, zijn er diverse

bijeenkomsten met de speciale klankbordgroep gehouden en heeft iedereen interactief en online via 'E-spraak' zijn klachten, wensen en ideeën¹ kenbaar kunnen maken.

Ook heeft ambtelijke afstemming plaatsgevonden, met bijvoorbeeld de Stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam, Rijkswaterstaat en gemeente Pijnacker-Nootdorp over onder andere het fietspadennetwerk en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer en de gewenste aansluiting van de A13/A16 op het onderliggend wegennet.

Verder is gebruik gemaakt van verkeerskundig analysemateriaal, zoals berekeningen met het verkeersmodel van de gemeente en statistieken vanuit de ongevallendatabase Viastat en het verplaatsingsonderzoek MON. Uiteraard zijn ook relevante beleidsdocumenten en het Collegeprogramma 2007-2010 geraadpleegd.

Het Mobiliteitsplan "Lansingerland beweegt" is vastgesteld in de Raad van 28 mei 2009.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt allereerst de samenhang tussen de ambities en de maatregelen beschreven, worden de belangrijkste prioriteiten beschreven en wordt een overzicht van de totale planning weergegeven.

Daarnaast wordt in het hoofdstuk kort ingegaan op indicatie van de geschatte kosten voor de maatregelen.

De behandeling van maatregelen loopt geleidelijk over van fysieke naar niet-fysieke maatregelen:

- hoofdstuk 3: auto
- hoofdstuk 4: goederenvervoer
- hoofdstuk 5: openbaar vervoer
- hoofdstuk 6: fiets
- hoofdstuk 7: ketenmobiliteit (stations en haltes, bewegwijzering, voorzieningen)
- hoofdstuk 8: veiligheid
- hoofdstuk 9: 'zachte' maatregelen (stimulering, facilitering, voorlichting)

De letter van elke maatregel verwijst naar het betreffende onderwerp en hoofdstuk. Enkele begrippen en afkortingen worden toegelicht in voetnoten.

¹ Bijlage 1 vat de reacties van E-spraak en de klankbordgroep samen.

2

Van visie naar actie

Dit hoofdstuk geeft een kort overzicht van de samenhang tussen de ambities uit het visiedocument en de maatregelen in dit maatregelenpakket.

2.1 Samenhang ambities en maatregelen

De maatregelen moeten logischerwijs binnen een ambitie (of meerdere ambities) passen. Per ambitie is daarom aangegeven welke maatregelen eronder vallen.

Er moet nog een systematiek worden opgezet om de ambities in de tijd (en kwaliteit en geld) te bewaken. Per maatregel zal die methode verschillen. Verkeersveiligheid zal worden gerelateerd aan ongevallencijfers; het aantakken van de A13/A16 op het provinciale wegennet zal zijn beslag vinden in een raadsbesluit (en overleggen met de Rijksoverheid en Stadsregio).

In de onderstaande tabel staan alle maatregelen afgezet tegen de ambities die zijn genoemd in het visiedocument. De ambities uit het visiedocument zijn hierna nogmaals toegevoegd. Ambitie 19 heeft tot doel een goede monitoringssystematiek op te stellen voor de ambities; in het schema zijn daaraan dus geen maatregelen te koppelen.

Ambitie 1: De gemeente wil klimaatverandering helpen tegengaan en zal hier aandacht besteden bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan door in te zetten op milieuvriendelijke vervoerswijzen, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Hierdoor wordt tevens de aanleg van nieuwe grote verbindingen zoveel mogelijk voorkomen.

Ambitie 2: Lansingerland wil mobiliteit mogelijk maken, door voor de verschillende vervoerswijzen hoogwaardige netwerken te bieden die onderling gekoppeld zijn.

Ambitie 3: Lansingerland wil de netwerken toegankelijk maken en houden voor alle groepen in de samenleving.

Ambitie 4: De gemeente zet samen met de regio in op integrale, dynamische reisinformatie langs wegen, bij HOV-haltes en op internet.

Ambitie 5: De gemeente wil telewerken en het gebruik van internet bevorderen, door hiertoe voor haar eigen organisatie een maatregelenpakket op te stellen en te faciliteren richting andere werkgevers.

Ambitie 6: De gemeente wil mobiliteitsmanagement bevorderen aan de hand van vervoerplannen-

Ambitie 7: De gemeente stelt voor haar eigen organisatie een vervoerplan op.

Ambitie 8: De gemeente wil openbaar vervoer en ketenmobiliteit stimuleren en zorgt zowel voor voldoende P+R-plaatsen en fietsenstallingen bij de stations van Randstadrail en Bleizo als voor een goede bereikbaarheid van deze stations.

Ambitie 9: De gemeente wil het onderliggende OV-net oriënteren op Randstadrail en NS-station Bleizo en tegelijkertijd inzetten om de kernen zonder overstap met elkaar te verbinden.

Ambitie 10: De gemeente wil een dekkend netwerk van bushaltes in stedelijk gebied, uitgaande van een maximale loopafstand 900 meter voor ZoRo-bus en Randstadrail (HOV-lijnen). Voor het aanvullende busnet wordt rekening gehouden met een maximale loopafstand van 400 meter.

Ambitie 11: Lansingerland ziet de fiets als vervoermiddel nr. 1 binnen de kernen en zorgt voor een fijnmazig fietsnetwerk en goede stallingsvoorzieningen aldaar.

Ambitie 12: Voor fietsrelaties tussen kernen, ook naar de regio, wordt vooral daar geïnvesteerd waar geen hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen zijn.

Ambitie 13: De gemeente wil het autogebruik faciliteren met de huidige wegenstructuur, waarbij de functie en vorm van wegen veranderen.

Ambitie 14: Voor de doorstroming op en leefbaarheid langs de N209 wordt een integrale oplossing uitgewerkt en uitgevoerd.

Ambitie 15: De gemeente wil sluipverkeer voorkomen en zet in op kernontsluitingswegen voor elke kern en een ringstructuur voor de gemeente als geheel.

Ambitie 16: Lansingerland gaat voor een A13/A16 met aansluiting(en) waarbij de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming op en rond met name de provinciale wegen verbeteren.

Ambitie 17: De goederenstromen voor de glastuinbouw worden gefaciliteerd, met als leidraad het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer uit het RVVP.

Ambitie 18: De gemeente wil de verkeersveiligheid verbeteren, met bijzondere aandacht voor (brom)fietsers, de schoolomgeving, een consistent duurzaam veilig wegbeeld en 'black spots'.

Ambitie 19: De gemeente wil haar beleid doorlopend evalueren en zal een monitoringssystematiek opzetten en uitvoeren. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de verkeersmonitoring van de regio en samenwerking met Pijnacker-Nootdorp.

Tabel 2.1: De ambities uit het visiedocument

		ambitie																		
nummer	maatregel	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Auto - Regionaal net																				
autoverkeer	A1	Aansluiting N471 - A13/A16													x			x		
	A2	Optimalisatie N471		x											x				x	
	A3	Optimalisatie N470-Oost		x											x				x	
	A4	Integrale studie N209	x	x											x	x				x
	A5	Munnikenweg /Laan van Mathenesse		x											x					x
	A6	Noordelijke parallelstructuur A12													x					
Auto - Lokaal net																				
autoverkeer	A7	Kernontsluitingswegen		x											x				x	
	A8	Parkeerreg Berkel		x											x				x	
	A9	Berkelsdijkje		x											x					
Auto - Parkeren																				
goederenvervoer	A10	Parkeernota opstellen			x								x							
	Goederenvervoer																			
	G1	AGRI-terminal Bleizo		x												x				
	G2	Implementatie kwaliteitsnetwerk goederenvervoer		x											x	x				
	G3	Calamiteitenroutes en routes gevaarlijke stoffen													x	x				
	G4	Routes zwarte / lange voertuigen				x									x	x				
G5	Vrachtwagenparkeren/ transportcentrum				x									x	x					
G6	Verbeteren ontsluiting Voorafsche Polder				x									x						
Openbaar vervoer - HOV																				
openbaar vervoer	O1	NS-station Bleizo		x						x										
	O2	ZoRo-bus via Bleizo		x						x										
	O3	HOV Delt - Alexander		x						x										
Openbaar vervoer - Onafhankelijk net																				
openbaar vervoer	O4	Busnet en dienstregeling aanpassen na voltooiing HOV								x										
	O5	Bus 173 koppelen aan NS station Goudse lijn								x										
	O6	Dienstregeling avond en weekend uitbreiden								x										
	O7	Optimalisatie haltes en busroutes									x									
Fiets - Regionaal net																				
fiets	F1	Fietspad Wilderzijde - Bergweg-zuid - Bosweg		x											x					
	F2	Fietspad Bergschenhoek - Centrum Berkel - Groen Blauwe slinger		x									x							
	F3	Fietspad N209 Ohrlaan - Bergweg-Zuid		x											x					
	F4	Fietspad Anthuriumweg - Oostersingel		x										x	x					
	F5	Fietspad Rodenrijs - Kasteel		x											x					
	F6	Fietspad 228		x											x					
	F7	Fietspad Voorlaan - N209		x											x					
	F8	fietsstraat Westpolder/Bolwerk		x											x					
	F9	Fietsstunnel N209 - Bergweg		x											x					
	F10	Fietsbrug over de Rotte bij Hoekse kade		x											x					
	Fiets - Lokaal net																			
	fiets	F11	Fietspad - Hertzstraat - Zuidersingel		x											x				
		F12	Fietspad Bleiswijk - Rottemeren (Kooipad)		x											x				
		F13	fietsroute Westpolder - sportpark Meerpolder		x											x				
F14		Lokaal fietsnetwerk completeren		x											x					
Fiets - Algemeen																				
fiets	F15	Kwaliteit bestaand fietsnet verbeteren		x						x										
	F16	opstellen fietsparkeernota			x					x					x					
Ketenmobiliteit - Toegankelijkheid																				
ketenmobiliteit	K1	Ontsluiting P+R Rodenrijs en Westpolder evalueren		x	x					x										
	K2	Verbeteren toegankelijkheid haltes		x	x	x				x										
	Ketenmobiliteit - Reisinformatie																			
	K3	Bewegwijzering P+R		x	x					x										
	K4	herziening bewegwijzering autoverkeer		x	x					x										
K5	herziening bewegwijzering fietsverkeer		x	x					x											
Ketenmobiliteit - Voorzieningen																				
ketenmobiliteit	K6	Transferium Bleizo		x	x					x										
	K7	(On)bewaakte fietsstallingen en fietskluisen bij HOV-(bus)haltes		x	x					x					x					
	K8	Uniformiteit fietsparkeren stations		x	x					x					x					
	K9	OV-fiets op Rodenrijs en Bleizo		x	x					x					x					
	Verkeersveiligheid - Fysiek																			
verkeersveiligheid	V1	Verkeersveiligheid parallelwegen N209 verbeteren													x	x			x	
	V2	Weg om sportpark Bergschenhoek																	x	
	V3	Uitbreiding 30 km/u-gebieden													x				x	
	V4	Kruising Heulsloot - Grote Molen																	x	
	V5	Schoolomgeving																		x
	V6	Oplossen 'Black spots'																		x
	V7	Industrieweg																		x
Verkeersveiligheid - Regulering																				
verkeersveiligheid	V8	Bromfietsers op de rijbaan consequent doorvoeren																		x
	V9	Fietsregime centrum Berkel																		x
	V10	Kwaliteitsinstrumentarium aanpassen					x													x
Beïnvloeden verplaatsingskeuze																				
stimuleren etc.	S1	Werken aan huis		x				x												
	S2	Reisinformatie onderweg		x				x												
	S3	Digitaal loket gemeente uitbreiden		x				x	x											
Nader beïnvloeden vervoerwijzekeuze																				
stimuleren etc.	S5	Stimuleringsfonds mobiliteitverandering (jaarprogramma)		x				x		x					x					
	S6	Stimuleren fietsgebruik scholieren (jaarprogramma)		x											x					
	S7	Opstellen vervoerplan gemeentehuis									x									
	S8	Verplichten fietsstalling nieuwbouw		x					x											
	Beïnvloeden wagenpark																			
stimuleren etc.	S9	Verduurzamen eigen wagenpark		x						x										
	S10	Dienstfietsen en milieuvriendelijke dienstauto's		x						x										
	S11	Komst deelauto's faciliteren		x						x										

Tabel 2.2: Samenhang tussen ambities en maatregelen

nummer	maatregel	dekking	prioriteit
A1	Aansluiting N471 - A13/A16	nee	1e
A4	Integrale studie N209	nee	1e
A8	Parkeerring Berkel Centrum	Centrum 100%	1e
O1	NS-station Bleizo	BleiZo 100%	1e
F2	Fietspad Bergschenhoek - Centrum Berkel - Groen Blauwe slinger	nee	1e
F5	Fietspad Rodenrijs - Kasteel	Fonds Bov./subsidie	1e
K6	Transferium Bleizo	BleiZo 100%	1e
V5	Schoolomgeving	nee	1e
V6	Oplossen 'black spots'	afstemmen beheerplannen	1e
S6	Stimuleren fietsgebruik scholieren (jaarprogramma)	nee	1e
A5	Laan van Mathenesse	BleiZo 100%	2e
A10	Parkeernota opstellen	nee	2e
G3	Calamiteitenroutes en routes gevaarlijke stoffen	nee	2e
G4	Routes zware / lange voertuigen	nee	2e
G5	Vrachtwagenparkeren/ transportcentrum	nee	2e
O2	ZoRo-bus via Bleizo	nee	2e
O7	Optimalisatie haltes en busroutes	nee	2e
F6	Fietspad 228	subsidie provincie	2e
F9	Fietsstunnel Bergweg N209	subsidie 50% ??	2e
F16	Opstellen fietsparkeernota	nee	2e
K2	Verbeteren toegankelijkheid haltes	50% subsidie	2e
K4	herziening bewegwijzering autoverkeer	Fonds Bovenwijks	2e
K5	herziening bewegwijzering fietsverkeer	Fonds Bovenwijks	2e
V1	Verkeersveiligheid parallelwegen N209 verbeteren	nee	2e
V3	Uitbreiding 30 en 60 km/u-wegen	80% beheerplannen	2e
V7	industrieweg	nee	2e
V8	Bromfietsers op de rijbaan consequent doorvoeren	nee	2e
V9	Fietsregime centrumgebieden	nee	2e
V10	Kwaliteitsinstrumentarium aanpassen	nee	2e
S4	Anders betalen voor mobiliteit (beprijzen per kilometer)	nee	2e
S8	Verplichten fietsenstalling nieuwbouw	nee	2e
A3	Optimalisatie N470-Oost	nee	3e
A5	Munnikkenweg aansluiting N470	nee	3e
A6	Noordelijke parallelstructuur A12	nee	3e
A9	Berkelsdijkje	nee	3e
G1	AGRI-terminal Bleizo	nee	3e
G2	Implementatie kwaliteitsnetwerk goederenvervoer	nee	3e
G6	Verbeteren ontsluiting Voorafsche Polder	nee	3e
O4	Busnet en dienstregeling aanpassen na voltooiing HOV	nee	3e
O5	Bus 173 koppelen aan NS station Goudse lijn	nee	3e
O6	Dienstregeling avond en weekend uitbreiden	nee	3e
F4	Fietspad Anthuriumweg - Oostersingel	nee	3e
F8	fietsstraat Westpolder/Bolwerk	nee	3e
F10	Fietsbrug over de Rotte bij Hoeksekade	nee	3e
F11	Fietspad - Hertzstraat - Zuidersingel	ja	3e
F13	Fietsroute westpolder - sportpark Meerpolder	Fonds Bovenwijks	3e
F14	Lokaal fietsnetwerk completeren	beheerplannen	3e
K1	Ontsluiting P+R Rodenrijs en Westpolder evalueren	nee	3e
K3	Bewegwijzering P+R	Fonds Bovenwijks	3e
K7	(On)bewaakte fietsenstallingen en fietskluisen bij HOV-(bus)haltes	50% subsidie SRR	3e
K9	OV-fiets op Rodenrijs en Bleizo	nee	3e
V2	Weg om sportpark Bergschenhoek	Kadernota 2008	3e
V4	Kruising Heulsloot - Grote Molen	nee	3e
S5	Stimuleringsfonds mobiliteitverandering (jaarprogramma)	nee	3e
A2	Optimalisatie N471	nee	4e
A7	Kernringen	nee	4e
O3	HOV Delft - Alexander	nee	4e
F1	Fietspad Wilderzijde - Bergweg-zuid - Bosweg	nee	4e
F3	Fietspad N209 Ohrlaan - Bergweg-Zuid	nee	4e
F7	Fietspad Voorlaan - N209	nee	4e
F12	Fietspad Bleiswijk - Rottemeren (Kooipad)	nee	4e
F15	Kwaliteit bestaand fietsnet verbeteren	nee	4e
K8	Uniformiteit fietsparkeren stations	nee	4e
S1	Werken aan huis	nee	4e
S2	Reisinformatie onderweg	nee	4e
S3	Digitaal loket gemeente uitbreiden	nee	4e
S7	Opstellen vervoerplan gemeentehuis	nee	4e
S9	Verduurzamen eigen wagenpark	nee	4e
S10	Dienstietsen en milieuvriendelijke dienstauto's	nee	4e
S11	Komst deelauto's faciliteren	nee	4e
	verandering na inspraak		

Tabel 2.3: Financiële dekking en prioriteiten per maatregel

2.2 Prioriteiten en planning

Op de volgende bladzijde staat de planning op basis van huidige stand van zaken. Daarbij is voor studies die nu gaande zijn rekening gehouden met de meest actuele planningen, zoals de A13/A16 studie. Voor projecten die uit het mobiliteitsplan zijn voortgekomen is de prioritering belangrijke input.

