

GEMEENTE



Lansingerland



Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer



LANSINGERLAND BEWEEGT

visiedocument verkeer en vervoer 2009 - 2020



Lansingerland beweegt

Visiedocument verkeer en vervoer 2009-2020

Datum	21 april 2009
Kenmerk	LRL003/Krp/0179
Eerste versie	8 mei 2008

Documentatiepagina

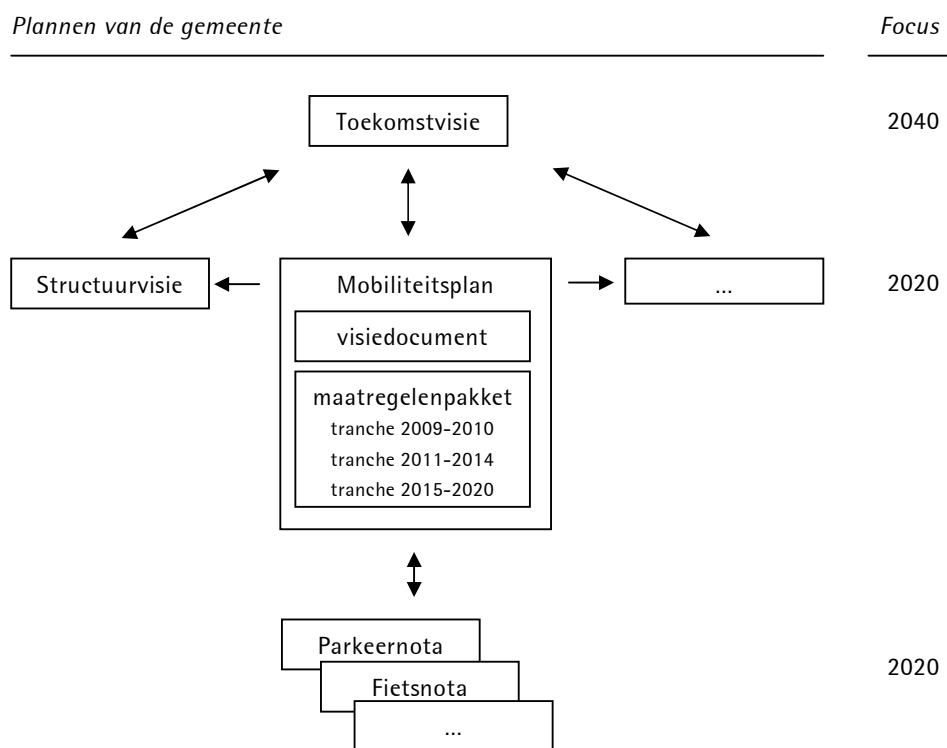
Opdrachtgever(s)	Gemeente Lansingerland
Titel rapport	Lansingerland beweegt Visiedocument verkeer en vervoer 2009-2020
Kenmerk	LRL003/Krp/0179
Datum publicatie	21 april 2009
Projectteam opdrachtgever(s)	Rob Hogenbijn (projectleider), Bart Waasdorp, Eric Korteland, Martijn van Hoogenhuijze, Margot van 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 visiedocument van het Mobiliteitsplan Lansingerland beschrijft de visie van de gemeente Lansingerland ten aanzien van het verkeer en vervoer op en rond haar grondgebied voor de periode 2009 tot 2020. Deze visie zal in een later stadium van dit project tot een concreet maatregelenpakket – met daaraan gekoppeld een globale kostenraming – worden uitgewerkt.
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	Visiedocument.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.2	Gevolgde werkwijze en vervolgproces	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.3	Leeswijzer	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2	Huidige situatie	7
2.1	Duurzaamheid	7
2.2	Bereikbaarheid	7
2.2.1	Auto.....	9
2.2.2	Openbaar vervoer	9
2.2.3	Fiets	9
2.2.4	Goederenvervoer.....	9
2.3	Veiligheid.....	9
2.4	Leefbaarheid	9
3	Vaststaande ontwikkelingen.....	9
3.1	Maatschappelijke trends	9
3.1.1	Mondiaal.....	9
3.1.2	Nationaal.....	9
3.1.3	Lokaal	9
3.2	Woningbouw en bedrijventerreinen	9
3.3	Infrastructuur en vervoer	9
4	Bestaand beleidskader	9
4.1	Duurzaamheid	9
4.2	Bereikbaarheid	9
4.3	Veiligheid.....	9
4.4	Leefbaarheid	9
5	Analyse voor 2020	9
5.1	Duurzaamheid	9
5.2	Bereikbaarheid	9
5.2.1	Auto.....	9
5.2.2	Openbaar vervoer	9
5.2.3	Fiets	9
5.2.4	Goederenvervoer.....	9
5.3	Veiligheid.....	9
5.4	Leefbaarheid	9

Inhoud (vervolg)

6	Visie.....	9
6.1	Klimaatverandering tegengaan	9
6.2	Mobiliteit faciliteren.....	9
6.2.1	Keuzemogelijkheden	9
6.2.2	Toegankelijkheid	9
6.2.3	Reisinformatie en verkeersmanagement	9
6.2.4	Internet, telewerken en voorzieningen	9
6.3	Alternatieven bieden.....	9
6.3.1	Mobiliteitsmanagement	9
6.3.2	Openbaar vervoer en ketenmobiliteit	9
6.3.3	Voetganger.....	9
6.3.4	Fiets	9
6.3.5	Auto.....	9
6.4	Goederenvervoer.....	9
6.5	Autoparkeren.....	9
6.6	Verkeersveiligheid verbeteren.....	9
6.7	Monitoren	9
7	Uitwerking van de netwerken.....	9
7.1	Duurzaamheid	9
7.2	Bereikbaarheid	9
7.2.1	Auto.....	9
7.2.2	Openbaar vervoer	9
7.2.3	Fiets	9
7.2.4	Goederenvervoer.....	9
7.3	Veiligheid.....	9
7.4	Leefbaarheid	9
	Bijlagen	
1	Kaarten op A3-formaat	
2	Uitgangspunten voor 2020	
3	Modelresultaten autonome ontwikkeling tot 2020	
4	Gevolgen A13/A16	
5	Nadere verkeersongevalcijfers	
6	Plannen stadsregio's	
7	Toelichting op de wegcategorieën en Duurzaam Veilig	



Figuur 1.1: Rol Mobiliteitsplan en visiedocument daarbinnen



1

Inleiding

Dit visiedocument beschrijft de visie op het verkeer en het vervoer in en rond Lansingerland tot 2020, en vormt samen met een op te stellen maatregelenpakket het Mobiliteitsplan Lansingerland.

1.1 Rol en functie van dit document

1.1.1 *Mobiliteitsplan*

De gemeente Lansingerland is op 1 januari 2007 ontstaan uit de gemeenten Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek. Mede om die reden werkt de gemeente momenteel aan een integraal Mobiliteitsplan. 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.

Het Mobiliteitsplan geeft een antwoord op het geheel aan belangen, ontwikkelingen en lopende projecten ten aanzien van het verkeer en het vervoer, waarbij gewenste ontwikkelingen gefaciliteerd worden en ongewenste ontwikkelingen en neveneffecten worden beheerst.

Hierbij past een benadering waarbij alle relevante aspecten vanuit zowel de verkeersdeelnemer (informatie, communicatie, toegankelijkheid, doorstroming et cetera) als de bewoners en bedrijven (bereikbaarheid, geluidhinder, luchtkwaliteit, klimaatverandering et cetera) integraal worden beschouwd.

Het Mobiliteitsplan zal bestaan uit een integrale visie gekoppeld aan een uitvoeringsprogramma met een globale kostenraming en fasering. Dit mondt uit in drie soorten maatregelen:

- quick wins: snel te realiseren (binnen collegeperiode) en passen binnen de uitvoeringsagenda van de Stadsregio Rotterdam (2009/2010);
- maatregelen die passen binnen de volgende collegeperiode en die nog voorbereidingstijd vergen (uitvoering 2011-2014);
- 'grote' maatregelen op hoofdlijnen (voorbeeld: nieuwe verbinding, verbreding, knippen¹, verluwen²), die veelal als studieprojecten opgenomen worden (uitvoering 2015-2020).

¹ Afsluiten van een weg voor autoverkeer op een specifieke locatie, waardoor doorgaand autoverkeer moet omrijden.

² Bewust verlagen van de verkeersintensiteit op een weg door die minder aantrekkelijk te maken en/of andere wegen of vervoerswijzen aantrekkelijker te maken.

jaar	maand	ambtelijk	politiek	maatschappelijk
2008	februari	startdag		
		opstellen communicatieplan		
	maart	inventariseren beleidsuitgangspunten		
				eerste bijeenkomst klankbordgroep
				eerste inloopavond burgers
				eerste termijn e-spraak
		ontwerpatelier met ambtelijke projectgroep		
				tweede bijeenkomst klankbordgroep
	april	opstellen startnotitie		
		gesprek met vervoersautoriteiten		
			definitieve startnotitie opgeleverd	
		opstellen visiedocument		
		ontwerpatelier met ambtelijke projectgroep		
	mei			derde bijeenkomst klankbordgroep
			visiedocument in B&W	
	juni	opstellen maatregelenpakket		
				tweede termijn e-spraak
				tweede inloopavond burgers
2009	juli		visiedocument in raadscommissie	
				vierde bijeenkomst klankbordgroep
	augustus	aanpassen visiedocument		
		opstellen maatregelenpakket		
	september	maatregelen ontwerpen		
	oktober			overleg logistiek platform
				vijfde bijeenkomst klankbordgroep
		Mobiliteitsplan afronden		
	november		Mobiliteitsplan in B&W ³	
	december		Mobiliteitsplan in raadscommissie ⁴	
			Mobiliteitsplan in gemeenteraad ⁵	
2009	januari			inspraaktermijn (08-01 t/m 19-02)
				derde termijn e-spraak
				inspraakavond burgers (12-01)
	februari	verwerken inspraakreacties		
	april		Mobiliteitsplan in B&W ⁶	
2009	mei		Mobiliteitsplan in raadscommissie ⁷	
			Mobiliteitsplan in gemeenteraad van	
			28 mei vastgesteld ⁸	

Tabel 1.1: Gevolgde werkwijze

³ Ten behoeve van het vrijgeven voor inspraak⁴ Ten behoeve van het vrijgeven voor inspraak⁵ Ten behoeve van het vrijgeven voor inspraak⁶ Ten behoeve van bestuurlijke vaststelling⁷ Ten behoeve van bestuurlijke vaststelling⁸ Ten behoeve van bestuurlijke vaststelling

Tevens vormt het Mobiliteitsplan een kapstok voor latere deelbeleidsplannen. Het Mobiliteitsplan sluit aan bij de conceptvorming van de Toekomstvisie voor 2040, die parallel aan het Mobiliteitsplan wordt opgesteld, en is mede kaderstellend voor de later op te stellen Structuurvisie (zie figuur 1.1).

1.1.2 Visiedocument

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. De visie en het maatregelenpakket vormen samen het Mobiliteitsplan Lansingerland. Zie figuur 1.1 voor een overzicht van de beleidsdocumenten en tabel 1.1 voor een samenvatting van de aanpak. Het Mobiliteitsplan is tot stand gekomen uit een samenwerking tussen de Gemeente Lansingerland en adviesbureau Goudappel Coffeng BV.

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 inloopavond geweest, zijn er diverse bijeenkomsten met de speciale klankbordgroep gehouden en heeft iedereen interactief en online via 'e-spraak' zijn klachten, wensen en ideeën⁹ 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.

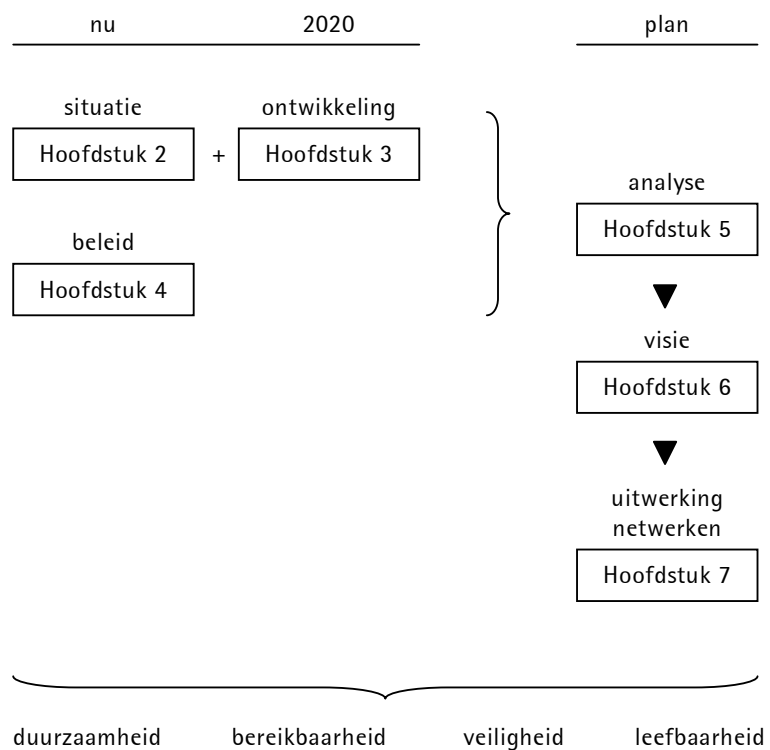
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt allereerst de huidige situatie wat betreft het verkeer en vervoer in Lansingerland - en de effecten daarvan op bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid¹⁰ - beschreven. Hoofdstuk 3 van dit visiedocument beschrijft wat in de gemeente tot 2020 gerealiseerd wordt aan bouw- en infraprojecten, nog zonder het Mobiliteitsplan. Hoofdstuk 4 beschrijft welk bestaand beleid vanuit andere overheden en de gemeente zelf van belang is. Samen met de vaststaande ontwikkelingen vormt dit het kader voor de visie van het Mobiliteitsplan.