Bij het bepalen van de prioriteitsstelling moet bedacht worden dat randvoorwaarden en eisen de ene ambitie hoger stelt dan de andere. De volgende factoren zijn van belang:

- Politieke/maatschappelijke wenselijkheid, waarbij het collegeprogramma mede bepalend is.
- Realiteitsgehalte: is een ambitie/maatregel makkelijk te realiseren?
- Urgentie in de zin van veiligheid, milieu, leefbaarheid, duurzaamheid.
- de mate van mogelijkheid tot beïnvloeding van andere overheden door de gemeente Lansingerland.
- De kosten, afgezet tegen de realiteit en de effecten.
- De mogelijkheid tot beïnvloeding van autonome ontwikkelingen.

Allereerst is het belangrijk er kennis van te nemen dat deze prioriteitenlijst geen statische opsomming is, maar dat in de loop van de tijd deze lijst zal veranderen als gevolg van veranderde omstandigheden. Het is dus de stand van maart 2009.

De lijst moet gelezen worden als een clustering van projecten, waarbij het niet zo is dat projecten met de 1^e prioriteit ook automatisch als eerste worden uitgevoerd (bijvoorbeeld de A13/A16).

1e prioriteit

Bij de 1^e prioriteit staan wel de projecten die grote invloed hebben in verkeerskundige en ruimtelijke zin: keuzes die nu worden gemaakt hebben tot in de verre toekomst consequenties. Dit geldt voor de A13/A16, Bleizo en projecten die verbonden zijn met het centrum van Berkel. Deze projecten bepalen in veel gevallen kaders voor projecten in de 2^e 3^e prioriteit. De integrale studie N209 is van groot belang, omdat de weg als achilleshiel van Lansingerland doorstromings-, leefbaarheids- en veiligheidsknelpunten kent. Oplossen betekent een ingewikkelde opgave, zowel technisch als bestuurlijk. Voor Randstadrail is de halte Rodenrijs voor de gemeente de belangrijkste halte. Goede ontsluiting per fiets is belangrijk als onderdeel van de ketenmobiliteit. Met name vanuit het noorden is de halte met de fiets nu moeilijk bereikbaar. Samen met de gewenste fietsroute Hofplein (Rotterdam) – Hofvijver (Den Haag) is dit een belangrijke ontbrekende noord-zuidschakel.

Bij verkeersveiligheid heeft de schoolomgeving op dit moment veel aandacht. In samenspraak met scholen is in korte tijd vaak resultaat te verkrijgen. Quick wins zijn te halen door op korte termijn 'black spots' aan te pakken.

Verduurzamen van het eigen wagenpark wordt momenteel door de beleidsadviseurs Milieu onderzocht.

Autoverkeer

Naast het rijdend verkeer is het ook belangrijk om voor het stilstaande verkeer een visie en beleidskader te ontwikkelen. Daartoe wordt een parkeernota opgesteld en in samenhang daarmee ook deelnota fietspakeernota.

Voor de overige projecten voor het autoverkeer ligt de prioriteit bij de Laan van Mathenesse. De weg krijgt een belangrijke ontsluitingsfunctie (transferium Bleizo, Hoefweg-zuid), maar is anderzijds ook een ontbrekende oost-westverbinding (westelijke glastuinbouw gebieden, Lansingerlandring). Voor het overige zijn het projecten, waarbij de capaciteit van de weg tegen het licht gehouden moet worden. Daarbij heeft de

	nummer	maatregel	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
autoverkeer	Auto - Regionaal net													
	A1	Aansluiting N471 - A13/A16												
	A2	Optimalisatie N471												
	A3	Optimalisatie N470-Oost												
	A4	Integrale studie N209												
	A5	Laan van Mathenesse												
	A6	Noordelijke parallelstructuur A12												
	Auto - Lokaal net													
	A7	kernontsluitingswegen												
	A8	Parkeerring Berkel												
A9	Berkelsdijkje													
Auto - Parkeren														
A10	Parkeernota opstellen													
goederenvervoer	Goederenvervoer													
	G1	AGRI-terminal Bleizo												
	G2	Implementatie kwaliteitsnetwerk goederenvervoer												
	G3	Calamiteitenroutes en routes gevaarlijke stoffen												
	G4	Routes zware / lange voertuigen												
	G5	Vrachtwagenparkeren/ transportcentrum												
	G6	Verbeteren ontsluiting Voorafsche Polder												
openbaar vervoer	Openbaar vervoer - HOV													
	O1	NS-station Bleizo												
	O2	ZoRo-bus via Bleizo												
	O3	HOV Delft - Alexander												
	Openbaar vervoer - Onderliggend net													
	O4	Busnet en dienstregeling aanpassen na voltooiing RandstadRail												
	O5	Bus 173 koppelen aan NS station Goudse lijn												
O6	Dienstregeling avond en weekend uitbreiden													
O7	Optimalisatie haltes en busroutes													
fiets	Fiets - Regionaal net													
	F1	Fietspad Wilderzijde - Bergweg-zuid - Bosweg												
	F2	Fietspad Bergschenhoek - Centrum Berkel - Groen Blauwe slinger												
	F3	Fietspad N209 Ohraan - Bergweg-Zuid												
	F4	Fietspad Anthuriumweg - Oostersingel												
	F5	Fietspad Rodenrijs - Westpolder/Bolwerk												
	F6	Fietspad 228 (langs N470)												
	F7	Fietspad Voorlaan - N209												
	F8	fietsstraat Westpolder/Bolwerk												
	F9	fiets tunnel N209 bij Bergweg												
	F10	fietsbrug over Rotte bij Hoeksekade												
	Fiets - Lokaal net													
	F11	Fietspad - Hertzstraat - Zuidersingel												
	F12	Fietspad Bleiswijk - Rottemeren (Kooipad)												
F13	Fietsroute Westpolder - sportpark Meerpolder													
F14	lokaal fietsnetwerk completeren													
Fiets - Algemeen														
F15	Kwaliteit bestaand fietsnet verbeteren													
F16	Opstellen fietsparkeernota													
ketenmobiliteit	Ketenmobiliteit - Toegankelijkheid													
	K1	Ontsluiting P+R Rodenrijs en Westpolder evalueren												
	K2	Verbeteren toegankelijkheid haltes												
	Ketenmobiliteit - Reisinformatie													
	K3	Bewegwijzering P+R												
	K4	herziening bewegwijzering autoverkeer												
	K5	herziening bewegwijzering fietsverkeer												
	Ketenmobiliteit - Voorzieningen													
	K6	Transferium Bleizo												
K7	(On)bewaakte fietsenstallingen en fietskluizen bij HOV-(bus)haltes													
K8	Uniformiteit fietsparkeren stations													
K9	OV-fiets op Rodenrijs en Bleizo													
verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid - Fysiek													
	V1	Verkeersveiligheid parallelwegen N209 verbeteren												
	V2	Weg om sportpark Bergschenhoek												
	V3	Uitbreiding 30 km/h gebieden												
	V4	Kruising Heulsloot - Grote Molen												
	V5	Schoolomgeving												
	V6	Oplossen 'black spots'												
	V7	Industrieweg												
	Verkeersveiligheid - Regulering													
	V8	Bromfietsers op de rijbaan consequent doorvoeren												
V9	Fietsregime centrumgebieden													
V10	Kwaliteitsinstrumentarium aanpassen													
beïnvloeden etc.	Beïnvloeden verplaatsingskeuze													
	S1	Werken aan huis												
	S2	Reisinformatie onderweg												
	S3	Digitaal loket gemeente uitbreiden												
S4	Invoering Anders Betalen voor Mobiliteit (kilometerbeprizing)													
Nader beïnvloeden vervoerwijzekeuze														
S5	Stimuleringsfonds mobiliteitverandering (jaarprogramma)													
S6	Stimuleren fietsgebruik scholieren (jaarprogramma)													
S7	Opstellen vervoerplan gemeentehuis													
S8	Verplichten fietsenstalling nieuwbouw													
Beïnvloeden wagenpark														
S9	Verduurzamen eigen wagenpark													
S10	Dienstfietsen en milieuvriendelijke dienstauto's													
S11	Komst deelauto's faciliteren													

Tabel 2.4: Indicatieve planning per maatregel

verandering na inspraak voorbereiding/besluitvorming uitvoering

optimalisatie N470-oost (Pijnacker – A12) hogere prioriteit dan de optimalisatie van de N471. Daarvoor zijn twee redenen. Op de N470 zijn er door de komst van de Laan van Mathenesse, de aansluiting Munnikenweg en de aansluiting van de Voorafsche Polder/Randweg Pijnacker, nieuwe aansluitingen, die effect hebben op de doorstroming op de hele N470-oost. Nieuwe ontsluitingen op deze weg hebben alleen zin als de doorstroming op de N470-oost goed blijft. De plaats van de aansluiting van de A13/A16 heeft invloed op de intensiteit op de A13/A16. In het project A13/A16 dient dus rekening te worden gehouden met de effecten op de kruisingen van de N471. Dit geldt zeker voor de kruising met de N209. Door de kruisingen mee te nemen in de A13/A16 studie is de noodzaak voor een aparte studie voor de N471 veel minder urgent.

Goederenvervoer

Om de economische functie van Lansingerland te versterken is een goede afwikkeling en bereikbaarheid voor het goederenvervoer van groot belang. Bij de 1^e prioriteiten zijn projecten opgenomen (N209, A13/A16), die ook voor goederenvervoer een verbetering zijn. Bij de 2^e prioriteiten zijn met name studies vermeld die op korte termijn met de sector kunnen worden opgepakt. Bij de 3^e prioriteiten staan de projecten die op langere termijn spelen of minder prioriteit kennen bij de stadsregio Rotterdam.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer worden de prioriteiten bepaald op basis van de reeds bestaande plannings. Op dit moment wordt er gewerkt aan een studie naar de optimalisatie van het onderliggend buslijnnennet. Aanpassingen zouden al voor de komst van ZoRo-bus uitgevoerd kunnen worden (wel al doorkijkend naar ZoRo-bus). Na de komst van ZoRo-bus is het verder aanpassen van het lijnnennet als 3^e prioriteit gepland, HOV Alexander – Delft komt in beeld zo gauw ook duidelijk is hoe de plannen voor bijvoorbeeld de A13/A16 er uit zien, voordat beslissingen kunnen worden genomen over tracés.

Fiets

Op korte termijn speelt het verbeteren van de fietsstructuur rondom de aansluiting N209 met de Boterdorpseweg en Bergweg in relatie tot de reconstructie van een aantal rijstroken van de N209 en de rotondes bij de aansluiting (2^e prioriteit). Daarna volgen fietspaden als onderdeel van de ontbrekende schakels (3^e prioriteit). De fietsverbindingen bij de 4^e prioriteit zijn veelal verbindingen die pas reëel worden na duidelijkheid over de A13/A16, een meer recreatieve functie hebben of onderhoudverbetering behoeven.

Verkeersveiligheid

Bij de verkeersveiligheid zijn maatregelen bij de 2^e prioriteit opgenomen, waarbij het primaat ligt om het aantal objectieve ongevallen (ongevallen die dus plaatsvinden) te verminderen. In veel gevallen zijn dit ook wegen die in het concept beheerplan wegen 2009–2012 zijn opgenomen. Gezien de termijn van het beheerplan is aansluiting van maatregelen uit het Mobiliteitsplan dan ook gewenst. Ook worden studies uitgevoerd hoe de uniformiteit het wegbeeld binnen de gemeente geuniformiseerd kan worden. Hierdoor is het bij planvorming en ontwerp op korte termijn duidelijk hoe verkeersmaatregelen moeten worden meegenomen.

Bij de 3^e prioriteit staan veiligheidsprojecten waarbij het aantal ongevallen relatief beperkt is, maar die wel nodig zijn om het wegennet in Lansingerland veiliger te maken.

Ketenmobiliteit/stimuleringsmaatregelen

Het verbeteren van de toegankelijkheid voor mindervaliden van haltes is reeds in ganggezet, maar blijft de komende jaren aandacht vragen. Het maken van een prioriteitenlijst (bijvoorbeeld eerst bij voorzieningen en ouderencentra in plaats van onderhoudsplanning van wegen) levert een gestructureerde werkwijze op voor de komende jaren.

Belangrijk voor de komende jaren zijn verder het nauwlettend volgen van de bewegwijzering als gevolg van steeds veranderde omstandigheden (wegennet en bouwopgave) en de komst van 'Anders Betalen voor Mobiliteit'. Dit laatste is op dit moment qua uitvoering nog volstrekt onduidelijk, maar het kan ineens concreet worden en hoge prioriteit krijgen.

Bij de 3^e prioriteit staan maatregelen voor het verbeteren van de ketenmobiliteit bij haltes van Randstadrail. Op dit moment worden of zijn er parkeerplaatsen en fietsenstallingen bij de haltes gerealiseerd. Het aanpassen en verbeteren van de voorzieningen zal in de toekomst nodig zijn.

Bij de 4^e prioriteit zijn maatregelen opgenomen die het autogebruik en de milieuhinder kunnen verminderen. De praktijk wijst uit dat een bijdrage van dit soort maatregelen relatief gering is.

2.3 Inzet en kosten

Het programma voor het mobiliteitsplan beslaat 70 maatregelen. Dat betekent in de eerste plaats werk aan de winkel binnen de gemeente om de plannen verder uit te werken. In de tweede plaats betekent dit voorbereiding voor de uitvoering en financiering van de projecten.

De gemeentelijke inzet bedraagt de komende 4 jaar (2009 – 2012) 2,0 tot 2,5 formatieplaatsen.

Voor het uitvoeren van projecten en studies zijn indicatieve ramingen gemaakt. Hieronder staan de kosten voor die projecten waar nog geen dekking voor is. Uit een aantal studies komen nog investeringskosten voort, die pas bepaald kunnen worden na verder onderzoek. Voorbeelden hiervan zijn de integrale studie N209 en uitvoeringen in het kader van kwaliteitsinstrumentarium (bromfietzers op de rijbaan).

Voor projecten met een realisatie vanaf 2013 is de onzekerheid over het maatregelenpakket uit de studieprojecten dusdanig groot, dat moeilijk is aan te geven wat hiervoor de kosten zijn. Veel al gaat het om studies met meerdere varianten. Ook kunnen tegen die tijd de subsidieregelingen zijn veranderd.

jaar	studies voor projecten	stimuleringsfondsen	uitvoeringsprojecten	project
2009	50.000	15.000	100.000	toegankelijk bushaltes
2010	150.000	15.000	350.000	toegankelijk bushaltes, parkeernota, uitbreiding 30/60 km/h, schoolomgeving, 'black spots'
2011	150.000	65.000	400.000	toegankelijk bushaltes, parkeernota, uitbreiding 30/60 km/h, schoolomgeving, 'black spots' Berkelsdijkje
2012	150.000	65.000	350.000	toegankelijk bushaltes, uitbreiding 30/60 km/h, schoolomgeving, 'black spots' Berkelsdijkje, kruising Heulslootweg – Grote Molen

Tabel 2.5: Indicatie investeringskosten mobiliteitsplan per jaar (niet gedekt)

2.4 Mogelijke kostendragers

Verkeersinfrastructuur is duur! Hieronder staan mogelijke andere kostendragers dan de gemeentelijke begroting.

Subsidie Stadsregio Rotterdam

Voor de diverse (infrastructurele) projecten zou het in principe mogelijk moeten zijn om subsidies uit de BDU-gelden van de Stadsregio Rotterdam te krijgen. In overleg met de Stadsregio Rotterdam kunnen de voorgestelde projecten in het Regionaal Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (RIVV) 2009 -2012 worden opgenomen. De Stadsregio kent subsidies toe uit de zogenaamde Brede Doeluitkeringen (BDU). Daarin wordt onderscheid gemaakt in kleine en grote projecten. In aanmerking komen infrastructurale maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid, fietsverkeer, OV en bereikbaarheid/doorstroming. Maar ook is subsidie te verkrijgen voor educatie, verkeersveiligheids campagnes en vervoermanagement. Per jaar kunnen de subsidiepercentages verschillen, maar gangbaar is een bijdrage van 50% in de kosten.

'Potentheorie'

Bij kruisingen en/of rotondes, waarbij wegen van verschillende wegbeheerders samen komen, wordt vaak de zogenaamde 'potentheorie' toegepast. Dit houdt in, dat de kosten van de reconstructies worden verdeeld naar het aantal aansluitende wegen dat per wegbeheerder op de kruising uitkomt.

Planexploitatie

Nieuwbouw levert veranderingen in de omgeving op, zowel qua verkeersbelasting, als externe effecten zoals geluid en milieuhinder. Aanpassingen die nodig zijn om de leefbaarheid in bestaand gebied te waarborgen, kunnen (deels) worden gefinancierd uit de exploitatie van het plan. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de nieuwe wetgeving op het gebied van Ruimtelijke Ordening².

Fonds 'bovenwijken'

De gemeente heeft een fonds 'bovenwijkse voorzieningen'. Wel is het mogelijk om door middel van een baatbelasting bij nieuwbouwprojecten geld te genereren voor voorzieningen.

Beheerplannen/onderhoudsplanning

Zowel bovengrondse als ondergrondse infrastructuur hebben onderhoud nodig. Het is daarom belangrijk om afstemming te zoeken met de weg- en rioleringsonderhoudsplannen. De weg wordt dan al aangepast en kan tegen vaak relatief geringe meerkosten conform de nieuwste eisen worden aangelegd. Voor de volgende wegen zijn er in het concept beheerplan wegen zijn financiële middelen geraamd die ook projecten uit het Mobiliteitsplan raken en als financiële voorstellen zullen worden voorgelegd bij de behandeling van de kadernota/voorjaarsnota 2009:

- Julianalaan (100.000 euro)
- Oosteindseweg (100.000)
- Schiebroekseweg (147.000, maar geen fietsroute meer a.g.v. schets Henk van Zeijl)
- Centrum Berkel (1.000.000), Rodenrijseweg (160.000)
- Noordeindseweg (100.000 +160.000)
- Kleihoogt (430.000)
- Past. Verburghweg (190.000)
- Jan v.d. Heijdenstraat (600.000)
- Hoefweg (225.000)

² In de Nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening is opgenomen dat een exploitatieplan verplicht onderdeel is van een bestemmingsplan.

- Groendalseweg (635.000)

Privaat Publieke Samenwerking (PPS-constructie)

De overheid is een belangrijke steunpilaar in het bereikbaar houden van het land. Gezien de financiële middelen en de relatief hoge investeringen, kan aansluiting worden gezocht bij het bedrijfsleven als investeerders. Het bedrijfsleven investeert primair, indien zij daar ook baat bij heeft. Mogelijke samenwerking kan worden aangegaan bij goederenvervoer gerelateerde projecten, zoals een transportcentrum.

3

Autoverkeer

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen ten aanzien van de auto. De achterliggende visie wordt beschreven in het visiedocument.

3.1 Regionaal net

Maatregel A1:	Inzetten op aansluiting N471-A13/A16
Aanleiding:	De Rijksoverheid ontwikkelt plannen voor een nieuwe snelweg tussen de A13 (aansluiting Doenkade) en het Terbregseplein (A16). Het tracé ligt grotendeels vast, maar de aansluitingen op het onderliggend wegennet nog niet.
Doel:	Verbeteren van de ontsluiting van Lansingerland op het rijkswegennet, maar zonder .
Beschrijving:	De wens voor een volledige aansluiting A13/A16-N471 is in 2008 zowel ambtelijk als bestuurlijk in het planproces van de A13/A16 worden ingebracht. Een hele of halve aansluiting ter hoogte van de Ankie Verbeek Ohrlaan heeft niet de voorkeur van de gemeente Lansingerland, tenzij er aanvullende maatregelen worden genomen om de negatieve effecten als gevolg van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan .

Tussen de afronding van de Concept Mobiliteitsplan begin november 2008 en nu (maart 2009) zijn er aanvullende en meer gedetailleerde berekeningen gemaakt door de Stadsregio die een nieuw licht laten schijnen op de effecten van de N209. Daartoe heeft de gemeente nieuwe modelberekeningen laten uitvoeren, waarbij de uitgangspunten tussen die van de A13/A16 en de gemeente meer met elkaar in overeenstemming zijn.

Uit de uitgevoerde verkeersberekeningen blijkt de stijging van de verkeersintensiteit op de N209 bij Bergschenhoek en Bleiswijk minder groot met een extra halve aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan als tot nu door de gemeente aangenomen. Echter, de weg wordt wel drukker en overschrijdt de kritische grens van 20 tot 25.000 mvtg/etmaal, waarmee zonder aanvullende maatregelen er na gereed komen van de A13/A16 doorstromingsproblemen gaan ontstaan op de N209, waardoor de verkeersveiligheid en de leefomgeving ook verder onderdruk komen te staan.

De gemeente concludeert hieruit dat anderhalve aansluiting (een hele ter hoogte van de N471 en een halve ter hoogte van de Ankie Verbeek Ohrlaan) acceptabel is, mede gezien het feit dat de Stadsregio bereid is mee te werken aan een onderzoek om de eventuele negatieve consequenties voor de N209 te beheersen zodra meer duidelijkheid is over het voorkeursalternatief en het aantal aansluitingen op de A13/A16. Daarvoor is het wel van belang dat de Stadsregio, maar ook de beheerder van de weg, de Provincie Zuid-Holland, ook financiële medewerking verleend om de negatieve effecten als gevolg van 1,5 aansluiting van de A13/A16 terug te brengen tot aanvaardbare normen.

Maatregel A1:	Inzetten op aansluiting N471-A13/A16
Planning:	Studie in 2008-2010, besluitvorming over vormgeving in 2010, realisatie 2015-2020
Partijen:	Rijkswaterstaat, Lansingerland, gemeente Rotterdam, stadsregio Rotterdam, provincie Zuid-Holland
Maatregel A2:	Optimalisatie verbindingsweg N471
Aanleiding:	De capaciteit van de verbindingsweg N471 moet een goede doorstroming mogelijk maken, ook tijdens de spitsen. Hierdoor kan de Lansingerlandring blijven 'draaien' en het lokale wegennet zoveel mogelijk worden gevrijwaard van doorgaand verkeer. De doorstroming op deze weg is van groter belang dan die op de Lansingerlandring en de rest van het onderliggend wegennet.
Doel:	Zonodig (laten) aanpassen en/of herinrichten van de N471 dat de doorstroming ook in de spits 'gegarandeerd' is.
Beschrijving:	De provincie zal op basis van monitoring moeten bepalen of de capaciteit van verkeerspleinen en rotondes toereikend is. Desgewenst zal daar de capaciteit vergroot moeten worden. De wegvakcapaciteit lijkt hier in eerste instantie voldoende. Belangrijk daarbij is ook de uiteindelijke aansluiting van de A13/A16 in Lansingerland.
Verantwoordelijke overheid	Provincie Zuid-Holland
Planning:	Studie 2012-2013, besluitvorming 2014, eventuele uitvoering 2017-2020
Partijen:	Provincie Zuid-Holland, Lansingerland, gemeente Pijnacker-Nootdorp, stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam
Maatregel A3:	Optimalisatie verbindingsweg N470-Oost
Aanleiding:	De capaciteit van de verbindingsweg N470-Oost (ten oosten van de Klapwijkse knoop) moet een goede doorstroming mogelijk maken, ook tijdens de spitsen. Hierdoor kan de Lansingerlandring blijven 'draaien' en het lokale wegennet zoveel mogelijk worden gevrijwaard van doorgaand verkeer. De doorstroming op deze weg is van groter belang dan die op de Lansingerlandring en de rest van het onderliggend wegennet.
Doel:	Zonodig (laten) aanpassen en/of herinrichten van de N470-Oost dat de doorstroming ook in de spits 'gegarandeerd' is.
Beschrijving:	De provincie zal op basis van monitoring moeten bepalen of de capaciteit van verkeerspleinen en rotondes toereikend is. Desgewenst zal daar de capaciteit vergroot moeten worden.
Verantwoordelijke overheid	Provincie Zuid-Holland
Planning:	Studie 2010-2011, besluitvorming 2012, eventuele uitvoering 2014-2016
Partijen:	Provincie Zuid-Holland, Lansingerland, gemeente Pijnacker-Nootdorp, gemeente Zoetermeer, stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam.
Maatregel A4:	Integrale studie naar bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op en rond de N209
Aanleiding:	De N209 staat centraal in de bereikbaarheids-, leefbaarheids- en veiligheidsproblemen wat betreft verkeer en vervoer in Lansingerland.
Doel:	Een integrale oplossing voor de N209 tussen met name de Boterdorpseweg en de Groendalseweg ontwikkelen, die de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk verbetert en zorgt dat de Lansingerlandring kan blijven 'draaien'.
Beschrijving:	In samenwerking met in elk geval de provincie en de stadsregio zal een integrale studie worden uitgevoerd naar een oplossing voor de N209 tussen de Boterdorpseweg en Groendalseweg, die de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid sterk verbetert. Hierbij zijn het vergroten van de capaciteit van kruispunten, het optimaliseren van aantakende wegen, ongelijkvloers kruisen van fietsers de belangrijkste elementen. Hierbij komt ook de mogelijkheid van bijvoorbeeld (een) ongelijkvloerse kruising(en) aan de orde, waarbij nadrukkelijk wordt gedacht aan een fietstunnel Anthuriumweg-Merenweg. Daarnaast moet worden onderzocht of de N209 ter hoogte van de kern Bleiswijk in capaciteit vergroot kan worden en tevens verder van de bebouwde kom kan worden gelegd. De weg zal als gebiedsontsluitingsweg volgens de richtlijnen van

Maatregel A4:	Integrale studie naar bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op en rond de N209
	Duurzaam Veilig worden ontworpen. Ook de parallelwegen en de kruisingen zullen hierbij worden betrokken. De ontsluiting van bedrijventerrein Weg en Land en de knoop N209 – Boterdorpseweg –Berg Zuid - worden eveneens bij dit studieproject betrokken, in samenhang met de uitwerking van de plannen voor de A13/A16. Tot slot zal ook onderzocht worden in hoeverre de andere delen van de N209 (de 'verbindingswegen' naar de snelwegen) verdere aanpassing behoeven.
Verantwoordelijke overheid	Provincie Zuid-Holland
Planning:	Studie 2009-2011, besluitvorming 2012, eventuele maatregelen 2013-2018
Partijen:	Provincie Zuid-Holland, Lansingerland, stadsregio Rotterdam
Maatregel A5:	Laan van Mathenesse en aansluiting op de N470 en functie Groendalseweg/Munnikenweg
Aanleiding:	Voor het completeren van de Lansingerlandring aan de noordzijde is op dit moment de Groendalseweg/Munnikenweg voorhanden, maar zijn daar nu nog niet op ingericht. Ook mist hiertoe een aansluiting van de Munnikenweg op de N470.
Doel:	Groendalseweg/Munnikenweg ontlasten als onderdeel van de Lansingerlandring voldoende doorstroming en veiligheid bieden als gebiedsontsluitingsweg. Zorg dragen voor aansluiting op de N470.
Beschrijving:	De Groendalseweg kent veel eraansluitingen. Met het oog op de benodigde ruimte voor manoeuvrerend vrachtverkeer, beschikbare ruimte, de te verwachten verkeersintensiteit en de kosten is een inrichting met parallelwegen niet mogelijk, rendabel of wenselijk. De Laan van Mathenesse moet nog worden aangelegd in het te ontwikkelen Hoefweg-Zuidgebied. Daarmee kan de Laan van Mathenesse goed worden afgestemd of de beoogde functie binnen de Lansingerlandring en ook een duurzaam veilige weginrichting krijgen (gebiedsontsluitingsweg 50 km/h). De aansluiting op de N470 kan het beste via de Lansinghageweg plaatsvinden. Deze ligt echter op grondgebied van de gemeente Zoetermeer. Als alternatief zou de Laan van Mathenesse ook via de Munnikenweg op de N470 kunnen worden aangesloten ter hoogte van de kruising N470 - Scheglaan. Op de Munnikenweg zijn dan vrijliggende fietspaden noodzakelijk. Aan de oostzijde wordt de Laan van Mathenesse op de N209 aangesloten. De Laan van Mathenesse is daarbij ook een belangrijke ontsluitende schakel voor het te bouwen transferium (P+R) Bleizo. De Groendalseweg kan vervolgens worden afgewaardeerd tot erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 60 km/h. De markering zal hierop worden aangepast; Bij de verdere uitwerkingen zijn nog twee aandachtspunten belangrijk: een herinrichting van het gedeelte over de Landscheiding nodig met oog op de aanpassing van het ZoRo-bustracé; de Lansingerlandring komt vrij dicht bij de aansluiting A12/ N209. Hierdoor mogen geen capaciteitsproblemen ontstaan richting de A12.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010-2011, besluitvorming 2012, eventuele uitvoering 2013-2016
Partijen:	Lansingerland, gemeente Zoetermeer, provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden
Maatregel A6:	Regionale inbreng t.a.v. noordelijke parallelstructuur A12
Aanleiding:	Voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder wordt nieuwe infrastructuur ontwikkeld. Een van de nieuwe ontsluitingswegen is bedacht parallel aan de noordzijde van de A12. Deze weg zou ten zuiden van Kruisweg moeten aansluiten op de N209.
Doel:	Verbeteren ontsluiting Zuidplaspolder, mogelijk dubbelfunctie voor ontsluiting Rottezoom.

Maatregel A6:	Regionale inbreng t.a.v. noordelijke parallelstructuur A12
Beschrijving:	Lansingerland zal in ambtelijk en bestuurlijk overleg in de regio waken voor een zorgvuldige, gebundelde inpassing van de noordelijke parallelstructuur langs de A12, waarbij de landschappelijke inpassing en de milieueffecten van groot belang zijn.
Verantwoordelijke overheid	Provincie Zuid-Holland
Planning:	MER 2008-2009, besluitvorming 2010-2011, eventuele uitvoering 2015-2020
Partijen:	Provincie Zuid-Holland, Zuidplasp gemeenten, Lansingerland

3.2 Lokaal net

Maatregel A7:	Kernontsluitingswegen Bleiswijk
Aanleiding:	De kernontsluitingswegen moeten voldoende capaciteit bieden voor een goede doorstroming, zodat het verdere lokale wegennet kan worden ontlast (en er geen congestie terugslaat tot op de Lansingerlandring).
Doel:	Zonodig aanpassen en/of herinrichten van de kernontsluitingswegen zodat de verkeersafwikkeling toereikend is. Hierbij dient extra aandacht aan de leefbaarheid en veiligheid te worden besteed, aangezien de kernontsluitingswegen deels door woongebieden lopen.
Beschrijving:	De ontsluiting van Bleiswijk bestaat uit de Heulslootweg, Edisonlaan en Groene Loper (in aanleg). Hiermee worden het centrum en de nieuwbouwalocatie goed ontsloten. Een volledige ring via de Lijsterlaan en Hoekeindseweg is niet wenselijk gezien de vele (gelijkwaardige) kruisingen. Nader onderzoek zal uitwijzen welke inrichtingsmaatregelen exact nodig zijn. In elk geval gaat het om het Duurzaam Veilig inrichten van de Edisonlaan. De capaciteit levert geen problemen op, anders dan bij de aansluitingen op de N209. De benodigde herinrichting van de kernontsluitingswegen van in Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs is reeds voltooid of ingepland. Alle kernontsluitingswegen krijgen een maximumsnelheid van 50 km/h. Alle kernontsluitingswegen zullen als zodanig met bebording worden aangegeven, om het gebruik ervan te stimuleren en zoekverkeer te voorkomen.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Voorontwerp 2012-2013, uitvoering 2015-2016
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam

Maatregel A8:	Parkeerring centrum Berkel
Aanleiding:	De bereikbaarheid van het centrum van Berkel is niet helder. Daarnaast wordt het centrum van Berkel de komende jaren herontwikkeld en uitgebreid, inclusief extra parkeervoorzieningen. Een parkeerring moet een duidelijke en goede ontsluitingsstructuur voor de belangrijkste parkeergelegenheden rond het centrum bieden.
Doel:	Ontwerpen, aanwijzen, aangeven en voldoende inrichten van een parkeerring voor het centrum van Berkel.
Beschrijving:	De parkeerring bestaat uit de Oudlandselaan, de toekomstige Verlengde Laan van Romen, de Gemeentewerf, de Laan van Romen en de Raadhuislaan. Alleen de Oudlandselaan is al aangelegd conform de gewenste eindsituatie. De andere wegen moeten worden heringericht en geschikt gemaakt voor de functie als parkeerring. De parkeerring zal worden vormgegeven als erftoegangsweg met fietssuggestiestroken, en inritconstructies voor de zijwegen. De parkeerring zal als zodanig met bebording worden aangegeven, om het gebruik ervan te stimuleren en zoekverkeer te voorkomen.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2008-2009, besluitvorming 2009, ontwerp 2010-2011, uitvoering 2012-2013
Partijen:	Lansingerland, ontwikkelaars centrum

Maatregel A9	Berkelsdijkje
Aanleiding:	Vanwege de uitbreiding van het centrum Berkel, de aanleg van het Annie M.G. Schmidtpark, de realisatie van de parkeerroute, en de aanleg van haltes ZoRo-bus, moet ook de functie van het Berkelsdijkje worden herzien. Er moet worden beschouwd welke functies noodzakelijk zijn, en welke functies vervallen: dit betreft gemotoriseerd verkeer, fietsers, en openbaar vervoer.
Doel:	Bepalen wat het optimale gebruik is van het Berkelsdijkje voor de verschillende

Maatregel A9	Berkelsdijkje
Beschrijving:	modaliteiten. Een inventarisatie en onderzoek naar het (toekomstig) gebruik van het Berkelsdijkje. Bij de afweging wordt ook rekening gehouden met de verwerving van Verboon, de inrichting van het Annie M.G. Schmidtpark en de ontsluiting van Berkel Centrum.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010-2011, besluitvorming 2011, ontwerp 2012, uitvoering 2013
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam (OV)

3.3 Parkeren

Maatregel A10:	Parkeernota
Aanleiding:	Voor Lansingerland is geen parkeernota vastgesteld. De behoefte zal echter groot worden, mede omdat voor het centrum een aantal gebouwde (kostbare) parkeervoorzieningen is bedacht.
Doel:	Eenduidigheid in het parkeerbeleid, ter beoordeling van nieuwe bouwplannen en ter voorkoming van parkeeroverlast.
Beschrijving:	Het heroverwegen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen, het bepalen van parkeerdruk (overlast of niet), bepalen waar parkeerverboden moeten worden ingesteld, hoe om te gaan met vrachtwagenparkeren, vrijstelling voor motorfietsen, et cetera. Voor de centra kan worden bepaald hoe om te gaan met het laad-losregime en weekmarkten. In deze parkeernota kan aandacht worden besteed aan fietsparkeren en het parkeren van nieuwere voertuigen (van scootmobiel tot segways). Hierbij is niet alleen het stallen bij OV-haltes en -stations, maar ook op andere belangrijke locaties in de gemeente van belang.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Opstellen parkeernota 2010-2011, besluitvorming 2011
Partijen:	Lansingerland, middenstand, TLN

4 Goederenvervoer

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen ten aanzien van het goederenvervoer sec. Veel maatregelen uit het vorige hoofdstuk (auto) zijn ook voor toepassing van het goederenvervoer (zoals optimalisatie doorstroming N209). De achterliggende visie wordt beschreven in het visiedocument.