Foto's zonder onderschrift dienen slechts ter verfraaiing van het rapport.

⁹ Bijlage 1 vat de reacties van e-spraak en de klankbordgroep samen.

¹⁰ Zonder mobiliteit zouden er geen leefbaarheidsproblemen meer zijn; duurzaamheid hangt vooral af van mobiliteit en infrastructuur uit het verleden.

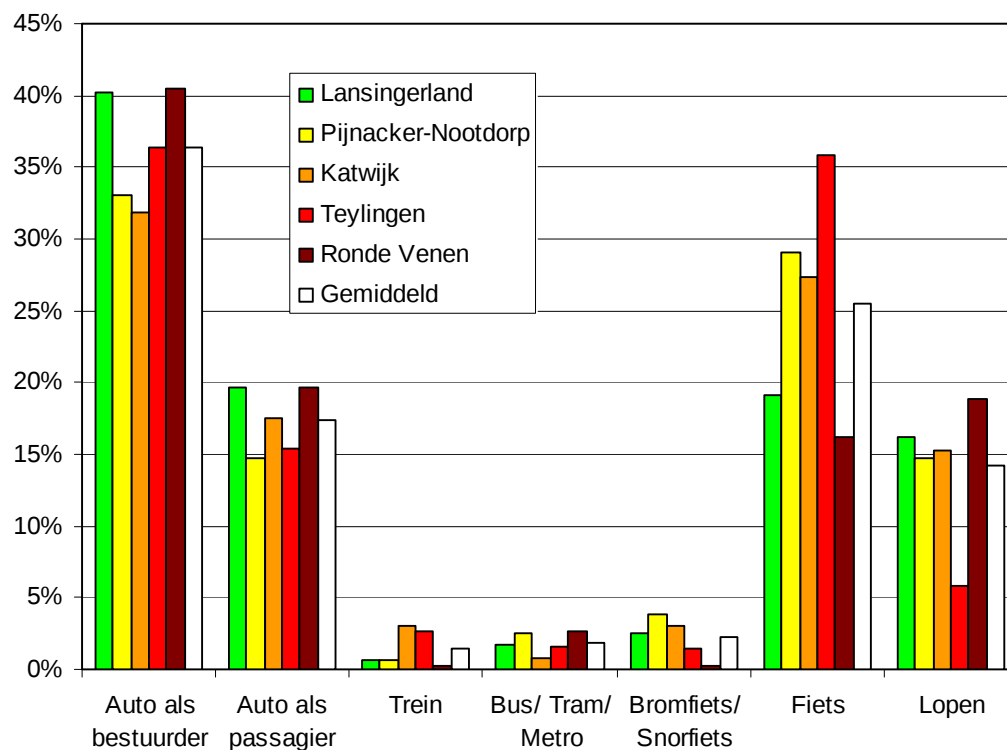


Figuur 1.2: Leeswijzer schematisch



Hoofdstuk 5 geeft een analyse van het mobiliteitsbeeld in 2020 uitgaande van het huidige beleid en de ontwikkelingen zoals in de hoofdstukken 2 tot en met 4 beschreven. Mede aan de hand van prognoses voor 2020 met het verkeersmodel van Lansingerland, volgt in hoofdstuk 6 de visie op mobiliteit. Dit betreft de visie van de gemeente op zowel de zachte (toegankelijkheid, informatie, voorlichting et cetera) als de harde (infrastructuur, inzet van OV-materieel) kant van verkeer en vervoer. Hoofdstuk 7 werkt de visie ten aanzien van de netwerken verder uit. Steeds komen hierbij de vier aspecten bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid aan de orde.

Begrippen en afkortingen worden toegelicht in voetnoten. Kaarten staan op A3-formaat afgebeeld in bijlage 1.



Figuur 2.1: Vervoerswijzekeuze Lansingerlanders ten opzichte van enkele andere gemeenten (bron: MON 2007)



2

Huidige situatie

Om mobiliteitsbeleid en -plannen te kunnen opstellen, is het allereerst van belang de huidige bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid in beeld te brengen.

2.1 Duurzaamheid

De gemeente kiest in haar handelen bewust voor duurzaamheid. Voor het waarmaken van deze ambitie wordt systematisch gezocht naar de dwarsverbanden tussen ontwikkelingen en beleidsvelden en de uitdagingen die daaruit voortvloeien om hier een duurzame invulling aan te geven.

Het Mobiliteitsplan moet de ambitie van een meer duurzaam verkeersbeeld voor 2020 handen en voeten geven. Immers, gemotoriseerd verkeer draagt ook in Lansingerland bij aan het broeikas effect. De mogelijke winst zit hem daarbij vooral in een verschuiving naar relatief duurzame vervoerswijzen: langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Wanneer Lansingerland met enkele gemeenten¹¹ – met een globaal vergelijkbare ligging, inwonertal en geografie – wordt vergeleken¹², blijkt Lansingerland een hoger dan gemiddeld autogebruik te kennen (zie figuur 2.1). Daardoor wordt er minder dan gemiddeld gefietst. Daarnaast kent het van de onderzochte gemeenten het laagste OV-percentage (2,4%). Het autobezit ligt dan ook ruim 10% hoger dan in de onderzochte gemeenten: 1,37 ten opzichte van 1,23 auto per huishouden.

Constatie 1: Lansingerlanders gebruiken relatief vaak de auto en weinig de fiets en het openbaar vervoer.

2.2 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Lansingerland behoeft verbetering. Niet alleen in de woongebieden, maar ook in het glastuinbouwgebied en op bedrijventerreinen als Weg en Land en Weg en Bos. Het netwerk van wegen, fietspaden en vervoersdiensten is nog geen samenhangend aanbod waaruit de 'mobielist' een voor zijn of haar behoefte (eventueel samengestelde) optimale keuze kan maken.

¹¹ Er is vergeleken met Pijnacker-Nootdorp, Katwijk, Teylingen en De Ronde Venen.

¹² Mobiliteits Onderzoek Nederland van DVS, voorheen Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) van het CBS.



Figuur 2.1: Knelpunten auto 2008

2.2.1 Auto

Het in- en uitgaande autoverkeer kampt in toenemende mate met congestie, met name in de spitsen en rond de snelwegen. De provinciale wegen zijn de belangrijke verkeersaders om het landelijke rijkswegennet te bereiken. De op- en afritten van de A12 met de N209 en de N470, de A13 met de N209 en de A20 met de N471 kennen alle in de spits congestieproblemen met verliestijden dientengevolge.

Constatering 2: De bereikbaarheid vanuit Lansingerland staat onder druk, vooral van en naar het autosnelwegennet.

De N209 kent de grootste doorstromingsproblemen (zie figuur 2.2) voor zowel personenverkeer (forensen, zakelijke rijders) als goederenvervoer (logistiek, glastuinbouw). De N209 verenigt veel functies, met relatief veel verkeer met een herkomst of bestemming binnen Lansingerland.

De problemen worden veroorzaakt door de relatief krappe dimensionering van de kruisingen, zoals de aansluiting met de A12 of door relatief veel gelijkvloers overstekend (fiets)verkeer. Onder andere door de VINEX-ontwikkeling van de laatste jaren kennen de huidige wegvakken hun beperkingen. Ondanks de nieuwe infrastructuur van de N470 en N471 blijft er grote druk op de N209 tussen Bergschenhoek en de A13.

Constatering 3: De N209 laat de grootste doorstromings- en leefbaarheidsproblemen zien, voor zowel personenverkeer als goederenvervoer.

De gemeente kent slechts één belangrijke oost-westverbinding: de Klapwijkseweg- Boterdorpsweg. Voor verkeer uit de richting Bleiswijk naar Meerpolder of vanuit Bergschenhoek richting Zoetermeer is het 'binnendoor' rijden via Berkel-Noord een aantrekkelijke optie, zeker in de drukke spitsuren.

Binnen de kernen kampen oude linten zoals de Rodenrijseweg, Noordeindseweg¹³, Bergweg en de Oosteindseweg met hoge verkeersintensiteiten ten opzichte van hun wegprofiel. Dit geldt ook voor Kruisweg. De overige ontsluiting vertoont relatief beperkte problemen.

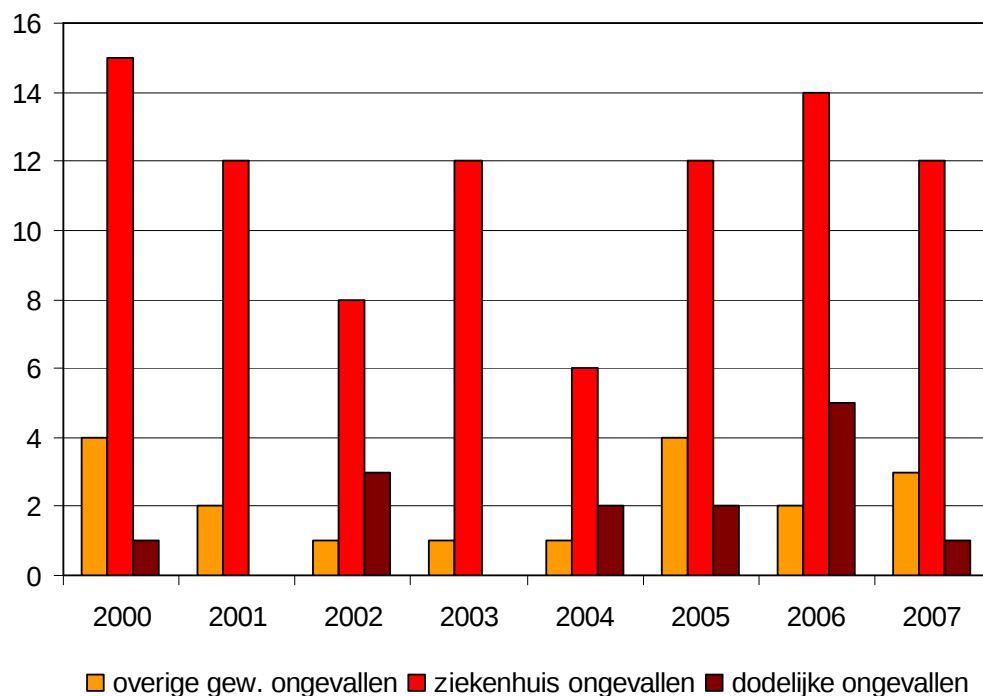
Ook de glastuinbouw en agrologistieke sector, van toenemend belang voor de economie van Lansingerland, kampt vooral met de knelpunten op de provinciale stroomwegen en niet zozeer met de lokale ontsluitingsstructuur.

2.2.2 Openbaar vervoer

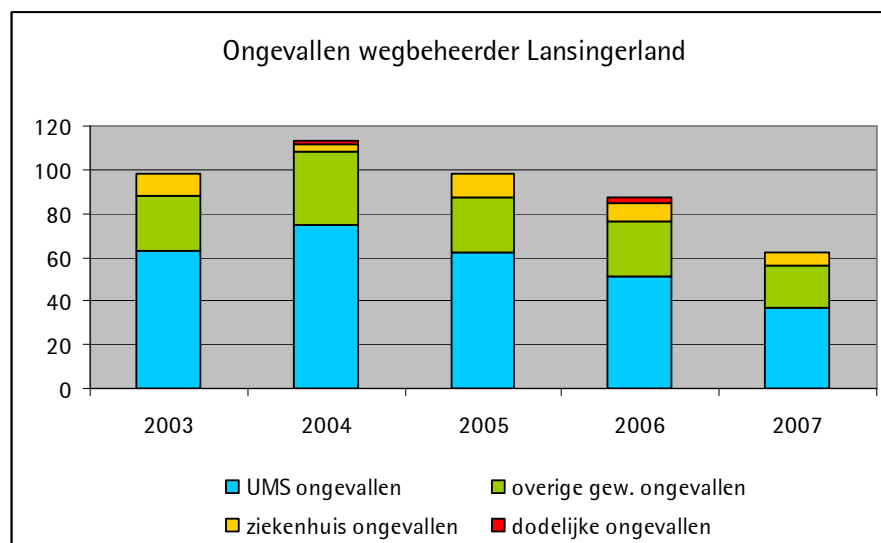
Het openbaar vervoer is nog onvoldoende concurrerend door trage buslijnen zonder eigen infrastructuur. Daarnaast verbindt het openbaar vervoer de kernen van Lansingerland onderling onvoldoende. Vooral Bleiswijk heeft geen rechtstreekse aansluiting op hoogwaardige OV-verbindingen als Randstadrail richting Rotterdam en treinverbinding Gouda – Utrecht (station Zoetermeer). Het huidige Randstadrail bij Rodenrijs kent slechts 1 station en eindigt in Rotterdam alleen aan de rand van het centrum met relatief slecht aansluitend OV.

In de avonduren en op zon- en feestdagen is de dienstregeling mager, zowel voor de Randstadrail als voor de bus. De P+R-voorzieningen van Randstadrail zijn vanuit de kernen voornamelijk via 30-km-wegen bereikbaar.

¹³ Voor de Noordeindseweg worden wel een afname van de verkeersintensiteit en een afname van de gemiddelde rijnsnelheid verwacht als gevolg van onder andere de knip ter hoogte van de Planetenweg en de toepassing van snelheidscamera's.