Maatregel G1:	Haalbaarheid agriterminal nabij BleiZo nader onderzoeken
Aanleiding:	Vanwege de toenemende files (korte termijn) en stijgende transportkosten (lange termijn) wil de Greenport onderzoek naar de mogelijkheid van goederentransport per spoor. Een overslagpunt nabij BleiZo en de veiling biedt kansen voor zowel de Greenport als de bereikbaarheid van de gemeente.
Doel:	Concurrentiepositie glastuinbouw verbeteren, versterken van de logistieke mogelijkheden van Lansingerland.
Beschrijving:	Een studie naar de mogelijkheden en investeringen voor een goederenoverslagpunt naar het spoor nabij station BleiZo/de veiling. Er is recent een subsidie beschikbaar gesteld voor een haalbaarheidsonderzoek.
Verantwoordelijke overheid	Prorail
Planning:	Studie 2010-2013, besluitvorming 2014, eventuele uitvoering 2015-2020
Partijen:	Rijkswaterstaat, Lansingerland, gemeente Zoetermeer, NS reizigers, stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam, Greenport
Maatregel G2:	Implementeren Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer N209
Aanleiding:	De N209 staat centraal in de bereikbaarheids-, leefbaarheids- en veiligheidsproblemen wat betreft verkeer en vervoer in Lansingerland.
Doel:	Voor het goederenvervoer is de N209 van groot belang als verbindende schakel tussen het Rijkswegennet (A12, A13/A16) en de logistieke centra binnen de gemeente..
Beschrijving:	In het RVVP van de Stadsregio Rotterdam is een Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer opgenomen, waarin wensen ten aanzien van onder andere breedte, kruispuntvorm en verkeersdrempels zijn opgesomd (zie bijlage 2). Binnen Lansingerland staat de N209 als (enige) belangrijke verbinding in dit kwaliteitsnetwerk opgenomen. Door de genoemde wensen bij de integrale studie naar de N209 te betrekken (maatregel A4) wordt het kwaliteitsnetwerk voor Lansingerland uitgewerkt. Hierbij zullen tevens enkele toevoerende wegen naar de belangrijkste bedrijventerreinen en de veiling worden betrokken. Zie bijlage 2 voor meer informatie over het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer.
Verantwoordelijke overheid	Provincie Zuid-Holland
Planning:	Studie 2010, besluitvorming 2011-2012, eventuele maatregelen 2013-2018
Partijen:	Provincie Zuid-Holland, Lansingerland, stadsregio Rotterdam

Maatregel G3:	Calamiteitenroutes en routing voor vervoer van gevaarlijke stoffen en hulpdiensten opstellen
Aanleiding:	In Lansingerland zijn geen beperkingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De voorkeursroutes voor hulpdiensten en busverkeer zijn aan actualisatie toe gezien de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Met het oog op sluipverkeer is het daarnaast gewenst in regionaal verband calamiteitenroutes aan te wijzen voor het dynamisch verkeersmanagement.
Doel:	Vaststellen welke wegen (bij voorkeur) beschikbaar zijn voor de routing bij calamiteiten, van hulpdiensten, van vervoer van gevaarlijke stoffen en zwaar/lang vrachtverkeer.
Beschrijving:	Voor de calamiteitenroutes geldt het volgende. Primair moeten calamiteiten op het snelwegennet opgevangen worden door omleiding om desbetreffende autosnelweg. Dit wordt op dit moment al toegepast bij de verkeersinfo (op o.a. de radio). Eventueel kunnen calamiteiten op de A13/A16 en A13 kunnen worden opgevangen door omleiding via de N471 en N470. Calamiteiten op de A12 kunnen worden opgevangen door de nieuwe Laan van Mathenesse of via de Verlengde Australiëweg. Richting Gouda kan de Noordelijke parallelstructuur hierin voorzien. De Voorlaan richting Moerkapelle is hiervoor niet geschikt. Calamiteiten op de N209 kunnen worden opvangen door omleiding via de parallel lopende N470 en vice versa, met behulp van in eerste instantie de N471 en de Laan van Mathenesse (Groendalseweg) en in tweede instantie de J.C. Marislaan, Randweg-West en Klapwijkseweg. Calamiteiten op lagere-ordewegen worden ad hoc opgelost. Voor vervoer van gevaarlijke stoffen gelden de Rijkswegen en daarna de provinciale wegen als voorkeursroutes. Verder zal in kaart worden gebracht welke locaties binnen de gemeente aan vervoer van gevaarlijke stoffen gebonden zijn en welke routes hiervoor het beste kunnen worden aangewezen. Voor hulpdiensten gelden de provinciale wegen, de kernontsluitingswegen, de ZoRo-busbaan en de Groendalseweg als eerste voorkeursroute, de Berkelseweg en Oudlandselaan als tweede voorkeursroute, en de Bergweg, Oosteindseweg en Rodenrijseweg als derde voorkeursroute. Nadere studie in overleg met de hulpdiensten zal een specifiekere uitrukroutekaart opleveren waarmee de aanrijtijden worden gehaald.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010, besluitvorming 2010, implementatie 2010
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, TLN, concessiehouders OV
Maatregel G4	Primaire vrachtwagenroutes voor zwaar/lang vrachtverkeer
Aanleiding:	Door toename van (groot) transport over de weg, maar ook de uitbreiding van de bebouwde kommen binnen Lansingerland, zorgen er voor dat het vrachtverkeer een bron van overlast wordt. Deels wordt dit veroorzaakt door bedrijven die van oudsher aan de oude linten zaten.
Doel:	Verminderen overlast vrachtverkeer binnen woongebieden
Beschrijving:	Uit oogpunt van leefbaarheid wordt onderzocht of er specifieke vrachtwagenroutes (i.c. vrachtwagenverboden) moeten worden ingesteld. Hierbij moet worden geïnventariseerd of de wegen voldoen aan de normen voor zwaar/lang verkeer, en of er aanpassingen nodig zijn.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010, besluitvorming 2011, uitvoering 2013 - 2015
Partijen:	Lansingerland, TLN, ondernemers

Maatregel G5: Vrachtwagenparkeren /Transportcentrum	
Aanleiding:	Toename van de logistiek in Lansingerland, zowel in de agro-gelieerde sector als in het gewone transport, betekent ook dat het vrachtverkeer meer zal parkeren laden/lossen. Op dit moment ontbreekt een duidelijke lijn voor vrachtwagenparkeren
Doel:	Eenduidigheid in het parkeerbeleid en voorkoming van parkeeroverlast door vrachtverkeer.
Beschrijving:	Bij het vaststellen van vrachtwagenroutes (maatregel G4) zal er ook gekeken worden naar de locatiekeuzes van bedrijven en de rol van bestemmingsplannen hierin. Door toenemende woningbouw komen transportbedrijven meer in woongebieden te liggen, met overlast voor die woongebieden en langere reistijden voor de transportbedrijven tot gevolg. Dit heeft ook te maken met de veranderde weginrichting in de woonwijken. Een transportcentrum met meerdere transportbedrijven op één strategische locatie geclusterd kan hiertoe een oplossing bieden. Ook zal de mogelijkheid om binnen de gemeente vrachtwagenparkeren te clusteren worden onderzocht. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt tussen agro-gelieerd en overig transport. Voor de winkelcentra kan worden bepaald hoe om te gaan met het laad-losregime en weekmarkten.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010-2011, besluitvorming 2011,
Partijen:	Lansingerland, middenstand, ondernemers, TLN
Maatregel G6: Ontsluiting Voorafsche Polder	
Aanleiding:	De verdere ontwikkeling van de Voorafsche Polder en Noordpolder.
Doel:	Ontlasten van (agro)-logistiek vrachtverkeer over oude linten
Beschrijving:	De huidige route voor (glas)tuinbouw bedrijven loopt via Kleihoogt, Meerweg Noordeindseweg richting N470. richting de veiling wordt ook over de Munikkenweg en Groendalseweg gereden. Door de verdere ontwikkeling van de polders voor (glas)tuinbouw zal het vrachtverkeer verder toenemen. De N470 ligt pal langs deze gebieden, maar kent hierop geen aansluiting. De Gemeente Pijnacker-Nootdorp is bezig met de oostelijke randweg, met een aansluiting op de N470. Deze aansluiting zou ook een sterke ontlasting geven op de bestaande linten in Lansingerland. De ontsluiting zou direct op de N470 vanuit de Voorafsche Polder kunnen. Een alternatief is een ontsluiting van de Voorafsche Polder, via de brug over de N470 (Kleihoogt), naar de oostelijke randweg van Pijnacker.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland,
Planning:	Studie 2009-2012, uitvoering 2013 -2015,
Partijen:	Lansingerland, ondernemers LTO, TLN, gemeente Pijnacker-Nootdorp, Stadsgewest Haaglanden, Provincie Zuid-Holland

5 Openbaar vervoer

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer. De achterliggende visie wordt beschreven in het visiedocument.

5.1 HOV-net

Maatregel O1:	NS-station Bleizo
Aanleiding:	De doortrekking van de Oosterheemlijn van Randstadrail en de ruimtelijke ontwikkelingen tussen Kruisweg en Zoetermeer maken het openen van extra station op de spoorlijn Den Haag – Gouda logisch en zinvol.
Doel:	Realisatie van een extra NS-station tussen Kruisweg en Zoetermeer
Beschrijving:	Lansingerland zal bijdragen aan de ontwikkeling van station Bleizo en haar omgeving.
Verantwoordelijke overheid	Rijkswaterstaat
Planning:	Studie 2008-2009, besluitvorming 2009, ontwerp 2010-2011, uitvoering 2011
Partijen:	Rijkswaterstaat, ProRail, Lansingerland, gemeente Zoetermeer, stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam, NS Reizigers
Maatregel O2:	Uitbreiding ZoRo-bus naar station Bleizo
Aanleiding:	Het beoogde NS-station Bleizo biedt Lansingerland betere toegang tot de trein, maar vooral wanneer deze wordt aangedaan door de ZoRo-bus.
Doel:	Verhogen van het OV-gebruik en ketenmobiliteit.
Beschrijving:	In de planvorming rond ZoRo-bus is de wenselijkheid van een stop op station Bleizo reeds ingebracht. Dit zal verder worden voortgezet, inclusief de consequenties voor het tracé.
Verantwoordelijke overheid	Randstadrail, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2010, uitvoering 2011-2012
Partijen:	Randstadrail, stadsregio Rotterdam, Lansingerland, gemeente Zoetermeer, stadsgewest Haaglanden
Maatregel O3:	Planontwikkeling HOV Delft-Alexander
Aanleiding:	De bestaande wens voor een HOV-verbinding tussen Delft en Rotterdam Alexander en de planontwikkeling van de A13/A16 maakt de vraag actueel welk tracé wenselijk is en hoe daar op kan worden voorbereid.
Doel:	Nu bijdragen aan de hoogwaardigheid en vervoerwaarde van de toekomstige HOV Delft-Alexander.
Beschrijving:	Voor de trasering van de HOV Delft-Alexander is het zaak een goede afweging te maken tussen de kosten, de doorstroming en de vervoerwaarde. Een gestrekt tracé met zo min mogelijk oponthoud is voor de laatste twee aspecten van belang. Een trasering van de over de N470, Klapwijkseweg, Boterdrpseweg en A13/A16 biedt naar verwachting de hoogste vervoerwaarde. Een dedicated aansluiting op de A13/A16, rond de Grindweg of de Ankie Verbeek Ohrlaan, kan nodig zijn in geval van (verwachte) slechte

Maatregel O3:	Planontwikkeling HOV Delft-Alexander
	doorstroming van het overige verkeer. Een en ander zal in de planvorming richting met name Rijkswaterstaat worden ingebracht. Uiteraard zal ook worden samengewerkt met de concessieverlenende stadsregio's Rotterdam en Haaglanden.
Verantwoordelijke overheid	Stadsregio Rotterdam
Planning:	Studie 2012-2014, besluitvorming 2015, uitvoering 2017-2020
Partijen:	Stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden, Rijkswaterstaat, Lansingerland, gemeente Rotterdam, gemeente Delft, Pijnacker-Nootdorp, Provincie Zuid-Holland

5.2 Onderliggend net

Maatregel O4:	Busnet en dienstregeling aanpassen na voltooiing Randstadrail en ZoRo-bus
Aanleiding:	De volledige ingebruikname van Randstadrail en ZoRo-bus biedt kansen het (gewone) busnet minder te oriënteren op Rotterdam en meer op het verbinden van de kernen onderling en met dat van het HOV-netwerk. Daarnaast is afgesproken dat de frequentie van Randstadrail zal worden opgevoerd.
Doel:	Intensiveren en efficiënt inzetten van het OV; direct verbinden van de kernen per OV en gebruik van het (H)OV verhogen.
Beschrijving:	De bestaande buslijn Zoetermeer-Bleiswijk-Bergschenhoek-Rotterdam (173) zal worden 'afgebogen' naar Berkel en Rodenrijs met als eindpunt halte Rodenrijs. Door de tracering van deze lijn wordt Bleiswijk zo goed mogelijk gecompenseerd in haar matige ligging ten opzichte van het HOV en zo goed mogelijk aangesloten op Randstadrail. Tegelijkertijd krijgt niemand een langere reistijd naar Rotterdam. Een en ander zal in bij de concessieverlener worden ingebracht. Wanneer Randstadrail doorrijdt tot Rotterdam Centraal, biedt dat een hoogwaardige OV-verbinding met Rotterdam. Buslijn 170 is dan niet meer concurrerend op die relatie. Uit oogpunt van efficiënte inzet van overheidsmiddelen kan deze worden ingekort tot station Rotterdam Noord, zodat middelen beschikbaar komen voor effectieve inzet elders. Regionaal is afgesproken dat de dienstregeling van Randstadrail zal worden opgevoerd wanneer deze doorrijdt naar Rotterdam Centraal (nu tot Hofplein). De betreffende partijen zullen hier aan worden gehouden.
Verantwoordelijke overheid	stadsregio Rotterdam
Planning:	overleg 2009, wijziging 2010, zo mogelijk eerder
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, concessiehouders
Maatregel O5:	Buslijn 173 koppelen aan spoorlijn Den Haag – Gouda
Aanleiding:	De ontwikkeling van station Bleizo biedt kansen de OV-bereikbaarheid van Bleiswijk te verbeteren. Ook op korte termijn is een verbetering wenselijk.
Doel:	Verbeteren van de OV-bereikbaarheid van Bleiswijk via buslijn 173.
Beschrijving:	Door de bestaande buslijn Zoetermeer-Bleiswijk-Bergschenhoek-Rotterdam (173) op korte termijn te laten beginnen en eindigen op station Zoetermeer in plaats van Zoetermeer Centrum-West, krijgt Bleiswijk een aansluiting op de spoorlijn Den Haag – Gouda en verder. Dit is recent met de stadsregio afgesproken. Na de opening van station Bleizo zal buslijn 173 hier stoppen.
Verantwoordelijke overheid	stadsregio Rotterdam
Planning:	overleg 2011, wijziging 2012
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden, concessie-houder

Maatregel 06:	Dienstregeling in de avonduren en in het weekend uitbreiden
Aanleiding:	Het busvervoer in de (late) avonduren en in het weekend is ondermaats (merendeel van de buslijnen rijdt dan niet).
Doel:	Ook buiten de spits bieden van aantrekkelijk openbaar vervoer.
Beschrijving:	De gemeente zal bij de stadsregio Rotterdam de nadrukkelijke wens inbrengen voor uitbreiding van de dienstregeling in de avonduren en in het weekend voor het busvervoer in Lansingerland. Daarnaast kan worden gedacht aan een belbus of openbaar vervoer op afroep als aanvulling op de zon- en feestdagen. Een en ander kan vooral zijn beslag krijgen wanneer Lansingerland in inwonertal groeit, omdat dit het draagvlak voor OV vergroot en daarmee de netto kosten van extra ritten verlaagt.
Verantwoordelijke overheid	De gemeente wil het nachtelijke busnet van Rotterdam (BOB-bus), dat nu doorrijdt naar Berkel, op zijn minst behouden. Dit is recent al uitgebreid.
Planning:	stadsregio Rotterdam
Partijen:	overleg 2011, wijziging 2012
	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden, concessiehouder
Maatregel 07:	Optimalisatie haltes en busroutes
Aanleiding:	In de gemeente Lansingerland vindt uitbreiding plaats van woonwijken en bedrijventerreinen, maar ook uitbreiding van lijndiensten van het openbaar vervoer. Daarbij blijven oude routes vaak gehandhaafd, zonder dat nut en noodzaak worden getoetst.
Doel:	Verhogen van de snelheid van het busvervoer, verbeteren van de situering van bushaltes in Lansingerland en verminderen van overlast en (subjectieve) verkeersonveiligheid als gevolg van busvervoer over erftoegangswegen.
Beschrijving:	In overleg met de stadsregio Rotterdam zal de gemeente het aantal en de ligging van de bushaltes in Lansingerland optimaliseren. Hierbij wordt uitgegaan van een maximale loopafstand van 400 meter vanaf elk adres binnen de bebouwde kom, en wordt erop gericht haltes zo veel mogelijk 'voor de deur' van ouderenhuisvesting, publieke voorzieningen en winkelcentra te krijgen. Daarnaast zal worden onderzocht in hoeverre erftoegangswegen (30 km/h) kunnen vervallen als onderdeel van busroutes, met oog op overlast en (subjectieve) verkeersonveiligheid. Waar toch een erftoegangsweg als onderdeel van een busroute gewenst blijft kan het negatieve effect op de doorstroming en het comfort worden beperkt door bijvoorbeeld toepassing van busvriendelijke verkeersdrempels. De uitkomsten van de inventarisatie zullen worden overlegd met de stadsregio en concessiehouder.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2009, implementatie 2010-2012
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam concessiehouder OV

6

Fietsverkeer

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen ten aanzien van de fiets. De achterliggende visie wordt wederom beschreven in het visiedocument.

6.1 Regionaal net

Maatregel F1:	Fietspad Wilderszijde – Bergweg-Zuid – Bosweg
Aanleiding:	Tussen Wilderszijde en de Bosweg (Bergse bos) mist een schakel in het fietsnetwerk.
Doel:	De fietsbereikbaarheid van Wilderszijde en het Bergse Bos verbeteren via een aantrekkelijke, ongelijkvloerse route.
Beschrijving:	Langs de watergang halverwege de Schiebroekseweg wordt een 4 meter breed fietspad aangelegd, dat de N209 ongelijkvloers kruist door de beoogde onderdoorgang hier te verbreden en zonodig verhogen. De voorlopige route volgt de verkaveling, zodat het fietspad ter hoogte van de Bosweg aansluit op de Bergweg-Zuid en daarmee een directe route van en naar het Bergse Bos biedt. De verdere planontwikkeling wordt opgepakt in samenhang met maatregel F3 en de ligging/ontwerp A13/A16.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie en besluitvorming 2014, start eventuele uitvoering rond 2020
Partijen:	Lansingerland, provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam
Maatregel F2:	Fietspad centrum Bergschenhoek – centrum Berkel – Groenblauwe slinger
Aanleiding:	Het winkelcentrum Berkel zal in belang toenemen. De bereikbaarheid per fiets moet daaraan faciliteren. Vanuit Bergschenhoek is al een viaduct aangelegd over de HSL. De Groenblauwe Slinger wordt met deze verbinding ook beter toegankelijk gemaakt.
Doel:	Het verbeteren van de langzaam verkeersontsluitingen door de centra van Berkel en Bergschenhoek en het Annie M.G. Schmidtpark en de GroenBlauwe Slinger
Beschrijving:	Een fietsroute van centrum Bergschenhoek via de Noorderparklaan, viaduct HSL, Annie M.G. Schmidtpark, Julianalaan, dan een doorsteek door privaat gebied, Boerhavestraat, Westerscheldepad naar de GroenBlauwe Slinger.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie en besluitvorming 2009-2010, ontwerp 2011, uitvoering 2012-2013
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam

Maatregel F3:	Fietspad langs N209 tussen Ankie Verbeek Ohrlaan en Bergweg-Zuid
Aanleiding:	De N209 tussen de Ankie Verbeek Ohrlaan en de Bergweg-Zuid vormt een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk.
Doel:	Het aandeel van de fiets op langere verplaatsingsafstanden vergroten, in het bijzonder van en naar Rotterdam.
Beschrijving:	Langs de zuidkant van de N209 zal hier een vrijliggend fietspad worden aangelegd voor beide richtingen. De aansluiting op de Boterdorpseweg en/of Bergweg-Zuid zal nader worden uitgewerkt. Het fietspad wordt 4 meter breed in asfalt uitgevoerd.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2014-2015, besluitvorming 2016, eventuele uitvoering rond 2020
Partijen:	Stadsregio Rotterdam, Lansingerland
Maatregel F4:	Fietspad Anthuriumweg – Oostersingel
Aanleiding:	Tussen de Anthuriumweg en Berkel mist een schakel in het fietsnetwerk.
Doel:	Het aandeel van de fiets op langere verplaatsingsafstanden vergroten, in het bijzonder van en naar Bleiswijk.
Beschrijving:	De Anthuriumweg zal worden doorgetrokken als 4 meter breed fietspad in asfalt en aansluiten op de hoek Oostersingel-Edelsteenweg. Door deze verbinding wordt de fietsverbinding tussen Berkel (en Rodenrijs) en Bleiswijk veel directer.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2011, besluitvorming 2012, uitvoering 2015
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam
Maatregel F5:	Fietspad halte Rodenrijs – Westpolder/Bolwerk
Aanleiding:	In de (planontwikkeling van de) fietsverbinding tussen Hofplein (Rotterdam) en Hofvijver (Den Haag) ontbreken nog enkele schakels, ook in de gemeente Lansingerland.
Doel:	Realiseren van een hoogwaardige doorgaande fietsverbinding ter stimulering van het fietsverkeer.
Beschrijving:	In het kader van de variantenstudie worden drie varianten onderzocht: een ongelijkvloerse kruising van de Rodenrijseweg, een route die aansluit op de Zwarteweg en de Rodenrijseweg gelijkvloers kruist en een variant die aansluit op de Penninghlaan.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2009, realisatie 2010-2011
Partijen:	Gemeente Lansingerland, stadsregio Rotterdam
Maatregel F6:	Fietspad 228
Aanleiding:	De fietsverbinding Delft-Zoetermeer via Pijnacker en Berkel
Doel:	Aanleg van een belangrijke regionale utilitaire fietsroute
Beschrijving:	De provincie Zuid-Holland werkt aan de aanleg van dit fietspad. Rond de Kleihoogt kruist dit fietspad Lansingerland. Vanwege problemen in de procedure wordt realisatie dit jaar niet gehaald.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Vorbereiding 2009, Uitvoering 2010
Partijen:	Provincie Zuid-Holland, gemeente Zoetermeer, Lansingerland

Maatregel F7:	Fietspad Voorlaan – N209
Aanleiding:	De fietsverbinding Moerkapelle-Kruisweg-Zoetermeer heeft verbetering.
Doel:	Directer maken van de fietsverbinding Moerkapelle-Kruisweg-Zoetermeer
Beschrijving:	De provincie Zuid-Holland werkt aan de aanpassing van de ontsluiting van Kruisweg. Fietsers kunnen gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising met de N209, die bestemd is voor alle verkeer..
Verantwoordelijke overheid	Provincie Zuid-Holland
Planning:	Uitvoering 2009-2010
Partijen:	Provincie Zuid-Holland, gemeente Zoetermeer, Lansingerland
Maatregel F8:	Fietsstraat Westpolder/Bolwerk
Aanleiding:	In de (planontwikkeling van de) fietsverbinding tussen Hofplein (Rotterdam) en Hofvijver (Den Haag) ontbreken nog enkele schakels, ook in de gemeente Lansingerland.
Doel:	Realiseren van een hoogwaardige doorgaande fietsverbinding ter stimulering van het fietsverkeer.
Beschrijving:	De fietsverbinding aan de oostzijde van Randstadrail in Westpolder/bolwerk is aanwezig. Deze is echter niet herkenbaar, omdat de fietsroute alleen over woonstraatjes gaat. Om de herkenbaarheid en het comfort voor de fiets te vergroten wordt voorgesteld de woonstraten in te richten als fietsstraat. Dat betekent, rood asfalt in plaats van de huidige klinkers. Verder is de auto te gast op een dergelijke straat. Dit past ook binnen de filosofie van duurzaam veilig binnen verblijfsgebieden (30 km/h).
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010, besluitvorming 2011, realisatie 2013
Partijen:	Gemeente Lansingerland, stadsregio Rotterdam
Maatregel F9:	Fietstunnel N209 Bergweg
Aanleiding:	Rondom de aansluiting van de N209 met de Bergweg-Zuid en Boterdorpseweg zijn veel versnipperde fietsverbindingen, die drukke autostromen kruisen.
Doel:	Verhogen verkeersveiligheid fietsers en betere doorstroming Boterdorpseweg autoverkeer.
Beschrijving:	Fietsverkeer vanuit Rotterdam (Bergweg-Zuid) richting Boterdorpseweg moet nu beide rotondes oversteken bij de aansluiting met de N209. De capaciteit van de rotondes wordt komende tijd uitgebreid met bypasses en dubbele op/afrijstroken. Dit brengt voor de fietser extra onveiligheid met zich mee. Als goed alternatief is er een plan om de fietsroute naar de Boterdorpseweg en de huidige fietstunnel te combineren tot een centrale hoofd fietsroute. Verder wordt de fietsroute via de Schiebroekseweg afgesloten. Iets noordelijk ligt een nieuwe fietstunnel onder de Boterdorpseweg richting Wilderszijde.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland, provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2010, realisatie 2011
Partijen:	Gemeente Lansingerland, stadsregio Rotterdam

Maatregel F10:	Fietsbrug over de Rotte (Hoekse Kade)
Aanleiding:	In de groen/recreatienota is een extra fietsbrug over De Rotte opgenomen die een recreatieve verbinding kan vormen met de Zevenhuizerplas. De maatregel, zoals opgenomen in het mobiliteitsplan, heeft vooral een utilitair karakter, dus voor doorgaande fietsers tussen Lansingerland en Alexander. Realisatie leidt tot een verkorting van de route naar Alexander met zo'n 800 meter. De fietsbrug is zowel opgenomen in het fietsnetwerk van de Stadsregio als het provinciale fietspadenplan. Uiteraard zal er eerst studie worden gedaan naar de haalbaarheid.
Doel:	Verbeteren van de recreatieve fietsverbindingen en verkorten van route Lansingerland richting NS-station Alexander/Alexandrium.
Beschrijving:	De Provincie en Stadsregio hebben fietsbrug opgenomen over de Rotte, tussen de Hoeksekade (Lansingerland) en Ommoordse Veld (Rotterdam). Op deze wijze is het mogelijk om vanuit Lansingerland de fietsroute te bekorten naar Alexandrium en NS-intercity station Alexander. De fietsbrug zou ook onderdeel kunnen gaan uit maken van verbindende fietsroute (nummer 7) van de Stadsregio Rotterdam. Een extra brug over de Rotte betekent ook een versterking voor het recreatieve gebruik voor langzaam verkeer. De huidige fiets/voetgangersbrug is erg steil en heeft een beperkte capaciteit, vooral op zomerse dagen.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland, provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, deelgemeente Alexander
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2010, realisatie 2011
Partijen:	Gemeente Lansingerland, stadsregio Rotterdam

6.2 2Lokaal net

Maatregel F11:	Fietspad Hertzstraat – Zuidersingel
Aanleiding:	De watergangen en bebouwing rond de Zuidersingel en Rodenrijseweg ten westen van het spoor vormen een barrière voor het fietsverkeer.
Doel:	De bestemmingen rond Rodenrijns en Oudeland en Randstadrailhalte Rodenrijns beter bereikbaar maken voor fietsers.
Beschrijving:	Aanleg van een fietspad tussen Oudeland en de Zuidersingel.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Uitvoering 2012
Partijen:	Lansingerland

Maatregel F12:	Kooipad optimaliseren als verbinding Bleiswijk–Rottemeren
Aanleiding:	De Rottemeren zijn vanuit Bleiswijk niet optimaal bereikbaar per fiets.
Doel:	Verbeteren van de fietsverbinding tussen Bleiswijk en recreatiegebied Rottemeren.
Beschrijving:	Het Kooipad wordt doorgetrokken voor fietsers (nu alleen voetgangers) tot aan de Rotte, omdat die nu slechts via een grote omweg kan worden bereikt. Ook zal het Kooipad haaks op de kruising Edisonlaan – Gruttostraat – IJsvogellaan worden aangesloten, om de verkeersveiligheid te verbeteren. De situatie is momenteel onoverzichtelijk.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Vorbereiding 2012, uitvoering 2013-2014
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam

Maatregel F13:	Fietsroute Westpolder – Sportpark
Aanleiding:	Fietsroute met tunnel is opgenomen in GREX.
Doel:	Goede rechtstreekse en veilige fietsroute naar nieuwe sportpark in Meerpolder.
Beschrijving:	Tussen Meerpolder (sportpark) en Westpolder/bolwerk is een fietsroute gepland, met daarin een fietstunnel onder de Klapwijkseweg door. Hiermee wordt een gelijkmatige verdeling van fietsroutes met tunnels onder de Boterdorpse/Klapwijkseweg door.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland

Maatregel F13:	Fietsroute Westpolder – Sportpark
Planning:	Voorbereiding 2012, uitvoering 2013-2015
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam

Maatregel F14:	Lokaal fietsnetwerk complementeren
Aanleiding:	Vanwege de uitbreiding van de woningbouwlocaties en bedrijfsterreinen, en de aanleg van recreatiegebieden, moet de ontsluiting per fiets worden verbeterd.
Doel:	Bevordering van het fietsgebruik
Beschrijving:	Het fietspaden netwerken complementeren en uitbreiden. Hierbij wordt uitgegaan van de fietspaden plannen van de provincie en de stadsregio. Het gaat daarbij om ondermeer fietspaden in Hoefweg-Zuid Anthuriumweg – Noordeindseweg, Groendalseweg, Past. Verburghweg, Oostmeerlaan – Westersingel. Verder worden ook de recreatieve routes verder uitgebouwd in bijvoorbeeld de Vlinderstrik en richting Akerdijkse Plassen.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland, provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam
Planning:	Studie 2011-2012, besluitvorming 2012, uitvoering 2014-2017
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, provincie Zuid-Holland

6.3 Algemeen

Maatregel F15:	Kwaliteitsverbetering bestaand fietsnetwerk
Aanleiding:	Zowel de stadsregio als de gemeente Lansingerland willen het fietsgebruik bevorderen. Dit kan door de kwaliteit en veiligheid van fietspaden te vergroten.
Doel:	Bevordering van het fietsgebruik
Beschrijving:	Het bestaande fietsnetwerk wordt geïnventariseerd op kwaliteitskenmerken als bochtstralen, breedte en onderhoudsstaat van verharding. Verder zullen de bewegwijzering, verlichting en beschutting worden beschouwd. Maatregelen moeten passen binnen aangepast kwaliteitsinstrumentarium (maatregel V10).
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland, provincie Zuid-Holland
Planning:	Inventarisatie 2012, besluitvorming 2013, uitvoering 2014-2017
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, provincie Zuid-Holland

Maatregel F16:	Fietsparkeernota
Aanleiding:	De eenduidigheid in en kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen zijn niet op het gewenste niveau.
Doel:	Eenduidigheid en kwaliteit in het fietsparkeerbeleid
Beschrijving:	Hierbij is niet alleen het stallen bij OV-haltes en –stations, maar ook op andere belangrijke locaties in de gemeente – zoals winkelcentra – van belang. De fietsparkeernota zal tegelijkertijd met de (auto)parkeernota worden opgesteld; zie hiervoor maatregel A10.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Opstellen parkeernota 2010-2011, besluitvorming 2011
Partijen:	Lansingerland, middenstand, Fietsersbond

7

Ketenmobiliteit

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen ten aanzien van de ketenmobiliteit. De achterliggende visie wordt beschreven in het visiedocument.