Figuur 2.3: Ontwikkeling ernstige verkeersongevallen 2000-2007 alle wegbeheerders
(bron: Viastat Online)



Figuur 2.4: Ongevallen per jaar uitgesplitst naar soort 2003 t/m 2007, wegen in beheerder Lansingerland (bron: Viastat Online)

2.2.3 Fiets

Het aanbod aan paden en stallingen voor de fiets biedt op sommige plaatsen en relaties te weinig kwaliteit. Aan de westkant van Lansingerland zijn weinig fietspaden. Het oversteken van de N209 is lastig en gevaarlijk. Wel is de barrièrewerking door HSL goed aangepakt door veel bruggen, maar ontbreken nog de aansluitende fietspaden.

Constatering 4: De netwerken van OV- en fietsverbindingen zijn nog onvoldoende concurrerend en vertonen weinig samenhang, in zichzelf en onderling.

2.2.4 Goederenvervoer

De gewenste herstructurering en ontwikkeling van de Greenport Westland-Oostland hangt mede af van een goede ontsluiting en doorstroming. Het goederenvervoer heeft last van dezelfde knelpunten als hiervoor beschreven.

Lokaal vormt de parkeeroverlast op bedrijventerrein Weg en Land een probleem voor de doorstroming. Verder bestaan er klachten over het aantal vrachtwagenparkeerplaatsen in Lansingerland en de routing. Binnen de transport- en logistieke sector zijn er initiatieven om gezamenlijk dit probleem aan te pakken.

Diverse partijen in de transport- en logistieke sector denken na over de mogelijkheid van een argi-railterminal, waardoor een verschuiving naar spoorvervoer zou kunnen plaatsvinden.

2.3 Veiligheid

Het aantal ziekenhuisongevallen (figuur 2.3) is na een stijging in de laatste jaren, in 2007 weer licht gedaald¹⁴. De genoemde stijging staat haaks op de landelijke vrij continue dalende trend. In figuur 2.4 is te zien dat op het wegennet dat in beheer van de gemeente is de daling wel zichtbaar is. Dit komt mogelijk door het extra verkeer uit de VINEX-gebieden en de toegenomen bedrijvigheid de afgelopen jaren en de recente voltooiing van de N470 en de N471 (meer lengte provinciale wegen).

Wat betreft verkeersveiligheid kent de gemeente op dit gebied geen aandachtspunten volgens de oude definitie van de 'black spots'¹⁵. Volgens de nieuwe definitie, een wegvak of kruispunt waar in een periode van vijf jaar tien afzonderlijke of vijf vergelijkbare ongevallen hebben plaats gevonden, zijn er in Lansingerland vijf 'black spots':

1. Parallelweg N209 noordzijde;
2. Kruispunt Irisweg - Krokussenweg - Groendalseweg;
3. Albert van 't Hartweg;
4. Noordeindseweg tussen N470 en Planetenlaan;
5. Noordeindseweg tussen Planetenlaan en Klapwijkseweg.

Voor de laatste 'black spot' zijn er op dit moment plannen voor uitvoering (knip). Voor een uitgebreide onderbouwing wordt verwezen naar de verkeersveiligheidsscan Lansingerland over de jaren 2003 t/m 2007.

¹⁴ De cijfers in figuur 2.3 betreffen alle wegen binnen de gemeentegrenzen, dus ook provinciale en nationale (A12) wegen.

¹⁵ Tot voor kort was de definitie van een black spot: een punt waar in een periode van drie jaar zes of meer letselongevallen plaats hebben gevonden. Deze definitie is aangepaste omdat er steeds minder black spots zijn en de aanpak van black spots een steeds geringere invloed heeft op de reductie van het aantal doden en ziekenhuisgewonden (bron: SWOV, september 2007).



De ongevallen concentreren zich (zie bijlage 5) op (de parallelwegen van) de N209 en oude linten en 'tuinbouwwegen' als de Rodenrijseweg, de Noordeindseweg en de Groendalseweg. Ook valt op dat een kwart van de slachtoffers bromfiets(st)er is.

Constatering 5: Op de gemeentelijke wegen is een dalende trend in de verkeersongevallen waarneembaar, maar een toename van het aantal (ernstige) verkeersongevallen in de gehele gemeente.

2.4 Leefbaarheid

De luchtverontreiniging is in Lansingerland relatief beperkt. Ten aanzien van de geluidsbelasting wordt met name geklaagd over het verkeerslawaaï van de N209. Daarnaast is er sprake van barrièrewerking en aantasting van de ruimtelijke beleving, zeker waar woningen dicht op (grote) wegen staan.

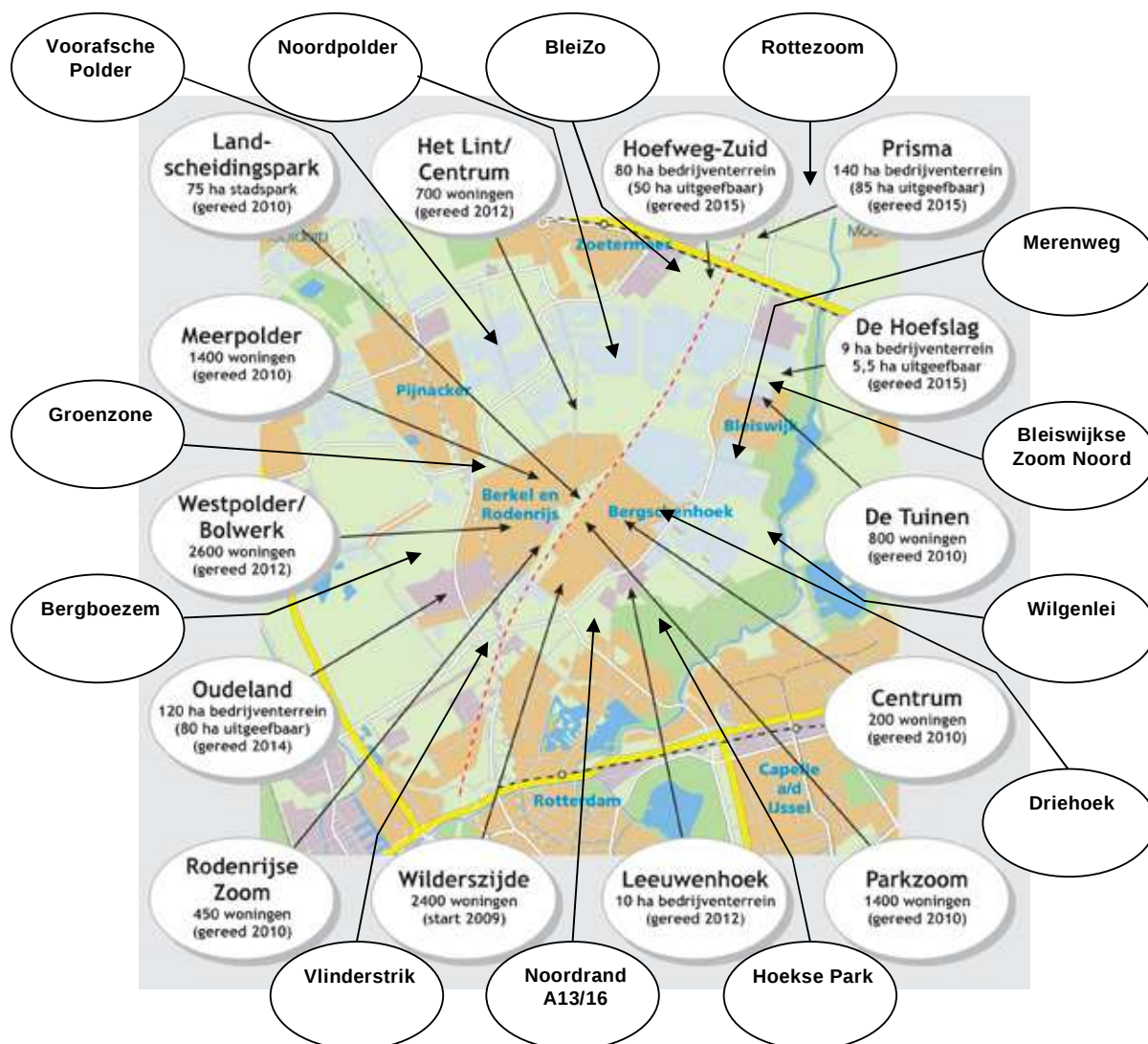
Er wordt geklaagd over te veel doorgaand verkeer¹⁶ op lokale wegen zoals de Oosteindseweg, Dorpsstraat en de Bergweg in Bergschenhoek, de Rodenrijseweg in Rodenrijs en in het recreatiegebied Rottemeren. Veelal betreft dit oude linten die niet meer geschikt zijn voor de toegenomen hoeveelheden verkeer.

Constatering 6: De N209 veroorzaakt leefbaarheidsproblemen. Daarnaast krijgen sommige oude linten te veel verkeer te verwerken.

Wat betreft het parkeren zijn er op dit moment binnen Lansingerland voor zover bekend vooral structurele problemen in de wijken uit de jaren '70 en '80, als gevolg van de combinatie van een aanvankelijk lage parkeernorm en beperkte uitbreidingsruimte. In de drie centra wordt een parkeerschijfzone gehanteerd.

Constatering 7: De parkeercapaciteit in wijken uit de jaren '70 en '80 vraagt aandacht.

¹⁶ Doorgaand verkeer heeft herkomst en bestemming buiten de gemeente.



Figuur 3.1: Ruimtelijke ontwikkelingen in Lansingerland tot 2020¹⁷

¹⁷ Woningbouwlocatie Meerpolder is reeds grotendeels gerealiseerd.

3 Vaststaande ontwikkelingen

Bij het opstellen van dit visiedocument is rekening gehouden met vaststaande plannen en ontwikkelingen in en rond de gemeente (stand april 2008). Deze zullen in 2020 zijn gerealiseerd en veranderen zowel het aanbod van als de vraag (woningen en bedrijvenlocaties) naar infrastructuur en vervoer.

3.1 Maatschappelijke trends

3.1.1 *Mondiaal*

Gemotoriseerd verkeer levert wereldwijd een belangrijke bijdrage aan het broeikaseffect, althans voor zover aangedreven door fossiele brandstoffen¹⁸. Vanwege de voorkeur voor steeds zwaardere, veiliger auto's leidt de voortschrijdende voertuigtechniek vooralsnog niet tot een grotere brandstofefficiëntie.

3.1.2 *Nationaal*

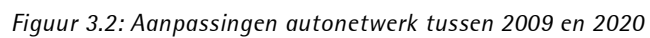
De toename van welvaart en mobiliteit heeft de afgelopen decennia geleid tot schaalvergrotings- en specialisatieprocessen. Zo zorgen grootschalige shoppingcentra, distributiecentra en specialiserende zorgvoorzieningen voor steeds meer mobiliteit. Het einde van deze ontwikkeling is vooralsnog niet in zicht.

De enorme vlucht van het autobezit heeft geleid tot een grote toename van het wegverkeer en een afname van de rendabiliteit van het openbaar vervoer, met name buiten de grote steden. De stijgende brandstofprijzen leiden tot dusver vooral tot zuiniger motorvoertuigen en niet zozeer tot gebruik van collectief vervoer.

Met name de congestie en de parkeerdruk, die deze ontwikkelingen tot gevolg hebben, leveren een belangrijke bijdrage aan de aantasting van het leefmilieu van mens, plant en dier. Naast klimaatverandering en luchtkwaliteit gaat het hierbij vooral om veiligheid, geluid en ruimtebeslag.

Het gebruikte verkeersmodel, waarmee diverse prognoses zullen worden berekend, houdt rekening met landelijke tendensen zoals autobezit, brandstofprijzen en OV-tarieven. Hiervoor zijn aannames gedaan voor de ontwikkeling tot het jaar 2020.

¹⁸ De voornaamste niet-fossiele brandstoffen veroorzaken tot nu toe een druk op de controversiële voedselprijzen.



Figuur 3.2: Aanpassingen autonetwerk tussen 2009 en 2020

De Rijksoverheid bereidt de invoering van kilometerbeprijzing (Anders Betalen voor Mobiliteit) door. Zij werkt momenteel aan een wetsvoorstel waarin eerst (2011) vrachtwagens en snelwegen onderwerp van beprijzing worden en na geleidelijke uitrol ook personenauto's (2012-2016). Er staat echter nog niets vast.

3.1.3 Lokaal

Binnen Lansingerland zal het aantal 75-plussers tot 2020 verdubbelen (en daarna mogelijk weer verdubbelen tot 2040). Het totale inwonertal van Lansingerland zal groeien tot ruim 75.000 in 2015. Het wagenpark, dat mede door de genoemde strategische ligging nu al groot is, zal verder groeien.

De hoeveelheden glastuinbouw, als onderdeel van de Greenport Westland-Oostland, en met name bedrijventerreinen groeien explosief. Dit veroorzaakt meer forenzenverkeer en vooral meer goederenvervoer (zie ook 3.3). Het areaal aan akkerbouw en veeteelt verdwijnt grotendeels, terwijl het areaal (recreatief) groen in tien jaar zal groeien van 600 ha naar 1.750 ha.

Constatering 8: Diverse maatschappelijke ontwikkelingen en bevolkingsgroei leiden tot extra verkeersbewegingen in en rond Lansingerland.