7.1 Toegankelijkheid

Maatregel K1:	Ontsluiting tot P+R van de haltes Rodenrijs en Westpolder-Bolwerk evalueren
Aanleiding:	Ketenmobiliteit speelt in het visiedocument een centrale rol. De P+R-locaties moeten goed bereikbaar zijn. Deze liggen bij de haltes Rodenrijs en Westpolder-Bolwerk. Er zijn vragen gesteld over de bereikbaarheid
Doel:	Stimuleren van ketenmobiliteit door het beter bereikbaar maken van het P+R-terrein bij Randstadrailstation Rodenrijs.
Beschrijving:	Bij de halte Rodenrijs en Westpolder-Bolwerk zijn respectievelijk 200 en 50 (reservering voor 90) P&R-plaatsen gerealiseerd dan wel voorzien. De vraag is of de toelidende wegen voldoende capaciteit hebben om het verkeer met die bestemmingen naar toe te leiden.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2009
Partijen:	Lansingerland
Maatregel K2:	Verbeteren toegankelijkheid haltes
Aanleiding:	De stadsregio zet sterk in op het beter toegankelijk maken van (de haltes van) het openbaar vervoer voor mensen met een lichamelijke beperking. De stadsregio heeft daartoe stimulatie-subsidies beschikbaar gesteld.
Doel:	Verbeteren van de toegankelijkheid (en tegelijkertijd sociale veiligheid) van veel bushaltes in de gemeente volgens de nieuwe normen, voor 2015.
Beschrijving:	De meest gebruikte bushaltes zullen volgens de nieuwe normen toegankelijk worden gemaakt. Hierdoor worden de perrons beter toegankelijk voor wie slecht ter been is, ook met rollator, rolstoel, scootmobiel of kinderwagen. Hiervoor is een subsidie van de stadsregio Rotterdam beschikbaar. De werkzaamheden zullen worden aangegrepen om tegelijk de sociale veiligheid te verbeteren door onder andere snoeien van groen en verbeteren van de verlichting. Hiertoe is een nadere inventarisatie nodig. Het gaat om circa 100 bushaltes (50 halteparen). Daarbij wordt ook direct gekeken naar mogelijkheden om bushaltes zoveel mogelijk direct aan de rijbaan te situeren. Concreet gaat het om het aanpassen van onder andere perronhoogte, breedte en geleidingstegels. Uitvoering zal vooral plaatsvinden daar waar nieuwe haltes worden aangelegd of waar wegen worden gereconstrueerd.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Uitvoering 2009-2018
Partijen:	Lansingerland (trekker), Stadsregio Rotterdam (cofinancier; 50% subsidie)

7.2 Reisinformatie

Maatregel K3:	Aanpassen bewegwijzering naar Randstadrailstations en Bleizo
Aanleiding:	De bewegwijzering naar P+R-locaties en stations is niet aanwezig.
Doel:	De ketenmobiliteit bevorderen.
Beschrijving:	De stadsregio Rotterdam start momenteel met de aanpak van de bewegwijzering van P+R-locaties. Hierbij zal Lansingerland in acht nemen dat de lokale P&R-voorzieningen geen bovenlokale bewegwijzering mogen krijgen.
Verantwoordelijke overheid	Stadsregio Rotterdam
Planning:	Studie 2011, besluitvorming 2011, uitvoering 2012
Partijen:	Stadsregio Rotterdam, Lansingerland

Maatregel K4:	Herzien bewegwijzering voor gemotoriseerd verkeer inclusief objectbewegwijzering
Aanleiding:	De uitbreiding van de woningbouwlocaties, recreatiegebieden en bedrijventerreinen, plus de aanleg van nieuwe infrastructuur en het aanwijzen van de Lansingerlandring, aanleg A13-16, parkeerring etc.
Doel:	Voorkomen van zoekverkeer
Beschrijving:	Bewegwijzering op rijkswegen en provinciale wegen aanpassen naar de bestemming dan wel kortste route dan wel gewenste route, route gevaarlijke stoffen, benoemen nieuwe bedrijventerreinen en samenvoegen diverse namen bedrijventerreinen. Ook doorvoeren bij Tom-Toms c.a. Belangrijk hierbij is om logische routes te realiseren en om ook de verwijzing naar bijvoorbeeld wijken te betrekken.
Verantwoordelijke overheid	Lansingerland
Planning:	Studie 2009-2010, besluitvorming 2011, uitvoering 2011-2014
Partijen:	Lansingerland, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat

Maatregel K5:	Herzien bewegwijzering voor fietsverkeer inclusief objectbewegwijzering
Aanleiding:	De uitbreiding van de woningbouwlocaties en bedrijventerreinen, plus de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur
Doel:	Utilitaire en recreatieve fietsers beter faciliteren
Beschrijving:	Bewegwijzering op relevante knooppunten (recreatief en utilitair, niet alleen in het zogenaamde knooppuntennetwerk) schouwen en waar nodig aanvullen of wijzigen.
Verantwoordelijke overheid	Lansingerland
Planning:	Studie 2011-2012, besluitvorming 2012, uitvoering 2013-2014
Partijen:	Lansingerland, provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, Fietsersbond

7.3 Voorzieningen

Maatregel K6:	Transferium Bleizo
Aanleiding:	De waarschijnlijke komst van NS-station Bleizo biedt kansen voor een transferium voor verkeer van en naar Lansingerland, Den Haag en Gouda/Utrecht.
Doel:	Zorgen voor goed bereikbare P+R-voorzieningen op het toekomstige NS-station Bleizo. Het belangrijkste doel is bovenlokaal: verminderen van autoverkeer op de A12 en daarmee de bereikbaarheid van Den Haag opwaarderen.
Beschrijving:	Realisatie van een transferium direct naast station BleiZo. De daartoe benodigde infrastructuur moet aansluiten op de afslag Bleiswijk.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2008-2009, besluitvorming 2009, ontwerp 2010-2011, uitvoering 2012-2013
Partijen:	Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden, gemeente Zoetermeer, Lansingerland

Maatregel K7:	(On)bewaakte fietsstallingen en fietskluizen
Aanleiding:	Het bevorderen van het fietsgebruik vraagt meer dan infrastructuur alleen.
Doel:	Zorgen voor veilige fietsstallingen op belangrijke locaties, deels bewaakt.
Beschrijving:	Bij stations en haltes hangt de soort maatregel af van het geboden vervoer en de bereikbaarheid per fiets. Bij de stations Bleizo, en de haltes Westpolder-Bolwerk zullen daarom fietskluizen en onbewaakte fietsstallingen worden gerealiseerd. Bij halte Rodenrijs is dit al geregeld. Bij de haltes van de ZoRo-bus en HOV Alexander – Delft komen onbewaakte fietsstallingen, waarbij voor de hoeveelheid gekeken wordt naar de regiofunctie van elke halte. De bestaande en nieuwe bushaltes zullen worden geïnventariseerd op de behoefte aan extra fietsvoorzieningen. Ook op andere belangrijke locaties zal de kwantiteit en kwaliteit van de fietsstallingen onder de loep worden genomen. Bij alle gemeentelijke stallingen zullen regelmatig 'weesfietsenacties' worden gehouden indien daar aanleiding toe bestaat. Hierbij worden alle fietsen voorzien van een lint door het wiel, dat bij het wegrijden direct breekt. Na een maand kunnen de overgebleven fietsen met touwtje (veelal verlaten wrakken) worden verwijderd, met de melding dat een eventuele missende fiets tegen betaling af te halen is.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2009, uitvoering 2010-2012
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden, Randstadrail, RET
Maatregel K8:	Uniformiteit in verschijning en voorzieningen fietsparkeren
Aanleiding:	Vanuit oogpunt van herkenbaarheid, maar ook betreffende economisch schaalvoordeel, is het gewenst om fietsvoorzieningen eenduidig te houden.
Doel:	Herkenbaarheid en uitstraling, economisch schaalvoordeel
Beschrijving:	Alle fietsvoorzieningen bij de haltes van Randstadrail en bij NS worden uitgevoerd als Tulips; en overkappingen van Armada outdoor. De kluizen zijn van NS-fiets.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Lopend
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden, ProRail, Randstadrail
Maatregel K9:	OV-fiets op haltes Rodenrijs en station BleiZo
Aanleiding:	Er liggen kansen om met relatief beperkte maatregelen het OV- en fietsgebruik (en ketenmobiliteit) te bevorderen. De fiets wordt, mede als gevolg van diverse maatregelen, veel gebruikt als voortransport naar het OV, maar nog te weinig als natransport.
Doel:	Bevorderen van fiets- en OV-gebruik (en ketenmobiliteit).
Beschrijving:	Een onderzoek naar de wenselijkheid, ruimtelijke mogelijkheden, financiële consequenties en beheer- en onderhoudsaspecten van OV-fiets.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010, besluitvorming 2011, uitvoering 2013
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden,

8

Verkeersveiligheid

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen ten aanzien van de verkeersveiligheid. De achterliggende visie wordt beschreven in het visiedocument.

8.1 Fysieke maatregelen

Maatregel V1:	Verkeersveiligheid parallelwegen N209 verbeteren
Aanleiding:	Op de parallelwegen van de N209 vinden relatief veel ongevallen plaats met (brom)fietsers.
Doel:	Verbeteren van de verkeersveiligheid.
Beschrijving:	Alle parallelwegen zullen Duurzaam Veilig worden ingericht, voor zover ze dat nog niet zijn. Na afloop hebben alle parallelwegen fietssuggestiestroken, die binnen de kom rood geasfalteerd zijn. De gemeente Rotterdam wordt voorgesteld deze markering ook op de Wildersekade toe te passen. Dit is een voor Lansingerland belangrijke fietsroute met relatief weinig autoverkeer, die net buiten de gemeentegrenzen ligt. Voor de langere termijn zullen maatregelen worden overwogen in de integrale studie naar de N209 tussen Boterdorpsweg en Groendalseweg (zie maatregel A5).
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland, provincie Zuid-Holland
Planning:	Studie 2010, besluitvorming 2010, ontwerp 2011, uitvoering 2012-2013
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam, provincie Zuid-Holland
Maatregel V2	Weg om sportpark Bergschenhoek
Aanleiding:	De knip in de Hoeksekade heeft gezorgd voor op langere termijn onwenselijk verkeer door het sportpark van Bergschenhoek.
Doel:	Verminderen van het verkeer door het sportpark van Bergschenhoek door middel van een nieuwe weg ten westen en zuiden van het sportpark.
Beschrijving:	Een nieuwe weg om het sportpark van Bergschenhoek kan het verkeer over het Sporthoekpad sterk verminderen, waardoor de (subjectieve) verkeersveiligheid en de (ruimtelijke) kwaliteit van het sportpark verbeteren. Hiertoe moet de Randweg-Oost worden doorgetrokken en ten zuiden van de sportvelden haaks aansluiten op de Hoeksekade. Hierbij wordt rekening gehouden met eventuele uitbreiding van het sportpark. De vormgeving van deze weg blijft hetzelfde (gebiedsontsluitingsweg buiten de kom met gescheiden fietspad).
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland, Recreatieschap
Planning:	Ontwerp en besluitvorming 2009-2010, uitvoering 2011
Partijen:	Recreatieschap, Lansingerland

Maatregel V3:	Uitbreiden erfdoegangswegen 30 en 60 km/h
Aanleiding:	Het lokale en interlokale verkeer moet worden afgewikkeld via de kernontsluitingswegen en de Lansingerlandring. De meeste overige wegen kunnen dan worden ingericht met een maximumsnelheid van 30 km/h.
Doel:	Verkeer stimuleren van de kernontsluitingswegen en Lansingerlandring gebruik te maken en tegelijkertijd de verkeersveiligheid verbeteren.
Beschrijving:	<p>Binnen bebouwde kom</p> <p>De Noordeindseweg zal ten zuiden van de knip Planetenweg worden heringericht als 30 km/h-zone met fietssuggestiestroken. .</p> <p>De Rodenrijseweg wordt ingericht als 30 km/h-sstraat. Of dit ook geldt voor het kruispunt Provincialeweg/Industrieweg wordt afzonderlijk onderzocht.</p> <p>Uitbreiding van de 30 km/h-zone op de Bergweg-Noord zal worden betrokken bij het verkeersveiligheidsplan dat in het derde kwartaal van 2009 aan de raad zal worden voorgelegd.</p> <p>Nadat de provincie Zuid-Holland de verbinding Voorlaan-Achterlaan heeft gerealiseerd, kan de Kruisweg autoluw worden gemaakt. Hierbij moet nog wel rekening gehouden worden met eventuele toekomstige functies in Rottezoom. Op dit moment zijn er reeds fietsstroken aanwezig, maar wel in slechte staat.</p> <p>Overige lokale wegen worden bij aanleg of groot onderhoud Duurzaam Veilig ingericht met een maximumsnelheid van 30 km/h, met uitzondering van de Bergweg-Zuid, Oudelandsewaan, Berkelseweg en Jan van der Heydenstraat (50 km/h).</p> <p>Een voorbeeld voor een Duurzaam Veilige inrichting met 30 km/h vormt de Rodenrijseweg tussen de Laan van Romen en Klapwijkseweg.</p> <p>Buiten bebouwde kom</p> <p>In ieder geval kan de Groendalseweg worden afgewaardeerd door de komst van de Laan van Mathenesse als onderdeel van de Lansingerlandring.</p> <p>Beheerplannen</p> <p>Veel van deze wegen zijn ook opgenomen in de beheerplannen voor de periode 2009-2012. afstemming met de beheerplannen is dus belangrijk.</p>
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2009-2010, besluitvorming 2010, ontwerp 2011, uitvoering 2011-2013
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam

Maatregel V4:	Kruising Heulslootweg – Grote Molen
Aanleiding:	De kruising van de Heulslootweg (autoverkeer) met de Grote Molen (veel fietsverkeer) is momenteel onvoldoende veilig vormgegeven.
Doel:	Verbeteren van de verkeersveiligheid.
Beschrijving:	Omdat de fietsoversteek slecht zichtbaar is vanaf de Heulslootweg, waar momenteel tot op enige afstand bovendien 80 km/h is toegestaan, is het voorstel om de kans op ongevallen te beperken. Het rode asfalt op de weg wordt verwijderd en de fietsers worden uit de voorrang gehaald, om oplettendheid van hun kant te bevorderen. Tevens zal ter hoogte van de oversteek een plateau worden aangelegd, met op enige afstand extra waarschuwingborden of –markering. De komgrens wordt niet verplaatst, wel zal er aanpassing van markering en bebording plaatsvinden en de snelheid op de Heulslootweg wordt 60 km/h.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie en besluit 2011, uitvoering 2012-2013
Partijen:	Lansingerland
Maatregel V5:	Nader onderzoek schoolomgeving
Aanleiding:	Gezien de problematiek binnen de gemeente (stimuleren van het fietsgebruik, schoolomgevingen worden vaak als gevaarlijk beschouwd) en het belang van het onderwerp (zwakke verkeersdeelnemers) wordt de verkeersveiligheid rond scholen aan nader onderzoek onderworpen.
Doel:	Onderzoeken of er sprake is van verkeersonveiligheid rond scholen en wat daar aan kan worden gedaan.
Beschrijving:	In het onderzoek zullen alle schoolbesturen worden gevraagd naar hun ervaringen, wensen en ideeën.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Inventarisatie in 2009, eventuele uitwerking 2010-2011
Partijen:	Lansingerland, scholen
Maatregel V6:	Verbeteren verkeersveiligheid 'black spots' en andere onveilige punten
Aanleiding:	Om het aantal verkeersongevallen terug te brengen naar het ambitieniveau voor 2020 is verdere verbetering van de verkeersveiligheid noodzakelijk door onveilige kruisingen en wegvakken binnen de gemeente aan te pakken
Doel:	Aantal letselongevallen in 2020 terug te brengen naar maximaal 6 letselongevallen per jaar.
Beschrijving:	Binnen de gemeente zijn er op dit moment 5 'black spots': <ul style="list-style-type: none"> - Parallelweg N209 noordzijde (zie V1); - Kruispunt Irisweg – Krokussenweg – Groendalseweg (zie V3); - Albert van 't Hartweg; - Noordeindseweg tussen N470 en Planetenlaan; - Noordeindseweg tussen Planetenlaan en Klapwijkseweg (knip). Voor drie van de vijf 'black spots' zijn er dus al plannen opgenomen.
	Voor de Albert van 't Hartweg Uit de verkeersveiligheidsscan komt naar voren dat de inrichting versmalling met drempels kent (à la inrichting Irisweg). Binnen de bestaande basisvormgeving en functie van de weg is weinig optimalisatie meer mogelijk op de Noordeindseweg tussen N470 en Planetenlaan. Voor de lange termijn zou, in combinatie van de knip bij de Planetenlaan, kunnen worden overwogen de functie van de weg aan te passen en hiermee de volledige vormgeving van de Noordeindseweg aan te passen. Wel is het mogelijk om hier de bromfietser naar de rijbaan te verplaatsen (maatregel V8).
	Naast de 'black spots' zijn er ook nog knelpunten. Daarbij gaat het om de Bergweg-Zuid (bromfietzers naar de rijbaan, maatregel V8) en kruising Rodenrijseweg – Anjerdreef (maatregel V3) en Hoekeindseweg (tussen N209 en Bleiswijk). Voor deze laatste weg moet het instellen van een voorrangregime met de Merenweg de helderheid en de veiligheid van de kruising vergroten.