3.2 Woningbouw en bedrijventerreinen

De belangrijkste bouwprojecten die als uitgangspunt (ook in de modelberekeningen) worden meegenomen zijn weergegeven in figuur 3.1. Het gaat met name om de realisatie van de VINEX-locaties, bedrijvenpark Oudeland en Hoefweg Zuid/Prisma. De ontwikkeling van Science Park Holland is niet meegenomen.

Naast de reeds genoemde projecten in figuur 3.1, zullen in 2020 ook de volgende plannen naar verwachting gereed zijn:

- Bergboezem (110 ha groen/recreatie);
- Voorafschse Polder (circa 400 ha groen/recreatie/glastuinbouw);
- Noordpolder (95 ha glastuinbouw);
- BleiZo (nog onbekend areaal bedrijventerrein);
- Rottezoom (ten noorden van A12, 280 ha groen/recreatie);
- Overbuurtsche polder (circa 300 ha glastuinbouw);
- Omgeving Merenweg (720 woningen);
- Hoekse Park (180 ha recreatie).

Ook woningbouwplannen in de regio zijn van invloed op het verkeer en vervoer in en rond Lansingerland. Voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder is uitgegaan van 7.000 woningen. Ook zijn de verdere ontwikkeling van Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer Osterheem van belang. Al deze ontwikkelingen vormen een uitwerking van regionale ruimtelijke beleidskaders, zoals het RR2020.

Constatering 9: Diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Lansingerland zorgen de komende jaren voor aanzienlijke extra druk op het bestaande wegennet.



Figuur 3.3: Aanpassingen OV-netwerk tussen 2009 en 2020

3.3 Infrastructuur en vervoer

De infraprojecten die als uitgangspunt¹⁹ worden meegenomen zijn opgenomen in bijlage 2 en de figuren 3.2, 3.3 en 3.4. Het gaat voor wat betreft de auto om onder andere de reeds geplande aanpassingen aan de N209 en de A12 en de knippen in het lint door Berkel (zie figuur 3.2). Deze maatregelen zijn rond 2010 gerealiseerd. Ook meer regionale infraprojecten als de omlegging van de N219 bij Zevenhuizen en de ontsluiting van de Zuidplaspolder zijn meegenomen bij de planontwikkeling.

Niet vaststaande plannen als de Veilingroute en de Parkway zijn niet als uitgangspunt meegenomen²⁰.

Voor de A13/A16 is een uitzondering gemaakt²¹, omdat de realisatie hiervan vrij zeker lijkt. De A13/A16 betreft een nieuwe autosnelwegverbinding tussen de A16 (Terbregseplein) en de A13 (nabij aansluiting met de N209) ter ontlasting van de A13 en de A20. Met het verkeersmodel zijn de gevolgen voor het onderliggend wegennet berekend, afhankelijk van de locatie van de aansluiting op de A13/A16. Hieruit blijkt (zie bijlage 4) een westelijk gelegen aansluiting minder verkeersdruk veroorzaakt op de N209 dan een oostelijke²².

Constatering 10: De gevolgen van de A13/A16 voor de verkeersdruk in Lansingerland zijn vooral zichtbaar op het provinciale wegennet. De effecten op het lokale wegennet zijn beperkt.

Voor wat betreft het OV zijn met name de aanleg van de ZoRo-busbaan, het doortrekken van de Oosterheemlijn in Zoetermeer en de realisatie van NS-station Bleizo van belang. De ZoRo-busbaan biedt vanaf de jaardienstregeling 2010 een hoogwaardige busverbinding tussen Randstadrailstation Rodenrijs en Zoetermeer. RandstadRail rijdt naar verwachting in de tweede helft van 2009 vanuit Schiebroek via Blijdorp door naar Rotterdam Centraal en ruim een jaar later verder via Beurs naar Slinge. Zie figuur 3.3.

In het fietsnetwerk (figuur 3.4) worden rond 2010 met name aan de westkant van de gemeente in het kader van provinciale fietsprojecten van de N470 nog enkele ontbrekende schakels toegevoegd. In dezelfde periode moet Lansingerland ook op het recreatieve knooppuntennetwerk zijn aangesloten. Ook zullen er aansluitende fietspaden zijn gerealiseerd op de fietsbruggen over de HSL.

Richting 2020 zijn er wensen om ontbrekende schakels aan te pakken in het fietsnetwerk, zoals een doorgaande fietsroute langs Randstadrail tussen Rotterdam (Hofplein) en Den Haag (Hofvijver). Ter vermindering van de barrièrewerking, verkeersonveiligheid en wachttijden is het voornemen enkele fietstunnels te realiseren onder de N209 en N471.

Constatering 11: Tussen 2009 en 2020 wordt het autonetwerk op enkele punten aangepast, wordt het fietsnetwerk verbeterd en wordt het (regionale) openbaar vervoer aanzienlijk uitgebreid.

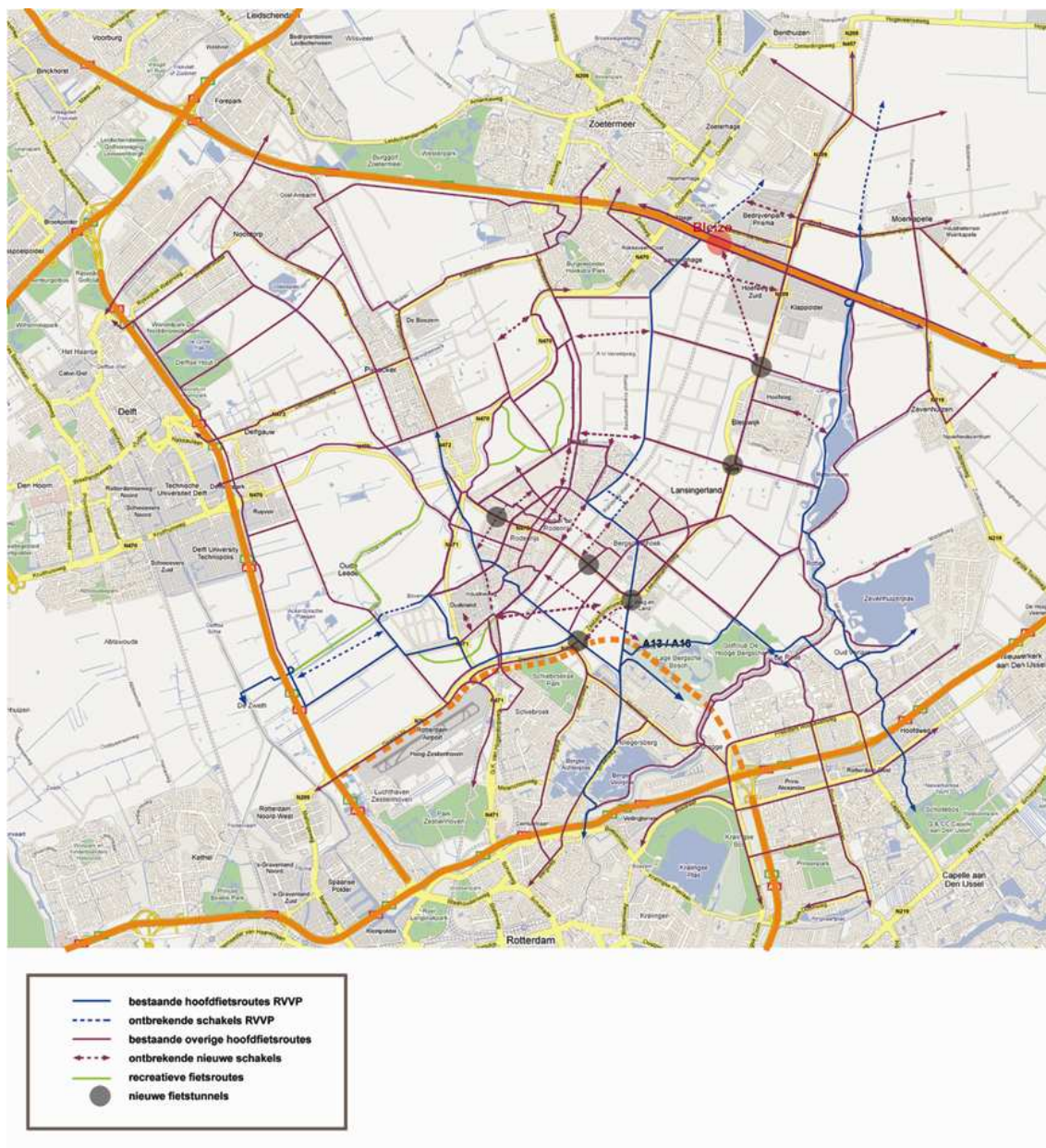
Het goederenvervoer neemt aanzienlijk toe en vindt met steeds langere en zwaardere vrachtwagens plaats. Het aantal vrachtwagenbewegingen in 2004 (11.000 vrachtwagenbewegingen) zal meer dan verdubbeld zijn in 2020 (26.000 bewegingen). Op de N209 vindt tussen 2004 en 2020 een stijging met 80% plaats.

¹⁹ Het gaat hier om projecten die zonder aanvullend beleid in 2020 gerealiseerd zullen zijn.

²⁰ Er zijn wel gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met het verkeersmodel, voor een situatie in 2020 met Parkway of met Veilingroute.

²¹ Er zijn ook modelberekeningen uitgevoerd voor een situatie in 2020 zonder A13/A16.

²² Er is een situatie doorgerekend met een aansluiting op de N471, en een situatie met een halve aansluiting op de N471 en een halve aansluiting op de Ankie Verbeek Ohrlaan.



Figuur 3.4: Fietsnetwerk 2008-2020

4

Bestaand beleidskader

Dit hoofdstuk vat het relevante bestaande beleid vanuit de gemeente en andere overheden kort samen. De essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) van de stadsregio zijn wettelijk leidend²³. De visie in hoofdstuk 6 sluit hier op aan. Bij de latere uitwerking wordt nagegaan in hoeverre maatregelen aansluiten bij beleid van omliggende gemeenten.

4.1 Duurzaamheid

Het Mobiliteitsplan zal rekening houden met andere beleidsterreinen voor zover relevant en aanwezig (voorbeeld: Groenblauwe Slinger, Vlinderstrik, Milieubeleidsplan, nota Groen en recreatie). Daarnaast mag het Mobiliteitsplan de Toekomstvisie voor 2040, waaraan momenteel gewerkt wordt, niet onmogelijk maken. Het Mobiliteitsplan legt de focus echter op 2020.

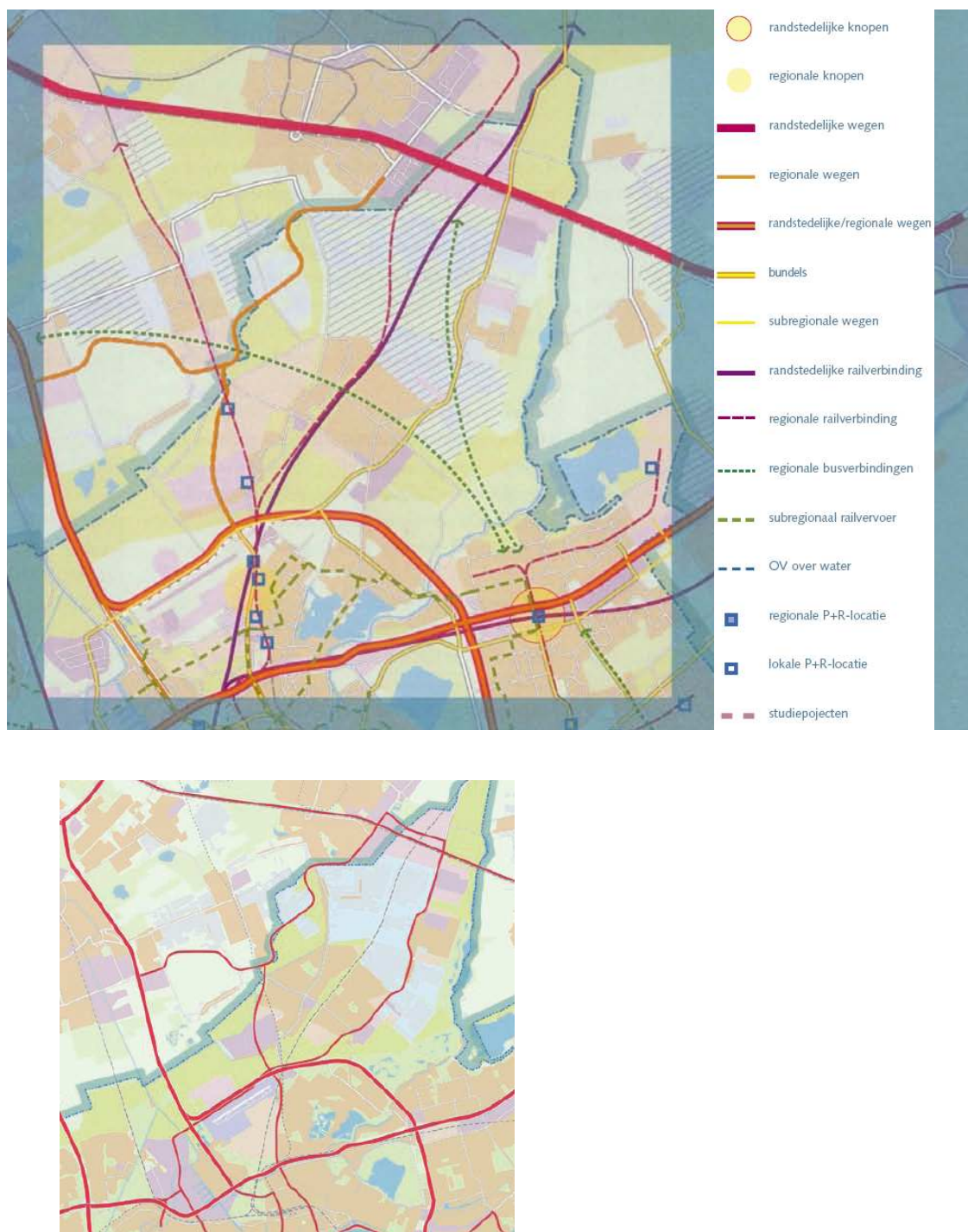
Constatering 12: Afstemming tussen Mobiliteitsplan en Toekomstvisie is noodzakelijk om het beleid van korte, middellange en lange termijn op elkaar te laten aansluiten.