Maatregel V6:	Verbeteren verkeersveiligheid 'black spots' en andere onveilige punten
	Bovenstaande oplossingen zijn overgenomen uit de verkeersveiligheidsscan voor Lansingerland. Dit zijn oplossingsrichtingen die bij de verdere uitwerking nader gedetailleerd moeten worden bekeken.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland,
Planning:	Uitwerking in 2009-2012, uitvoering 2009-2012
Partijen:	Lansingerland, Stadregio Rotterdam, gemeente Rotterdam
Maatregel V7:	Nader onderzoek verkeersveiligheid Industrierweg
Aanleiding:	In de afgelopen jaren zijn er enkele ongevallen gebeurd op de Industrierweg. Tegelijk worden er vraagtekens gesteld bij het snelheidsregime op de Industrierweg.
Doel:	De verkeersveiligheid op de Industrierweg verbeteren.
Beschrijving:	In de afgelopen jaren zijn er enkele ongevallen gebeurd op de Industrierweg. Na het lopende onderzoek naar de verkeerssituatie in samenhang met de kruising met de Rodenrijseweg, waarin ook het snelheidsregime op de Industrierweg wordt afgewogen, is in het kader van de verkeersveiligheid nadere studie naar de Industrierweg en daaruit voortvloeiende maatregelen gewenst.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	studie 2009, besluitvorming 2009, uitvoering 2010-2012
Partijen:	Lansingerland, hulpdiensten

8.2 Regulerings

Maatregel V8:	Lokale wegen vrijgeven voor brommers en brommobielen
Aanleiding:	Bromfietzers zijn verplicht van de rijbaan gebruik te maken tenzij dat expliciet verboden is. Lansingerland heeft geen eenduidig kader voor het verbieden van brommers en brommobielen.
Doel:	De verkeersveiligheid verbeteren en de routekeuze voor gebruikers van brommers en brommobielen vereenvoudigen.
Beschrijving:	Brommers en brommobielen worden toegestaan op alle wegen waar langzaam verkeer wettelijk is toegestaan; in Lansingerland wil dat zeggen alle wegen behalve de provinciale wegen. Voor beide voertuigtypen geldt een wettelijke maximumsnelheid van 45 km/h op de rijbaan.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Besluitvorming 2011, uitvoering 2012
Partijen:	Lansingerland, politie

Maatregel V9:	Fietsregime centrum Berkel en overige centrumgebieden
Aanleiding:	Over de fietsstrook in de Kerkstraat in Berkel zijn enkele klachten bekend. Een deel van het winkelend publiek ervaart de fietsstrook (op straatniveau) onprettig en/of gevaarlijk.
Doel:	De verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit in centrumgebieden verbeteren.
Beschrijving:	Het valt op dat de fietsstrook in Berkel Centrum niet westwaarts doorloopt; door de centrumpassage mag niet worden gefietst. Dit betekent dat de fietsstrook uitsluitend dienst doet als verbinding tussen Kerkensingel en Herenstraat (en daarbij zelfs fietsen in voetgangersgebied in de hand werkt), terwijl de Nieuwstraat daar een prima alternatief voor is. De Kerkstraat zal tot voetgangersgebied worden verklaard, waardoor een eenduidig regime ontstaat. Maar ook in andere centrumgebieden, bijvoorbeeld Bergschenhoek, is het belangrijk dat het fietsregime past binnen heel Lansingerland. Het Fietsberaad ³ heeft beleidslijnen opgesteld hoe om te gaan het fietsverkeer binnen voetgangersgebieden. Een en ander zal worden meegewogen in de verdere herontwikkeling van het winkelgebied centrum Berkel, in overleg met winkeliers en andere belanghebbenden.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2010, aanpassing 2010-2012
Partijen:	Lansingerland, ontwikkelaars en middenstand centrumgebieden
Maatregel V10:	Kwaliteitsinstrumentarium aanpassen
Aanleiding:	Mede doordat Lansingerland tot voor kort uit drie afzonderlijke gemeenten bestond, zijn onder meer de weginrichting, voorrangsregelingen en toepassing van bebording, verlichting en straatmeubilair niet uniform. Dit biedt kansen voor de verbetering van de verkeersveiligheid.
Doel:	Verbeteren van de verkeersveiligheid (en uitstraling van de openbare ruimte, fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer).
Beschrijving:	Het Kwaliteitsinstrumentarium van de Gemeente Lansingerland zal zodanig worden aangepast dat aanleg, vervanging en groot onderhoud geleidelijk leiden tot uniformiteit in weginrichting, vormgeving, bebording, voorrangsregeling en toepassing van verlichting, beschutting (van fietspaden) en straatmeubilair. Een voorbeeld betreft de voorrangsregeling op en inrichting van rotondes. Een ander voorbeeld betreft de toepassing van goede maar energiezuinige verlichting. Ook zullen zonodig richtlijnen voor het ontwerp van verkeersdrempels worden opgenomen. Ook zullen (de toenemende aantallen) rollators, scootmobielen, kinderwagens en slecht ter been zijnden een plaats moeten krijgen in het kwaliteitsinstrumentarium. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om breedtes van trottoirs en perrons. Tot slot zal aandacht worden besteed aan de toepassing van 'shared space' in centrumgebieden en woongebieden, waardoor van het aantal verkeersborden kan worden teruggebracht. Maar ook dat verschillende weggebruikers gebruik maken van dezelfde ruimte.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2009-2010, besluitvorming 2010, uitvoering 2010-2015
Partijen:	Lansingerland, politie

³ Het Fietsberaad (www.fietsberaad.nl) is een landelijk kenniscentrum voor fietsbeleid, hoofdzakelijk bestaande uit praktijkdeskundigen werkzaam bij de overheid en adviesbureaus.

9 Stimulering, facilitering en voorlichting

In dit hoofdstuk komen de zogenaamde 'zachte maatregelen' aan de orde. De achterliggende visie wordt beschreven in het visiedocument.

9.1 Beïnvloeden verplaatsingskeuze

Maatregel S1:	Werken aan huis
Aanleiding:	De mogelijkheid om het bedrijf aan huis te hebben, zijn beperkt.
Doel:	Voorkomen van forensenverkeer
Beschrijving:	In de bestemmingsplannen ruimere mogelijkheden opnemen voor werken/kantoor aan huis. Naast het helpen van beperken van forensenverkeer, kan dit ook voorkomen dat wijken 'slaapwijken' worden.
Verantwoordelijke overheid	Lansingerland
Planning:	Studie 2012, besluitvorming 2012, uitvoering 2013-2015
Partijen:	Lansingerland
Maatregel S2:	Reisinformatie onderweg
Aanleiding:	Kan niet ingespeeld worden op alternatieve routes tijdens de reis bij calamiteiten of optreden van stemmingen, files en dergelijke.
Doel:	Doorstroming en restcapaciteit op wegennet zo goed mogelijk te benutten; Bij openbaar vervoer alternatieven aangeven
Beschrijving:	Tussen bijvoorbeeld Rotterdam en Zoetermeer zijn zowel een route via de N209 als de N470/N471. Plaatsen van DRIP's kan bijvoorbeeld de reistijd tussen beide routes worden getoond. Dergelijke route informatie panelen kunnen ook bij belangrijke uitvalswegen worden gezet, zoals bij de veiling. Behalve op de weg is ook dynamische reisinfo bij Randstadrail stations, ZoRo-bus en HOV Delft- Alexander en NS-stations Bleizo belangrijk, waarop alternatieve reismogelijkheden kunnen worden getoond bij stremmingen. Bij de Randstadrailstations wordt hiervan gebruik gemaakt.
Verantwoordelijke overheid	Lansingerland
Planning:	Studie 2012, uitvoering 2013-2015
Partijen:	Lansingerland, provincie Zuid Holland, RET, stadsregio Rotterdam, TLN

Maatregel S3:	Uitbreiding digitaal loket (elektronische dienstverlening)
Aanleiding:	De vooruitgang van internet maakt het mogelijk dat inwoners en bedrijven in grotere mate digitaal vragen kunnen stellen en informatie opvragen bij de gemeente.
Doel:	Voorkomen van verkeer van en naar het gemeentehuis
Beschrijving:	In het dienstverleningsconcept van de gemeente een hogere prioriteit toekennen aan digitaliseren van informatie voor inwoners en bedrijven.
Verantwoordelijke overheid	Lansingerland
Planning:	Studie 2012, besluitvorming 2012, uitvoering 2013-2015
Partijen:	Lansingerland
Maatregel S4:	Anders Betalen voor Mobiliteit (kilometer beprijzing)
Aanleiding:	Landelijke invoering van ABvM
Doel:	Betalen voor het gebruik, niet voor het bezit.
Beschrijving:	U heeft vast wel eens gehoord van rekeningrijden, kilometerheffing of kilometerprijs. Allemaal verschillende termen die worden gebruikt voor hetzelfde idee: u betaalt als u met uw auto rijdt, niet omdat u een auto heeft. Betalen voor het gebruik, niet voor het bezit. In de toekomst gaan we niet meer, maar Anders Betalen voor Mobiliteit. Het kabinet heeft besloten dat de kilometerprijs er nu ook echt gaat komen en dat vaste autobelastingen zoals de aanschafbelasting (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB) worden afgeschaft. De Tweede Kamer heeft het kabinetvoorstel in juli 2008 goedgekeurd. Dat betekent dat vanaf 2011 het vrachtverkeer als eerste te maken krijgt met de kilometerprijs. Vanaf 2012 wordt de kilometerprijs stapsgewijs ingevoerd voor al het andere verkeer zodat in 2018 iedereen betaalt per gereden kilometer en er geen vaste autobelastingen meer zijn. In welke vorm en hoe dit voor Lansingerland is nog onduidelijk (ligt Lansingerland binnen of buiten kordon, effecten sluipverkeer). Dat betekent voor de gemeente goed de nieuwste ontwikkelingen in de gaten houden en op een actieve manier hierin anticiperen.
Verantwoordelijke overheid	Rijkswaterstaat
Planning:	Studie en besluitvorming 2009-2012, invoering 2011 -2018
Partijen:	Lansingerland, Stadsregio Rotterdam, Rijkswaterstaat, provincie Zuid-Holland

9.2 Nader beïnvloeden vervoerswijzekeuze

Maatregel S5:	Stimuleringsfonds
Aanleiding:	De gemeente kan een aantal eenvoudige, maar wel in het oog springende zaken stimuleren. Er dient wel een relatie te zijn met de gemeente.
Doel:	Promoten van fietsen en openbaar vervoer (ten hoeve van het milieu)
Beschrijving:	Met een stimuleringsfonds kunnen diverse niet-fysieke maatregelen worden gefinancierd die bijdragen aan het bereiken van doelen ten aanzien van onder meer fietsgebruik, OV-gebruik, ketenmobiliteit en verkeersveiligheid. Enkele voorbeelden: Subsidie op bakfietsen <ul style="list-style-type: none"> - Korting op bewaakte fietsenstallingen; dekken van de onrendabele top van een servicepunt voor kleine reparaties en/of verhuur van buggy's en fietsen en/of bagagedepot. - Voorlichtingscampagnes; verkeersles en de Verkeersslang op scholen. - Gratis fietsen graveren. - Een pilot rond de bikedispenser. - Kortingsacties in het OV zoals het dalurenkaartje (vervoerders binnen de busconcessie het gebruik van het OV extra laten promoten). - Wachtijdvoorspellers bij verkeerslichten op drukke fietsverbindingen. - Subsidie rijvaardigheidstraining ouderen (BROEM). - Introductiekorting abonnement deelauto; gratis beschikbaar stellen van parkeerplaatsen voor deelauto's. - Mobiliteitswinkel of mobiliteitsmakelaar. - Actief bijdragen aan de Week van de Vooruitgang (landelijke actie om bewuste omgang met mobiliteit te bevorderen). - Werkgevers stimuleren vervoerplan op te stellen in samenwerking met het Vervoerscoördinatiecentrum (VCC) Rijnmond. - Een plattegrond van de gemeente met het fiets- en OV-netwerk.
Verantwoordelijke overheid	Lansingerland
Planning:	Studie 2011, besluitvorming 2011, invoeren 2011-2015
Partijen:	Lansingerland
Maatregel S6:	Stimuleren fietsgebruik scholieren
Aanleiding:	Lansingerland heeft een hoog autogehalte. Dit doet vermoeden dat er ook veel schoolkinderen met de auto worden gebracht, in plaats van te fietsen.
Doel:	Vergroten van de fietsvaardigheid bij kinderen, kinderen laten wennen aan fietsen in plaats van achterbank zitten. Deze maatregel is ook gekoppeld aan het verbeteren van de verkeersveiligheid bij schoolomgevingen (maatregel V5).
Beschrijving:	Verkeerslessen, voorlichting op scholen, acties rond scholen naar ouders die hun kinderen per auto naar school brengen.
Verantwoordelijke overheid	Lansingerland
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2010, uitvoering 2010-2012
Partijen:	VVN, scholen, Lansingerland, stadsregio Rotterdam, Fietsersbond

Maatregel S7:	Opstellen vervoerplan gemeente
Aanleiding:	De gemeente ziet het als taak om ook haar steentje bij te dragen aan mobiliteitsbeleid en daarmee ook een voorbeeldfunctie te hebben.
Doel:	Het autogebruik van en naar het gemeentehuis te ontmoedigen.
Beschrijving:	Naast adviezen voor het gebruik van andere vervoerwijzen dan de auto voor werknemers, zal ook worden aangegeven hoe de bezoekers zo goed mogelijk voor met name de fiets te faciliteren. In het vervoerplan worden ook mogelijkheden gegeven voor beïnvloeden van het wagenpark (maatregel S8 en S9).
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010, besluitvorming 2011, invoering na gereedkomen gemeentehuis
Partijen:	Lansingerland

Maatregel S8:	Verplichten fietsstalling bij nieuwbouw bedrijven
Aanleiding:	Er is geen verplichting tot het maken van fietsparkeergelegenheid bij bedrijfsgebouwen. Voor woningen is ondertussen op nationaal niveau besloten dat het schuurtje weer verplicht is.
Doel:	Het verbeteren van de kwaliteit van fietsvoorzieningen en daarmee het stimuleren van utilitair fietsgebruik.
Beschrijving:	Opnemen verplichting tot het maken van fietsstallingen bij nieuwbouw van bedrijven in een verordening en/of in nieuwe bestemmingsplannen.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2009, besluitvorming 2010, uitvoering na besluitvorming
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam

9.3 Beïnvloeden wagenpark

Maatregel S9:	Verduurzamen eigen wagenpark
Aanleiding:	Inwoners, bedrijven en instellingen kunnen gestimuleerd worden te kiezen voor een duurzame (vracht)auto en/of brandstof door als gemeente op dit punt een voorbeeldfunctie te vervullen met het eigen wagenpark en daarmee tevens het draagvlak voor aanbod van duurzame brandstoffen te vergroten.
Doel:	Terugdringen van de schadelijke uitstoot.
Beschrijving:	De voertuigen van de Gemeente Lansingerland worden op korte termijn aangepast of vervangen, aan de hand van een recent advies hiertoe van de stadsregio Rotterdam. Dit betekent dat de MPV wordt vervangen (door een flexifuel of hybride voertuig dat voldoet aan de Euro6-norm) en dat van de tien bestelwagens en de twee vrachtwagens de ene helft wordt aangepast (tot low blend brandstof of E-diesel, zonodig met roetfilter) en de andere helft vervangen (door een flexifuel, hybride of elektrisch voertuig). De borstelmaschine en de veegmaschine zullen nader worden gezien. Om de voorbeeldfunctie te versterken zullen aangepaste en nieuwe voertuigen met opvallende stickers worden uitgerust. Een en ander draagt bij aan de doelstelling van de Stadsregio Rotterdam om eind 2009 het aantal voertuigen op bio-ethanol in het gebied meer dan verdubbeld te hebben en 12 pompen met E85 te hebben. Lansingerland kan niet in betekende mate bijdragen aan het draagvlak voor uitgiftepunten van andere duurzame(re) brandstoffen. Ook lijkt de vestiging van een aardgasstation voorlopig niet aan de orde. Voor de langere termijn wil de Stadsregio Rotterdam toe naar nul-emissievoertuigen. De benodigdheden en kosten hiervoor worden, gezien de onzekere technologische ontwikkelingen, in een later stadium nader gezien. Alle nieuwe (diesel)voertuigen zullen van een roetfilter worden voorzien. Deze maatregel komt mede voort uit het onlangs vastgestelde milieubeleidsplan van de gemeente.
Verantwoordelijke overheid	Lansingerland
Planning:	Studie 2012, besluitvorming 2012, uitvoering 2013-2014
Partijen:	Lansingerland, stadsregio Rotterdam

Maatregel S10: Dienstfietsen en milieuvriendelijke deel-dienstauto's gemeente	
Aanleiding:	Voor bezoeken van gemeentepersoneel op grotere afstand (kleinere afstand per fiets), is het bij veel gemeentes gebruikelijk dat er dienstfietsen en/of -auto's ter beschikking staan. Dit voorkomt dat personeel met de eigen auto eerst naar het gemeentehuis rijdt.
Doel:	Stimuleren van deelgebruik, promoten van milieuvriendelijke auto's, beperken parkeerdruk bij het nieuwe gemeentehuis.
Beschrijving:	Bij de openstelling van het nieuwe gemeentehuis zorgen dat er dienstauto's met minimaal een A-label beschikbaar zijn. Ook zal voor dienstfietsen worden gezorgd.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2010, besluitvorming 2011, uitvoering 2012
Partijen:	Lansingerland
Maatregel S11: Komst deelauto's faciliteren	
Aanleiding:	De deelauto wint terrein, via organisaties als Greenwheels, Wheels4All en Connectcar. Een deelauto heeft echter een toegewezen parkeerplaats nodig.
Doel:	Bevorderen van het aantal deelauto's binnen Lansingerland.
Beschrijving:	De parkeerverordening zal, in samenhang met de nog op te stellen parkeernota, worden aangepast om deelauto's rechtsgeldig een plaats te kunnen toewijzen.
Verantwoordelijke overheid	Gemeente Lansingerland
Planning:	Studie 2012, besluitvorming 2013
Partijen:	Lansingerland

Bijlage 1: Kwaliteitsnetwerk

Goederenvervoer

Hieronder volgt een korte toelichting over wat het Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor Lansingerland betekent.

In het RVVP van de Stadsregio Rotterdam is een Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer opgenomen, dat voor Lansingerland kan worden uitgewerkt. De N209 is de enige weg die in het Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer van de Stadsregio Rotterdam is opgenomen. De eindrapportages uit 2005 en 2008 geven richtlijnen voor het ontwerp en het onderhoud van het kwaliteitsnetwerk. Deze richtlijnen zullen worden betrokken bij de integrale studie naar de N209, waardoor het Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor Lansingerland wordt uitgewerkt.

Voor provinciale wegen (categorie II) geldt het volgende.