Het Milieubeleidsplan stelt in concept de volgende doelen die (mogelijk) relevant zijn voor verkeer en vervoer:

- aanschaf nieuwe wagens voor het gemeentelijk wagenpark met roetfilters.
- in regionaal verband op te pakken studie naar duurzaam gemeentelijk wagenpark.
- aansluiten bij het CO₂-convenant van de Stadsregio Rotterdam.
- bij reconstructie van openbare verlichting kiezen voor meer energiezuinige armaturen.
- invoeren vervoersmanagement nieuw gemeentehuis.
- terugdringen van het autoverkeer in woonwijken door in 2009 te voldoen aan de landelijke norm van 50% van de wegen binnen de bebouwde kom als 30 km/h-gebied in te richten.

De planhorizon van het milieubeleidsplan richt zich enkel op de komende paar jaar. Hiermee zal worden rekening gehouden bij het opstellen van de eerste tranches van het maatregelenpakket.

²³ Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer hebben gemeenten de taak om de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale of regionale verkeers- en vervoerplan in acht te nemen.



Figuur 4.1: Plannen van de stadsregio samengevat in het RVVP 2003-2020 (boven) en het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer in de bijbehorende uitvoeringsagenda 2007-2011 (links)

In de nieuwe busconcessie is de Euro5-norm als eis voor het materieel opgenomen. Ook heeft de Stadsregio Rotterdam een kader opgesteld²⁴ voor subsidiëring van schone gemeentelijke voertuigen.

Constatering 13: De gemeente en stadsregio zetten met recente beleidsplannen reeds in op verduurzaming van het verkeer en vervoer.

4.2 Bereikbaarheid

De Nota Mobiliteit verwacht van lagere overheden:

- Integreren van beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en economie, bijvoorbeeld anticipatie op (mogelijkheden voor) ruimtelijke ontwikkeling bij ontwikkeling van infrastructuur en omgekeerd.
- (Bijdragen aan) een gebiedsgerichte aanpak bij problemen op het hoofdwegennet, om ook oplossingen op het onderliggend wegennet te beschouwen.
- Stimuleren van het gebruik van de fiets door het zorgen voor een netwerk van veilige routes en stallingsvoorzieningen.
- Zorgdragen voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer.

Het Mobiliteitsplan sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van de Stadsregio Rotterdam. Het gaat hierbij om:

- Het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2003-2020 van de Stadsregio Rotterdam (RVVP, zie figuur 4.1);
- De hierbij behorende Regionaal Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer 2007-2011, waarin onder andere de N209 als onderdeel van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer is opgenomen²⁵ (zie figuur 4.1) en de actualisatie van het fietsnetwerk is verwerkt;
- Deelnota's zoals Meerjarenplan toegankelijkheid OV 2005-2010, Beleidslijn Reisinformatie OV.

Het betreft hier met name plannen zoals reeds genoemd in hoofdstuk 3: de Randstadrail, de ZoRo-bus en mogelijk de A13/A16.

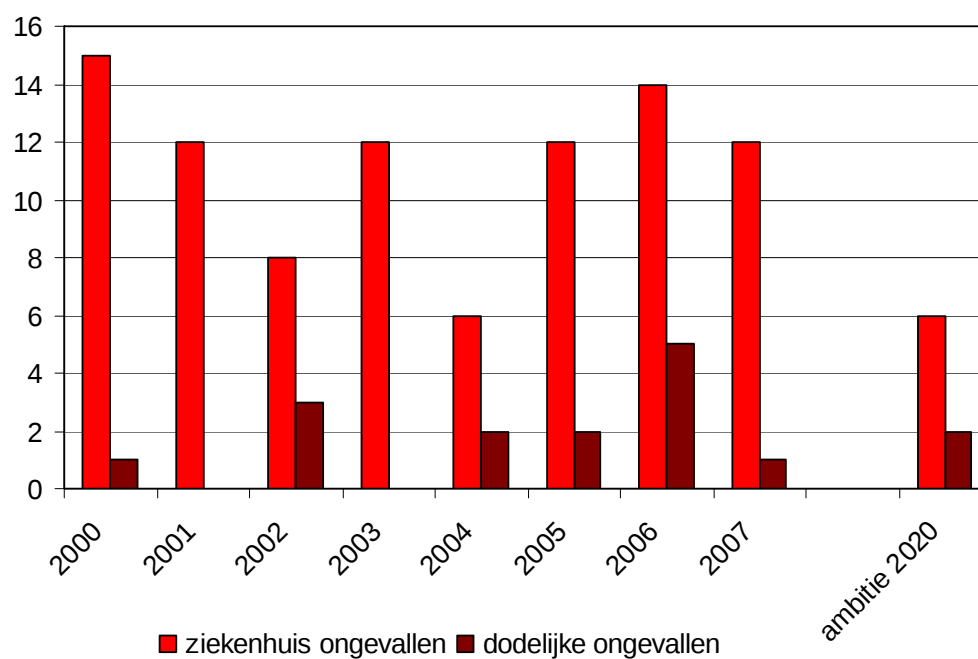
De Integrale Meerjarenvisie Bus uit 2008 geeft de door de stadsregio gewenste ontwikkeling van het lijnennet in Lansingerland en de rest van de Rotterdamse regio aan. Nader overleg met de stadsregio hierover zal leiden tot input voor de nieuwe busconcessie vanaf 2012.

Relevante plannen vanuit de Regionale Nota Mobiliteit (het RVVP) van het Stadsgewest Haaglanden zijn opgenomen in bijlage 6. In de buurgemeenten zijn vooral drie zaken van belang:

- de gemeente Pijnacker-Nootdorp denkt na over een rondweg om Pijnacker, die aansluit op de N470;
- de gemeente Pijnacker-Nootdorp denkt na om de HOV Alexander - Delft via het hoofdstation en het centrum van Pijnacker te laten lopen;
- de gemeente Zoetermeer heeft plannen voor een Verlengde Australiëweg richting het te ontwikkelen gebied rond Bleizo/Hoefweg.

²⁴ Duurzaam wagenpark gemeente Lansingerland, Ingenieursbureau Stadsregio Rotterdam, april 2008.

²⁵ De Stadsregio Rotterdam constateert niet veel knelpunten ten aanzien van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer in Lansingerland en kent hier een lage prioriteit aan toe.



Figuur 4.2: Feitelijke ontwikkeling ernstige verkeersongevallen ten opzichte van beleidsdoelen voor 2020 vanuit de Nota Mobiliteit voor Lansingerland (bron: Viastat)



De plannen van Lansingerland ten aanzien van belangrijke herkomsten en bestemmingen als sportvoorzieningen, huisvesting van onderwijsinstellingen en woonzorgzones, en agrilogistiek²⁶ zijn van belang bij het opstellen van de netwerken.

Via de nota Groen en recreatie Lansingerland participeert de gemeente reeds in het stadsregionale project van het fietsknooppuntennetwerk om Lansingerland te verbinden met het regionale, recreatieve fietsroutenetwerk. Daarnaast zijn er de volgende prioriteiten in opgenomen ter realisatie van een groen-recreatief raamwerk:

1. realiseren van recreatieve en ecologische verbinding Vlinderstrik-Lage Bergse Bos (het Mobiliteitsplan voorziet hier in een fietsverbinding);
2. realiseren van recreatieve en ecologische verbinding tussen Merenweg en de Noordeindseweg (het Mobiliteitsplan voorziet hier in een fietsverbinding);
3. opwaarderen van recreatieve oostwest-verbindingen door het glastuingebied zoals de Anthuriumweg en de Groendalseweg (het Mobiliteitsplan zet in op doorgaande fietsverbindingen over deze wegen richting Rottmerengebied, met tunnels onder de N209);
4. opwaarderen van historische linten: de Rodenrijseweg/Noordeindseweg, de Bergweg-noord/Oosteindseweg en de Kruisweg (het Mobiliteitsplan voorziet hier in 30-km-inrichting).

4.3 Veiligheid

De Nota Mobiliteit verwacht van lagere overheden een evenredige bijdrage aan de landelijke verkeersveiligheidsdoelen, met specifieke aandacht voor vracht- en bestelwagens. De landelijke doelen voor 2020 zijn :

- verkeersdoden per jaar -40% ten opzichte van 2002;
- ziekenhuisgewonden per jaar -30% ten opzichte van 2002.

Voor Lansingerland betekent dit 2 doden en 6 ziekenhuisgewonden per jaar in 2020. Omdat met name het (kleine) aantal verkeersdoden sterk kan fluctueren, zal de uitwerking zich richten op de doelstelling ten aanzien van het aantal ziekenhuisgewonden. In 2007 zat de gemeente een factor twee boven deze doelstelling (zie figuur 4.2).

Constatering 14: De verkeersveiligheidsstreefcijfers voor 2020 liggen aanzienlijk lager dan de meest actuele cijfers in Lansingerland.

Mede als gevolg van verschillen in beleid tussen de drie voormalige gemeenten, is er geen sprake van uniformiteit wat betreft inrichting en (voorrangs)regeling.

De gemeente kent geen (beleidskader voor de) routing van vervoer van gevaarlijke stoffen en zwaar vrachtverkeer.

Constatering 15: Er zijn geen beleidskaders voor routing van zware transporten noch voor vervoer van gevaarlijke stoffen, noch voor uniformering van weginrichting en (voorrangs)regelingen.

²⁶ Integrale visie Greenport Westland-Oostland 2020



4.4 Leefbaarheid

Lansingerland kent momenteel geen wettelijke normoverschrijdingen ten aanzien van de luchtkwaliteit door het wegverkeer. Langs de N471 bij Westpolder dreigt in 2020 wel een overschrijding van de fijnstofnorm te ontstaan. Dit is een aandachtspunt bij de planontwikkeling van de A13/A16.

Constatering 16: Lansingerland kent in de toekomst geen wettelijke knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit. Wel dreigt langs de N471 bij Westpolder in 2020 een overschrijding van de fijnstofnorm te ontstaan.

Ten aanzien van het parkeren is in alle drie de voormalige gemeenten vastgesteld dat bij nieuwbouwprojecten moet worden voldaan aan de aanbevelingen in de ASVV²⁷ 2004. De ASVV 2004 bevat ervaringscijfers voor de benodigde parkeerplaatsen bij woningen, winkels en bedrijven. In Wilderszijde worden vooruitlopend op de ASVV 2004 stringenter normen gehanteerd.

Verder is er geen specifiek leefbaarheidsbeleid dat kaders stelt aan het Mobiliteitsplan.

²⁷ Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (CROW-normering).

Constatering 1: Lansingerlanders gebruiken relatief vaak de auto en weinig de fiets en het openbaar vervoer.

Constatering 2: De bereikbaarheid vanuit Lansingerland staat onder druk, vooral van en naar het autosnelwegennet.

Constatering 3: De N209 laat de grootste doorstromings- en leefbaarheidsproblemen zien, voor zowel personenverkeer als goederenvervoer.

Constatering 4: De netwerken van OV- en fietsverbindingen zijn nog onvoldoende concurrerend en vertonen weinig samenhang, in zichzelf en onderling.

Constatering 5: Op de gemeentelijke wegen is een dalende trend in de verkeersongevallen waarneembaar, maar een toename van het aantal (ernstige) verkeersongevallen in de gehele gemeente.

Constatering 6: De N209 veroorzaakt leefbaarheidsproblemen. Daarnaast krijgen sommige oude linten te veel verkeer te verwerken.

Constatering 7: De parkeercapaciteit in wijken uit de jaren '70 en '80 vraagt aandacht.

Constatering 8: Diverse maatschappelijke ontwikkelingen en bevolkingsgroei leiden tot extra verkeersbewegingen in en rond Lansingerland.

Constatering 9: Diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Lansingerland zorgen de komende jaren voor aanzienlijke extra druk op het bestaande wegennet.

Constatering 10: De gevolgen van de A13/A16 voor de verkeersdruk in Lansingerland zijn vooral zichtbaar op het provinciale wegennet. De effecten op het lokale wegennet zijn beperkt.

Constatering 11: Tussen 2009 en 2020 wordt het autonetwerk op enkele punten aangepast, wordt het fietsnetwerk verbeterd en wordt het (regionale) openbaar vervoer aanzienlijk uitgebreid.

Constatering 12: Afstemming tussen Mobiliteitsplan en Toekomstvisie is noodzakelijk om het beleid van korte, middellange en lange termijn op elkaar te laten aansluiten.

Constatering 13: De gemeente en stadsregio zetten met recente beleidsplannen reeds in op verduurzaming van het verkeer en vervoer.

Constatering 14: De verkeersveiligheidsstreefcijfers voor 2020 liggen aanzienlijk lager dan de meest actuele cijfers in Lansingerland.

Constatering 15: Er zijn geen beleidskaders voor routing van zware transporten en vervoer van gevaarlijke stoffen, noch voor uniformering van weginrichting en (voorrangs)regelingen.

Constatering 16: Lansingerland kent in de toekomst geen wettelijke knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit. Wel dreigt langs de N471 bij Westpolder in 2020 een overschrijding van de fijnstofnorm te ontstaan.

5

Analyse voor 2020

Aan de hand van de beleidskaders en ontwikkelingen uit de vorige hoofdstukken en berekeningen met het verkeersmodel is het verkeer en vervoer in Lansingerland geanalyseerd. Dit hoofdstuk laat de trend zien tot 2020 zonder aanvullende maatregelen, uitmondend in conclusies.

5.1 Duurzaamheid

Gezien de groei van het autoverkeer tot 2020, als gevolg van ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen zoals genoemd in hoofdstuk 3, is een verdere toename van de uitstoot van broeikasgassen te verwachten. De toenemende congestie zorgt, ten opzichte van vrije doorstroming, voor extra uitstoot.

Ook blijft de bereikbaarheid, van vitaal economisch belang, daarmee onder druk staan. Die bereikbaarheid, zowel van de kernen als van de (ook agrologistieke) bedrijventerreinen²⁸, is van essentieel belang voor het maatschappelijk en economisch functioneren van Lansingerland.

Uit tabel 5.1 blijkt dat het aandeel van de auto (gemeten naar aantallen verkeersbewegingen) tot 2020, uitgaande van de autonome ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 3, afneemt met vier procentpunt²⁹. Het fietsgebruik neemt met drie procentpunt af. Het aandeel van het openbaar vervoer stijgt sterk van 5% naar 12%. Het effect van de uitvoering en afronding van de grote OV-projecten is daarmee duidelijk zichtbaar.

Het totaal aantal verkeersbewegingen neemt wel toe als gevolg van onder meer de verwachte toename in woningbouw en bedrijvigheid.

²⁸ Mobiliteit moet dus niet alleen worden beschouwd vanuit Lansingerland en haar inwoners, maar ook juist omgekeerd: hoe bereikbaar is Lansingerland voor de bedrijven die er zitten en zich willen vestigen? Immers, de logistieke en agrarische bedrijvigheid is gebaat bij een goede doorstroming van het wegverkeer.

²⁹ Procentpunt is de eenheid die wordt gebruikt om een absoluut verschil aan te geven tussen waarden van een grootheid die in procenten wordt uitgedrukt. Zo neemt het aandeel van het OV in de vervoerswijzekeuze in tabel 5.1 toe met (relatief) 140 procent toe en (absoluut) 5 procentpunt.

jaar	2007	2020
bron	MON ³⁰	verkeersmodel
auto	62%	58%
OV	5%	12%
fiets	33%	30%
totaal	100%	100%

Tabel 5.1: Ontwikkeling vervoerswijzekeuze, uitgedrukt in verkeersbewegingen



³⁰ MobiliteitsOnderzoek Nederland 2007, DVS.

De duurzame ontwikkeling die de gemeente voor ogen heeft, betekent dat een verdere verschuiving in de vervoerswijzekeuze en een betere benutting van de bestaande infrastructuur uitgangspunt zijn. Het is hiertoe allereerst van belang voor alle vervoerswijzen hoogwaardige netwerken te bieden, die goed op elkaar aansluiten.

Conclusie 1: Een verschuiving in de vervoerswijzekeuze komt niet alleen de bereikbaarheid en de leefbaarheid ten goede, maar is ook de manier om lokaal de CO₂-uitstoot van het verkeer te beperken.

Nieuwe landschapsdoorsnijdingen zijn vanuit duurzaamheidsoogpunt onwenselijk. Wegen die eventueel voor verbreding in aanmerking komen, liggen met uitzondering van de N209 op enige afstand van de bebouwing. Voor de N209 zijn, ook als deze zou kunnen worden ontlast, sowieso leefbaarheidsmaatregelen aan de orde.

Conclusie 2: Aanleg van nieuwe grote wegen ligt gezien de situatie niet voor de hand.

Het aanbieden van hoogwaardige netwerken voor verkeer en vervoer is niet voldoende. Zo kan het nemen van 'zachte' maatregelen, zoals het verbeteren van de toegankelijkheid, de reisinformatie en het verkeersmanagement, de 'opbrengst' van 'harde' maatregelen op een relatief kostenefficiënte manier vergroten. De aanzienlijke uitbreiding van het regionale OV-net kan verder worden versterkt als inwoners en bezoekers op die mogelijkheid worden geattendeerd.

Conclusie 3: 'Zachte' maatregelen zijn in Lansingerland kansrijk en kosteneffectief. Wel dient hierbij goed naar de verschillende doelgroepen te worden gekeken.

5.2 Bereikbaarheid

5.2.1 Auto³¹

De druk op bestaande wegen wordt opgevoerd. Dit wordt deels veroorzaakt doordat de bouw van woningen en bedrijventerreinen vaak die van infrastructuur voor gaat en binnen de bebouwde kom plaatsvindt. De lokale wegen kunnen dit goed aan, maar de provinciale wegen minder.

In 2020 zullen ondanks maatregelen die rond 2010 worden genomen, zich knelpunten³² voordoen op de N209, het Tolhekplein³³ (zie figuur 3.2) en de Noordeindseweg/N471. De doorstromingsproblemen die hier het gevolg van zijn hebben niet alleen effect op het private personenvervoer, maar ook op het openbaar vervoer en het goederenvervoer.

Conclusie 4: De doorstroming op de provinciale wegen blijft ook na 2010 een knelpunt in de autobereikbaarheid. De doorstroming op het lokale wegennet blijft tot 2020 vrij goed.

Bij de komst van een A13/A16 met een aansluiting wordt Lansingerland ook beter bereikbaar vanuit het zuiden. Wel is te zien dat met een aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan (oostelijke aansluiting) de verkeersdruk op vooral de N209 toeneemt. In een situatie met een westelijke aansluiting bij het Doenplein is dit niet terug te vinden. Zie bijlage 4 voor een toelichting.

³¹ Met 'auto' wordt zowel personenauto als vrachtauto bedoeld.

³² In bijlage 3 zijn de modelresultaten voor de autonome ontwikkeling³² tot 2020 opgenomen.

³³ Het Tolhekplein betreft de kruising N470-Klapwijkseweg.



Conclusie 5: Een aansluiting van de A13/A16 op de Ankie Verbeek-Ohrlaan levert een hogere verkeersdruk op met name de N209.

5.2.2 Openbaar vervoer

De komende jaren wordt er fors geïnvesteerd in nieuwe OV-infrastructuur en materieel. (ZORO-bus, Randstadrail; zie figuur 3.3). Naast maatregelen ten gunste van het autoverkeer kunnen openbaar vervoer en fiets, zeker in goede onderlinge combinatie, goede alternatieven bieden - te meer daar het regionale OV-net de komende jaren aanzienlijk wordt uitgebreid. Daarnaast zijn deze vervoerswijzen essentieel voor mensen die niet over een auto willen of kunnen beschikken.

Conclusie 6: De aanzienlijke ontwikkelingen in het regionale openbaar vervoer bieden kansen voor een betere ketenmobiliteit, als alternatief voor verplaatsingen met de auto.

5.2.3 Fiets

Fietsbeleid dient meerdere doelen: betere ketenmobiliteit, minder parkeerproblemen en congestie en een betere volksgezondheid. Gezien de geografie van de gemeente en het huidige lage fietsgebruik in de gemeente zijn er nog aanzienlijke kansen voor de fiets voor de korte ritten, vooral binnen de kernen. De kosten van fietsmaatregelen zijn bovendien relatief beperkt.

Voor een optimale ketenmobiliteit zullen ontbrekende schakels naar (Randstadrail) stations aangelegd moeten worden (figuur 3.4) en is voldoende (bewaakte) stallingsruimte nodig.

De winkelcentra in de kernen zijn in 2020 goed bereikbaar per fiets. Met voldoende stallingsruimte, dicht bij de winkels en andere voorzieningen. Dit is dan een belangrijk voordeel ten opzichte van het parkeren voor boodschappen. Op marktdagen zijn er (met mooi weer) momenteel te weinig stallingen. Ook kan een bewaakte stalling kansrijk zijn.

Ook de bereikbaarheid van recreatiegebieden per fiets is vatbaar voor verbetering.

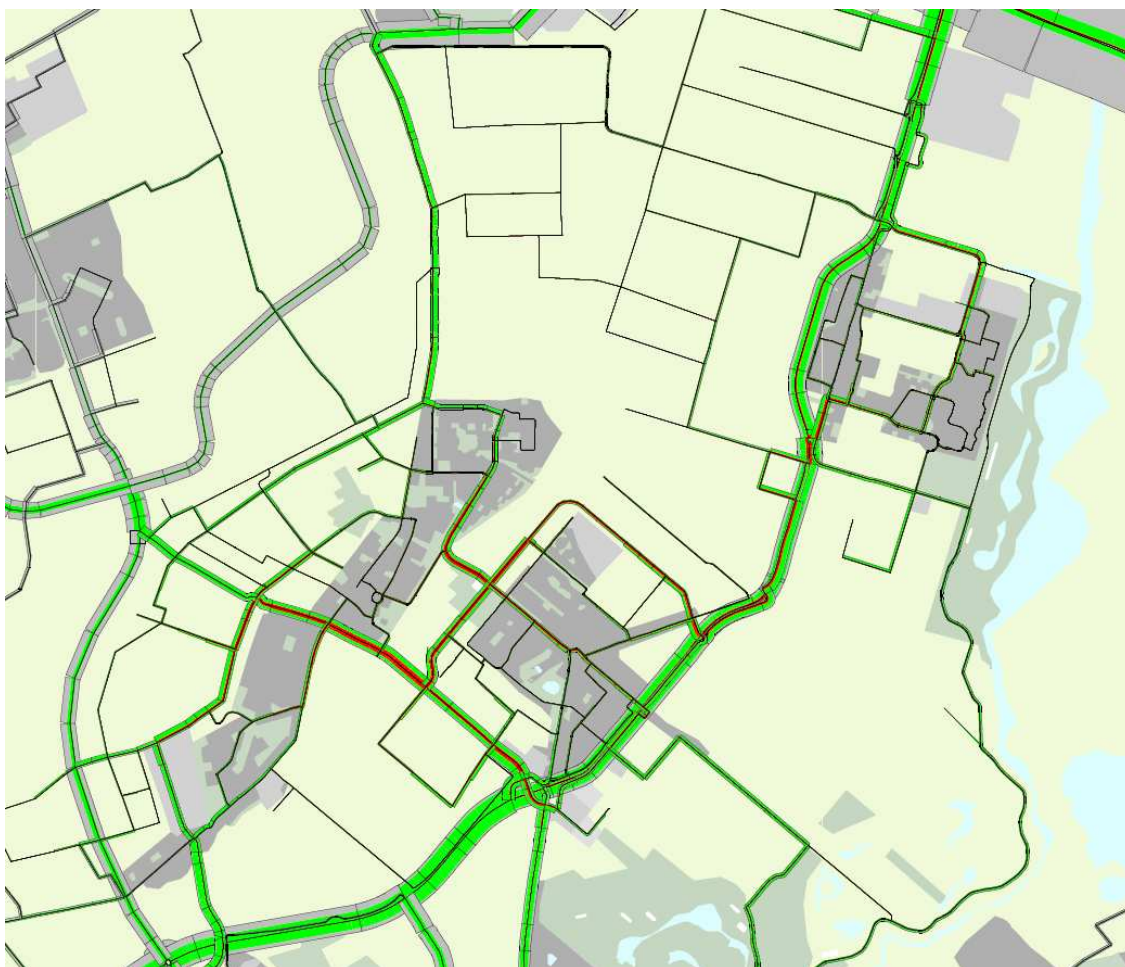
Conclusie 7: Fietsmaatregelen zijn in Lansingerland kansrijk en kosteneffectief. Daarnaast kunnen ze het openbaar vervoer versterken. Wel dient er maatwerk te worden geboden.

5.2.4 Goederenvervoer

Het sterk groeiende goederenvervoer (bedrijventerreinen, agrologistiek) ondervindt slechts beperkte problemen op het ontsluitende netwerk. Wel zorgt deze sterke groei voor een verdere versterking van de problemen op en rond met name de N209. Zoals in hoofdstuk 3 vermeld zal het vrachtverkeer hier tussen 2004 en 2020 met 80% toenemen.

Voor de greenport is een snelle verbinding naar de A16 van groot belang. Zeker voor vrachtverkeer van en naar (het gebied rond) de veiling is doorstroming belangrijk. De configuratie van de N209 moet worden afgestemd op haar aansluitingen op de A13/A16 en de gevolgen daarvan.

De aansluiting(en) op de A13/A16 kan tevens het vervoer van gevaarlijke stoffen door kwetsbaar gebied beperken. Het opstellen van kaders hiervoor kan een verdere bijdrage leveren aan de externe veiligheid.



Figuur 5.1: Verhouding doorgaand autoverkeer (grijs), extern autoverkeer Lansingerland (groen) en intern autoverkeer³⁴ (rood) in de gemeente Lansingerland (bron: verkeersmodel Lansingerland)

³⁴ Intern autoverkeer heeft herkomst en bestemming in de gemeente; extern autoverkeer heeft herkomst binnen en bestemming buiten de gemeente of omgekeerd; doorgaand autoverkeer heeft herkomst en bestemming buiten de gemeente.

Conclusie 8: Het opstellen van kaders voor vervoer van gevaarlijke stoffen kan bijdragen aan de verkeers- en externe veiligheid.