- zo min mogelijk kruispunten. Daar waar verkeer moet kruisen, zoveel mogelijk ongelijkvloers (met name langzaam verkeer). Waar ongelijkvloers niet mogelijk is, de overweging maken tussen een kruising of rotonde;
- vrije doorrijhoogte minimaal 4,60 meter;
- breedte rijstroken minimaal 3,25/3,10 m;
- toegestane aslast minimaal 12 ton;
- geen statische inhaalverboden;
- geheel verlicht;
- geen drempels en plateaus.

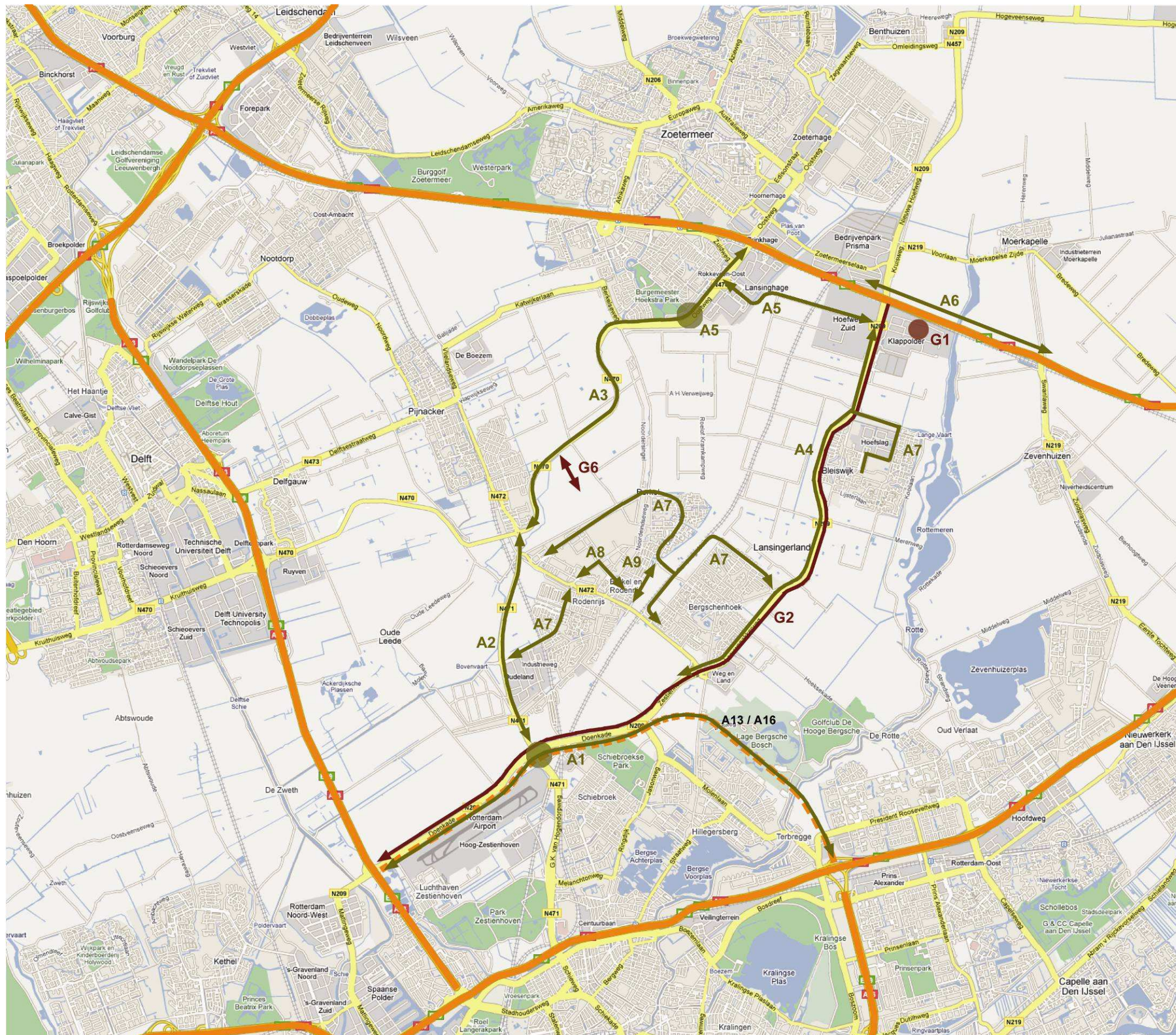
Wat betreft dit laatste kan worden overwogen andere attentieverhogende maatregelen te kiezen dan drempels, waardoor een wegdek of kruispunt eveneens veiliger kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door kruispuntmarkering, de wegbreedte te versmallen tot een minimale afstand of balises langs de weg te plaatsen. Indien dit onvoldoende wordt geacht kunnen fysieke maatregelen als versmallingen, flexibele drempels (werken alleen voor lichter verkeer) of sinusvormige drempels worden toegepast (in die volgorde van voorkeur).

Verder gelden nog de volgende wensen:

- waar mogelijk alternatieve routes over wegen van een gelijkwaardige categorie;
- vrijliggende fietspaden;
- geen brommers op de rijbaan;
- richtlijnen voor onderhoud.

In het project Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer wordt duidelijk gesteld dat de verbindingen in het netwerk een hoge onderhoudsprioriteit moeten hebben en de kwaliteit regelmatig wordt gecontroleerd. De kwaliteit van het netwerk is daarom dermate hoog dat er geen extra sturing noodzakelijk is vanuit de Stadsregio Rotterdam.

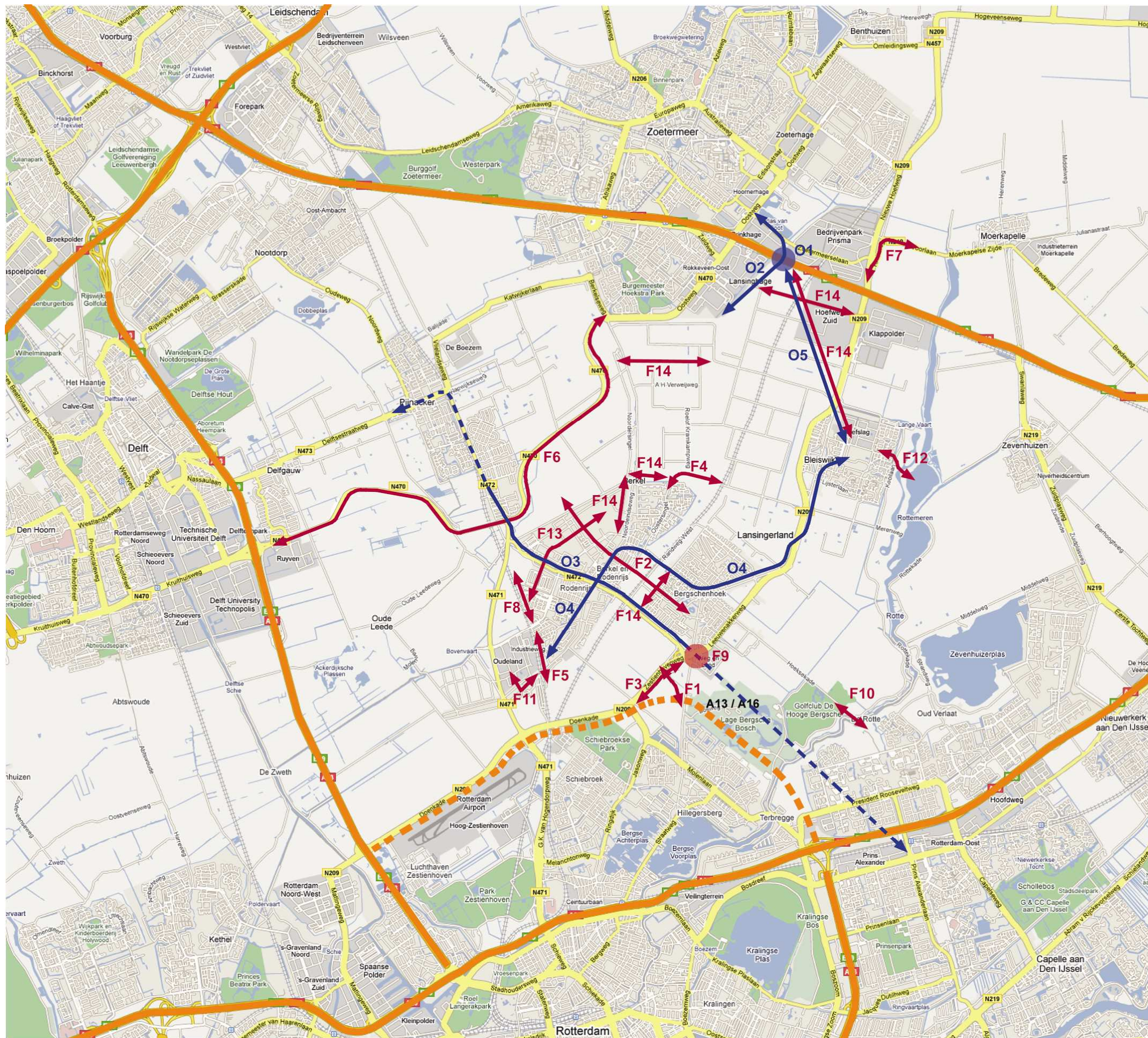
Bijlage 2: Kaarten van de maatregelen op A3



Maatregelenpakket

- auto (A)
- goederenvervoer (G)

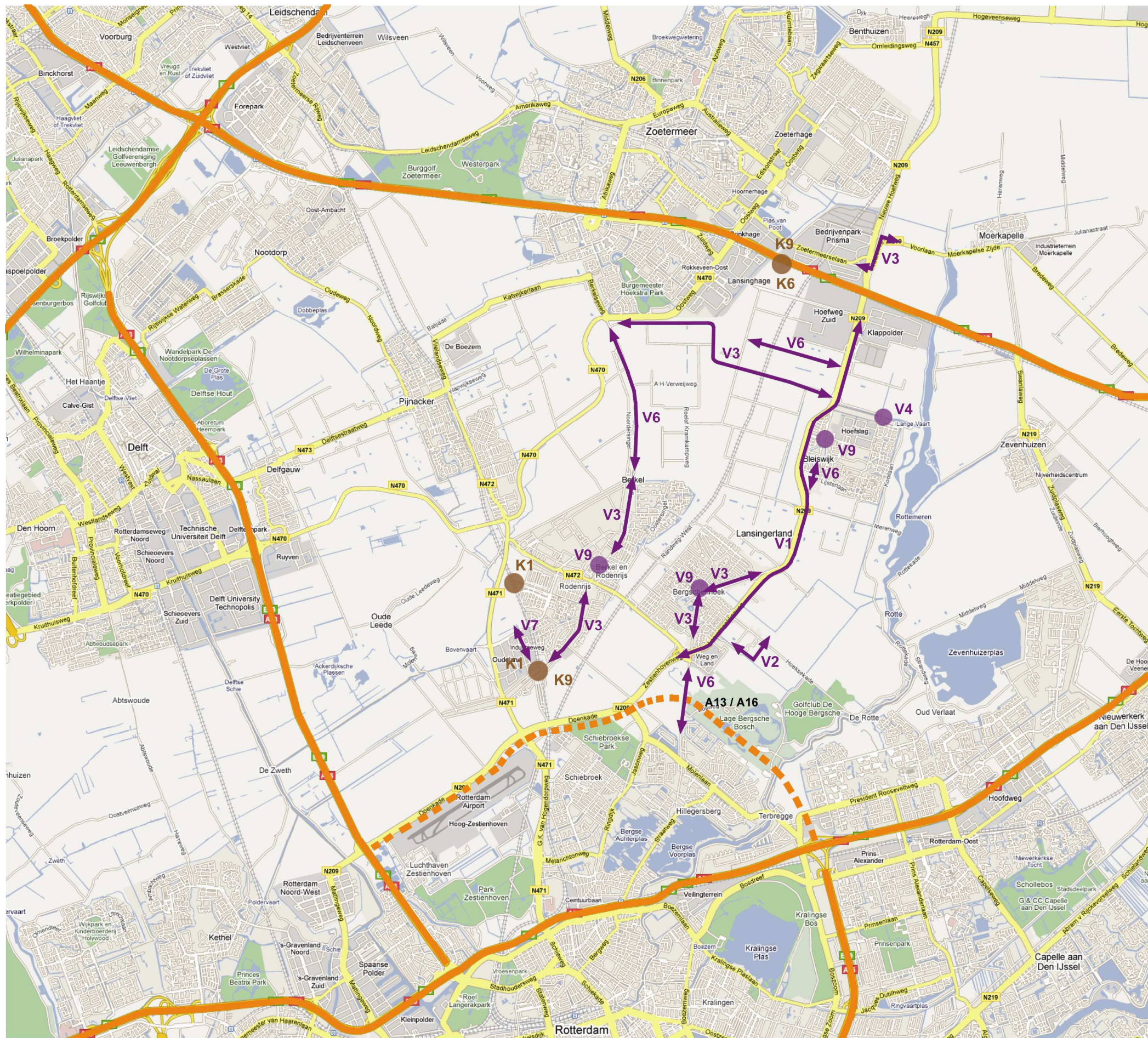
Voorgenomen maatregelen voor de auto en het goederenvervoer voor de periode 2009-2020



Maatregelenpakket

- fiets (F)
- openbaar vervoer

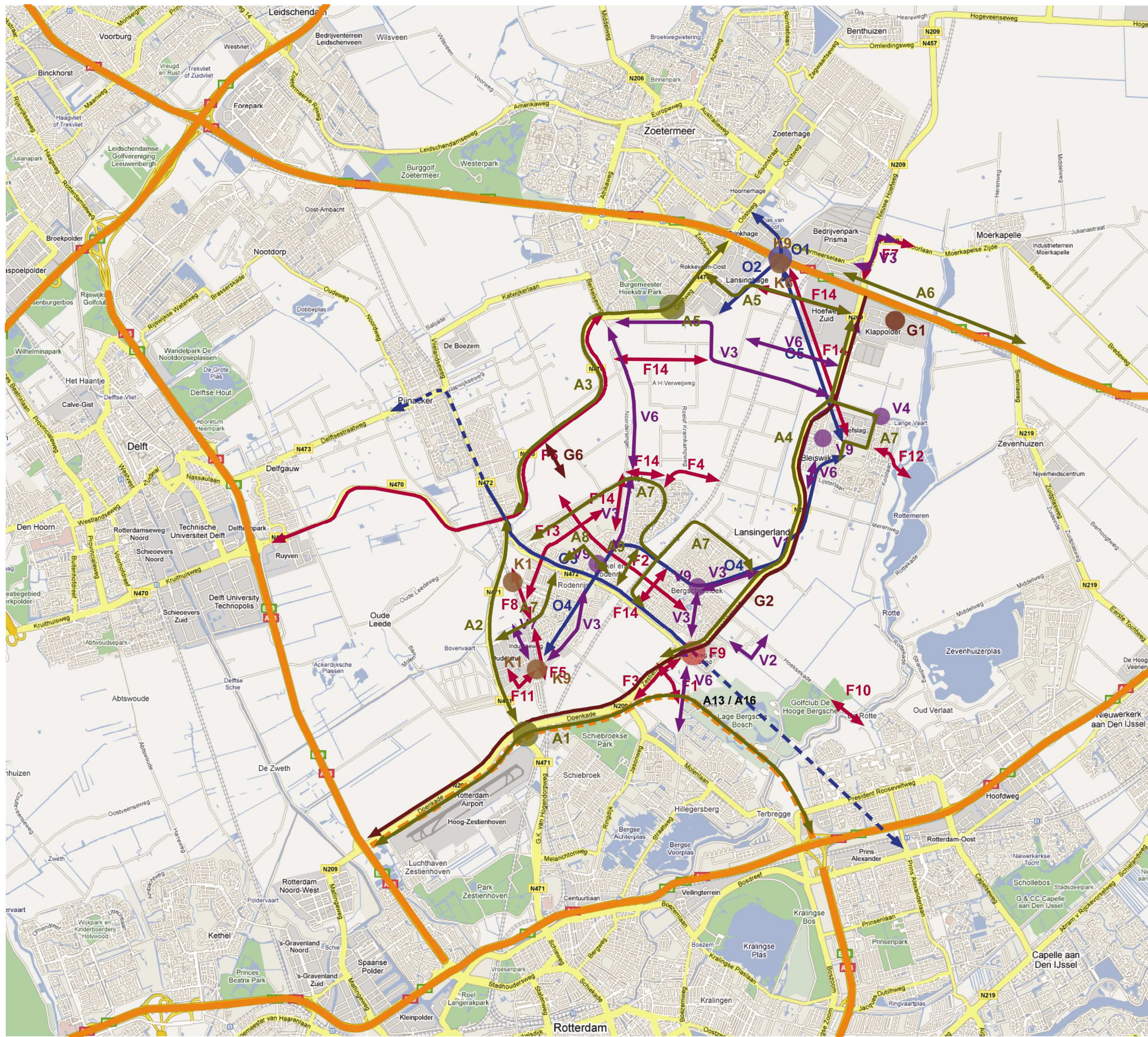
Voorgenomen maatregelen voor de fiets en het openbaar vervoer voor de periode 2009-2020



Maatregelenpakket

- ketenmobiliteit (K)
- verkeersveiligheid (V)

Voorgenomen maatregelen voor de ketenmobiliteit en de verkeersveiligheid voor de periode 2009-2020



Maatregelenpakket	
	auto (A)
	goederenvervoer (G)
	fiets (F)
	openbaar vervoer (O)
	ketenmobiliteit (K)
	verkeersveiligheid (V)

Voorgenomen maatregelen voor de voor de periode 2009-2020 voor zover af te beelden