5.3 Veiligheid

Er is dus op het wegennet in beheer van de gemeente Lansingerland wel sprake van een landelijke daling. Voor met name de provinciale wegen is die continue daling niet zichtbaar en zijn er bij de letselongevallen toenames te zien.

Daarnaast zal blijvend aandacht besteed moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Naast overleg met provincie blijft ook het aanpakken van 'black spots' en knelpunten op het gemeentelijk wegennet belangrijk. Verder blijkt³⁵ dat een kwart van de slachtoffers bromfiets(st)er is. Met de realisatie van de VINEX-wijken neemt het aandeel jongeren toe en zal het (brom)fietsgebruik in de periode tot 2020 waarschijnlijk toenemen.

Conclusie 9: Om de negatieve verkeersveiligheidstrend in Lansingerland om te buigen in een positieve zijn drie typen maatregelen van belang:

- aandacht voor (brom)fietsverkeer;
- uniformering in wegbeeld: Duurzaam Veilig;
- maatregelen 'black spots' voor wegen met hoge snelheden en gemengd verkeer; o.a. parallelwegen N209, de huidige linten en tuinbouwwegen.

5.4 Leefbaarheid

Op enkele oude linten (zie figuur 3.2) is op dit moment sprake van relatief hoge intensiteiten. In Berkel worden deze opgelost door de knip in de Herenstraat en de Noordeindseweg ter hoogte van de Planetenweg. Ook voor Kruisweg wordt met de reconstructie een nieuwe route richting Moerkapelle gemaakt. Voor de linten in Bergschenhoek (onder andere Bergweg, Dorpstraat) is dit nog niet het geval.

Naar verwachting zal als gevolg van verluwing van de linten het minder aantrekkelijk worden om door de woonkernen te rijden. Uit figuur 5.2 blijkt dat in 2020 er nauwelijks doorgaand verkeer in de spitsen in de kernen aanwezig is. Al het verkeer heeft een herkomst of bestemming in Lansingerland (intern en extern³⁶ autoverkeer).

Conclusie 10: Er zal in de kernen zelf vooral herkomst- en bestemmingsverkeer rijden. Doorgaand verkeer concentreert zich op de provinciale wegen en voor een klein deel op de Klapwijkseweg/Boterdorpseweg. Maatregelen voor weren van doorgaand verkeer zijn dan ook niet noodzakelijk.

³⁵ In bijlage 4 zijn nadere verkeersveiligheidscijfers opgenomen.

³⁶ Intern autoverkeer heeft herkomst en bestemming in de gemeente; extern autoverkeer heeft herkomst binnen en bestemming buiten de gemeente of omgekeerd; doorgaand autoverkeer heeft herkomst en bestemming buiten de gemeente.



De (naar verwachting tijdelijke) overschrijding van de fijnstofnorm op de N471 kan naar verwachting worden opgelost door lokale maatregelen ter verbetering van de doorstroming en/of vermindering van de immissie³⁷. Verluwingsmaatregelen zorgen hier voor ongewenste congestie en sluipverkeer op lokale wegen.

Conclusie 11: Verluwen van de N471 met oog op de luchtkwaliteit lijkt niet nodig en is onwenselijk met oog op doorstroming en sluipverkeer.

Waar de overige grote provinciale wegen doorgaans op afstand van de bebouwing liggen, zorgt de N209 voor ongewenste barrièrewerking, geluidsoverlast en gevoel van drukte. Aangezien de N209 ook doorstromingsknelpunten kent en de uitbreidingsruimte hier zeer beperkt is, liggen maatregelen ter beperking van de immissie sec niet voor de hand.

Conclusie 12: De N209 staat centraal in de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek en vereist daarom een integrale oplossing.

Bovenstaande conclusies hebben alleen betrekking op een vermindering van de leefbaarheid als gevolg van autoverkeer. Vaak wordt dit gevoeld of beleefd in de directe leefomgeving, waar gelopen of gespeeld wordt. Maar ook in verblijfsgebieden, zoals centrumgebieden.

Conclusie 13: Bij het ontwikkelen van nieuwe gebieden en ontwerpen van buitenruimte is meer aandacht voor voetgangers nodig.

³⁷ Immissie is uitstoot (emissie) zoals die binnenkomt bij omwonenden en dergelijke.

Conclusie 1: Een verschuiving in de vervoerswijzekeuze komt niet alleen de bereikbaarheid en de leefbaarheid ten goede, maar is ook de manier om lokaal de CO₂-uitstoot van het verkeer te beperken.

Conclusie 2: Aanleg van nieuwe grote wegen ligt gezien de situatie niet voor de hand.

Conclusie 3: 'Zachte' maatregelen zijn in Lansingerland kansrijk en kosteneffectief. Wel dient hierbij goed naar de verschillende doelgroepen te worden gekeken.

Conclusie 4: De doorstroming op de provinciale wegen blijft ook na 2010 een knelpunt in de autobereikbaarheid. De doorstroming op het lokale wegennet blijft tot 2020 vrij goed.

Conclusie 5: Een aansluiting van de A13/A16 op de Ankie Verbeek-Ohrlaan levert een hogere verkeersdruk op met name de N209.

Conclusie 6: De aanzienlijke ontwikkelingen in het regionale openbaar vervoer bieden kansen voor een betere ketenmobiliteit, als alternatief voor verplaatsingen met de auto.

Conclusie 7: Fietsmaatregelen zijn in Lansingerland kansrijk en kosteneffectief. Daarnaast kunnen ze het openbaar vervoer versterken. Wel dient er maatwerk te worden geboden.

Conclusie 8: Het opstellen van kaders voor vervoer van gevaarlijke stoffen kan bijdragen aan de verkeers- en externe veiligheid.

Conclusie 9: Om de negatieve verkeersveiligheidstrend in Lansingerland om te buigen in een positieve zijn drie typen maatregelen van belang:

- aandacht voor (brom)fietsverkeer;
- uniformering in wegbeeld: Duurzaam Veilig;
- maatregelen 'black spots' voor wegen met hoge snelheden en gemengd verkeer; o.a. parallelwegen N209, de huidige linten en tuinbouwwegen.

Conclusie 10: Er zal in de kernen zelf vooral herkomst- en bestemmingsverkeer rijden. Doorgaand verkeer concentreert zich op de provinciale wegen en voor een klein deel op de Klapwijkseweg/Boterdorpseweg. Maatregelen voor werven van doorgaand verkeer zijn dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie 11: Verluwen van de N471 met oog op de luchtkwaliteit lijkt niet nodig en is onwenselijk met oog op doorstroming en sluipverkeer.

Conclusie 12: De N209 staat centraal in de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek en vereist daarom een integrale oplossing.

Conclusie 13: Bij het ontwikkelen van nieuwe gebieden en ontwerpen van buitenruimte is meer aandacht voor voetgangers nodig.

6

Visie

Lansingerland wil voor alle vervoerswijzen veilige netwerken bieden die het verkeer snel en efficiënt afwikkelen, met zo klein mogelijke effecten op mens, natuur en milieu. Dat is de missie, die in dit hoofdstuk wordt uitgewerkt in een visie.

6.1 Klimaatverandering tegengaan

Lansingerland wil mobiliteit mogelijk maken. Met het oog op niet alleen economische ontwikkeling, maar ook individuele ontplooiingsmogelijkheden. De strategische positie in de Zuidvleugel, midden tussen de mainports en greenports, biedt bewoners en bedrijven binnen de gemeente kansen die verzilverd moeten (kunnen) worden. Lansingerland wil een vestigingsplaats blijven voor succesvolle werkgevers en werknemers, waarbij vrije tijd wordt benut – niet in de file maar op een plek naar keuze.

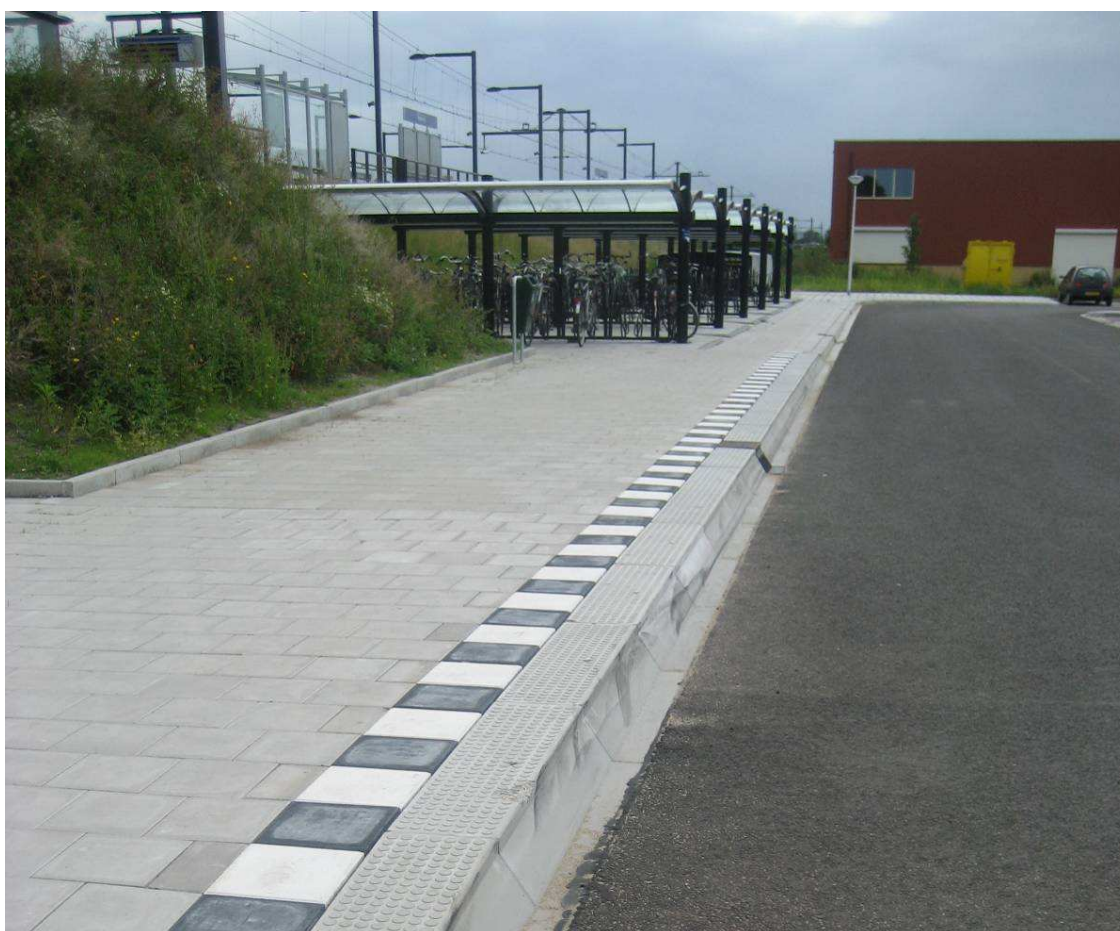
Lansingerland wil de strategische positie in de Zuidvleugel behouden. De glastuinbouw- en logistieke sector is van groot en toenemend belang voor de economie van Lansingerland. Automobilititeit is vandaag de dag ook een voorwaarde voor maatschappelijk en economisch verkeer.

Hoewel de toekomst meer verkeer met zich mee zal brengen, alleen al als gevolg van het toenemend aantal inwoners en toenemende bedrijvigheid, geeft de gemeente duurzaamheid een belangrijke plaats in haar Mobiliteitsbeleid. En wel door in te zetten op fiets, OV, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Ook worden specifieke maatregelen benoemd om de emissies te beperken en de leefbaarheid te vergroten.

Door deze aanpak en een focus op de bestaande infrastructuur zal het niet nodig zijn nieuwe grote verbindingen aan te leggen. Hierdoor wordt de aantasting van het landschap en toename van leefbaarheidsproblemen tegengegaan.

Ambitie 1: De gemeente wil klimaatverandering helpen tegengaan en zal hier aandacht aan 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.

Uitzondering hierop is bij de herstructurering of aanleg van (glas)tuinbouwgebieden en bedrijventerreinen. De nieuwe infrastructuur is primair bedoeld ter ontsluiting van deze nieuwe gebieden, maar kan ook een functie herbergen voor doorgaande verkeer. Voorbeeld hiervan is de Laan van Mathenesse.



6.2 Mobiliteit faciliteren

6.2.1 Keuzemogelijkheden

Vaak wordt automobilititeit gekoppeld aan milieuvervuiling en overlast. Elke auto minder op de weg is goed voor de leefbaarheid en het milieu, én goed voor de bereikbaarheid. Daarom zet Lansingerland in op de fiets en het OV. Maar de gemeente kan meer doen om automobilititeit te voorkomen zonder deze te bestrijden.

Omdat elke vervoerswijze haar eigen sterkten en zwakten kent, is het aanbieden van goede alternatieven en goede koppelingen tussen die alternatieven (ketenmobiliteit) van groot belang. Keuzevrijheid leidt tot maximale ontplooiingskansen en robuustheid voor het totale systeem. Goede informatie ligt aan de basis van een goede keuze.

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

6.2.2 Toegankelijkheid

Het toegankelijk maken van deze netwerken zorgt ervoor dat iedereen ze ook daadwerkelijk kan gebruiken en zodoende kan deelnemen aan de maatschappij. Niet alleen het op de hoogte brengen van bushaltes is van belang, maar bijvoorbeeld ook het bieden van voldoende parkeergelegenheid voor fiets en auto nabij winkelcentra en andere voorzieningen.

De gemeente heeft de taak de openbare ruimte op kwaliteitsniveau te brengen en houden voor verkeer en vervoer. Er zal worden onderzocht in hoeverre het bestaande kwaliteitsinstrumentarium van de gemeente hiertoe volstaat. Zo is het de vraag in hoeverre de geldende richtlijnen voor trottoirs nog voldoen aan het toenemende gebruik van scootmobielen.

Een belangrijke eerste stap om het gebruik van het OV vergroten, is dat het ook voor veel mensen makkelijk bereikbaar en toegankelijk is; ook voor rollators, rolstoelen, kinderwagens en scootmobielen. Gebruikers hiervan en andere (oudere) reizigers hebben baat bij een gelijkvloerse instap: lage voertuigen, hoge perrons. Daarnaast levert het snelheidswinst op: het in- en uitstappen gaat sneller. In samenspraak met de regio, die dit coördineert en meefinanciert, zullen nieuwe haltes volgens de nieuwste normen worden uitgevoerd en bestaande haltes geleidelijk worden opgewaardeerd.

Verder is het essentieel dat haltes en materieel van het OV sociaal veilig zijn.

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

6.2.3 Reisinformatie en verkeersmanagement

Integraal³⁸, dynamische reisinformatie biedt zowel mobilist als netwerkbeheerder voordelen: men is eerder op de plaats van bestemming en de congestie wordt beperkt – met alle positieve gevolgen van dien. Met bijvoorbeeld (berm)DRIPs³⁹ kan men op alternatieve routes én vervoerswijzen worden geattendeerd. Hierdoor kunnen de reistijd én de betrouwbaarheid van de reistijd verbeteren, ook voor vrachtverkeer.

³⁸ Met integraal wordt bedoeld: over alle vervoerswijzen, over beheersgrenzen heen en overal te raadplegen – ook via mobiel internet.

³⁹ Dynamische Route Informatie Panelen (reeds op autosnelweg aanwezig; bijvoorbeeld op de A13 voor het Kleinpolderplein)



Maar ook (mobiel) internet biedt verdere kansen om bevolking en forenzen optimaal te informeren over actuele keuzemogelijkheden. De goede website van de stadsregio hiervoor⁴⁰ kan verder worden gepromoot en uitgebreid. Hierbij wordt gedacht aan het integreren van dienstregelingen en file-informatie op N-wegen en het koppelen hiervan aan de gemeentelijke website.

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

6.2.4 Internet, telewerken en voorzieningen

Een verplaatsing moet meerwaarde bieden. De gemeente wil het gebruik van internet thuis stimuleren om het aantal 'onnodige' ritten te beperken. Op afstand werken levert, als werkgevers meewerken en de juiste faciliteiten geboden worden, tijd- en milieuwinst op. Telewerken biedt vaak de mogelijkheid dat juist tijdens de spitsen thuis gewerkt kan worden en dat daartussen zakelijk bezoek kan plaatsvinden.

De gemeente kan bedrijvigheid en/of werken aan huis stimuleren, door onder andere het creëren en/of mogelijk maken van woon-werkeenheden en het verruimen van de regelgeving in bestemmingsplannen.

De gemeente wil zelf ook een voorbeeld stellen, door haar digitale loket uit te breiden voor zover dit wettelijk mogelijk is.

Om het autogebruik niet te stimuleren is het ook belangrijk dat nabijheid van voorzieningen, zoals winkels, bibliotheken en scholen, als uitgangspunt wordt meegenomen bij planologisch onderzoek.

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.

6.3 Alternatieven bieden

6.3.1 Mobiliteitsmanagement

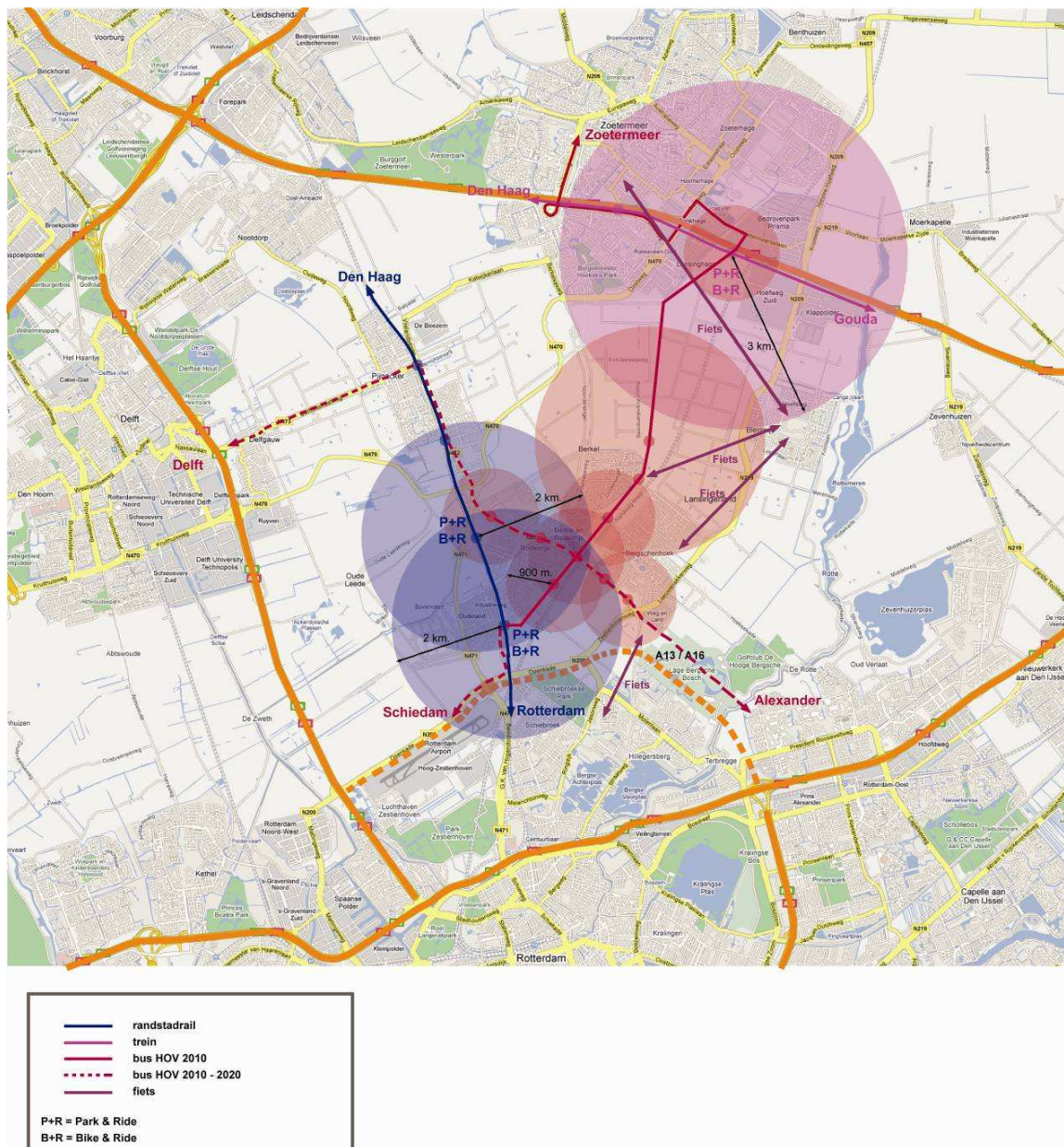
Waar juist veel gelijksoortige autoverplaatsingen plaatsvinden, kan carpoolen of privaat busvervoer meerwaarde bieden. Werkgevers, die (ook) op dit punt een belangrijke rol en een belang hebben, kunnen worden gestimuleerd een vervoerplan op te stellen.

Geconcentreerde bedrijvenlocaties met een stimulerende parkeernorm en een redelijke afstand tot een spoorstation bieden hier goede mogelijkheden voor. Uiteraard zal Lansingerland zelf het goede voorbeeld stellen door voor het nieuwe gemeentehuis een vervoerplan op te stellen. Niet alleen voor de werknemers, maar ook voor de bezoekers.

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

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

⁴⁰ Bereikbaareregiorotterdam.nl.



Figuur 6.1: Ketenmobiliteit

6.3.2 Openbaar vervoer en ketenmobiliteit

Openbaar vervoer kan niet alleen de mobiliteit garanderen van wie andere vervoermiddelen niet kan of wil gebruiken of betalen, maar ook de files en de uitstoot beperken. Bundeling van vervoersstromen kan frequenties verhogen en daarmee het OV versterken. Dus liever enkele OV-hoofdassen, dan een fijnmazig busnet met op iedere hoek een halte.

Lansingerland kent in 2020 met Randstadrail, de ZoRo-bus, HOV Alexander – Delft en NS-station Bleizo een hoogwaardig OV-netwerk. Het aanvullende busnet sluit als feeder-dienst op dit hoogwaardige netwerk aan.

Ten opzichte van de fiets en auto is overstappen op en in het OV-netwerk gebruikelijk. Het overstappen kost tijd en wordt door reizigers als vervelend ervaren. Dit maakt het systeem kwetsbaar als concurrent voor het autoverkeer. Vooral bij regionale verplaatsingen (10-30 km) wint de auto het in reistijd vaak van het openbaar vervoer. Sleutelwoord voor het openbaar vervoer is dan ook: **ketenmobiliteit**.

Ketenmobiliteit (verschillende vervoerswijzen gebruiken voor een reis tussen herkomst en bestemming) kan worden bevorderd door de verschillende netwerken fysiek op elkaar te laten aansluiten en OV-haltes met parkeer- en stallingsvoorzieningen te situeren op knooppunten. Hierbij is regionale samenwerking vanzelfsprekend.

Ketenmobiliteit is gebaat bij een goede bereikbaarheid van haltes en stations. Bij de stations van Randstadrail en Bleizo zijn directe fietsverbindingen met name binnen een straal van twee kilometer van belang (ongeveer 10 minuten fietsen). Op afstanden boven de twee kilometer wordt het fietsen naar stations vaak te lang. Daarom zal ook de auto als vervoersmiddel voor Randstadrail en trein (Bleizo) belangrijk zijn (figuur 6.2).

Ketenmobiliteit is gebaat bij goede en voldoende parkeervoorzieningen voor fiets en auto bij haltes en stations, zowel bewaakt/beveiligd als onbewaakt/onbeveiligd⁴¹. Bij de haltes van de ZoRo-bus en andere buslijnen in mindere mate nodig, omdat anders twee maal een overstap plaatsvindt om buiten de gemeente te komen. Dit is voor een automobilist te veel.

Voor de fiets zijn fietsenstallingen bij (H)OV-haltes wel gewenst. De verhouding tussen vraag en aanbod moet regelmatig gemeten en zonodig aangepast worden, te beginnen bij de stations van Randstadrail.

Uniformiteit in deze en andere voorzieningen verbetert de uitstraling en de betrouwbaarheid van de netwerken, en kan daarmee zorgen voor een hoger gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en een hogere verkeersveiligheid.

De lat ligt dus hoog. Wil het openbaar vervoer kans van slagen hebben, dan zullen veel inwoners van Lansingerland richting belangrijke werkgebieden zoals Rotterdam of Den Haag maximaal één overstap mogen hebben tussen twee vervoersmodaliteiten binnen Lansingerland. Bijvoorbeeld van fiets op Randstadrail, maar ook van ZoRo-bus op de trein richting Gouda.

Ambitie 8: De gemeente wil het 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.

⁴¹ Stallingen kunnen worden bewaakt met behulp van camera's of personeel en/of worden beveiligd via sloten en dergelijke.



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

Naast de genoemde bundeling is de sociale functie van het OV van belang: ouderenhuisvesting, publieke voorzieningen en winkelcentra moeten goed ontsloten zijn.

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.

6.3.3 Voetganger

In bijna alle verplaatsingen is voetgangerverkeer aanwezig. Op korte afstand als verkeersdeelnemer (bijv. boodschap om de hoek, naar speeltuintje op het plein), maar veelal ook als schakel in de ketenmobiliteit. Van huisdeur naar autodeur, maar ook van bijvoorbeeld de (H)OV-halte naar bestemmingen.

Op korte afstand ligt de prioriteit vooral bij de jonge verkeersdeelnemer die zijn straat, buurt en later de wijk verkend. Trottoirs leveren voor de jonge verkeersdeelnemers heldere principes op. Binnen de stedelijke omgeving is het daarom wenselijk om trottoirs aan te leggen. Dit sluit ook aan bij de noodzaak tot veilige schoolroutes.

Als onderdeel van (keten)mobiliteit is het ook belangrijk om goede, toegankelijk en rechtstreekse voetgangersroutes te maken naar belangrijke voetgangersbestemmingen. Daarbij gaat het om (H)OV-haltes, winkelcentra, bibliotheken, (wijk)gezondheidscentra, etcetra. Daarbij kan gedacht worden aan gebouw en winkelcentra met meerdere uitgangen en HOV-haltes met een tweezijdige bereikbaarheid, zodat omlopen wordt beperkt.

Bij de herijking van het kwaliteitsinstrumentarium zal de aandacht van de voetganger terugkomen, door maatvoering van trottoirs en de toegankelijkheid daarvan (bijv. opritjes) af te stemmen op de mindervalide mens (bijv. passeren van 2 rollators mogelijk).

In het buitengebied wegen de kosten van het aanbrengen van voetpaden in de regel niet op tegen de baten, in verband met de relatief erg lage aantallen voetgangers alhier. Uitzonderingen zijn mogelijk in bijvoorbeeld recreatiegebieden.

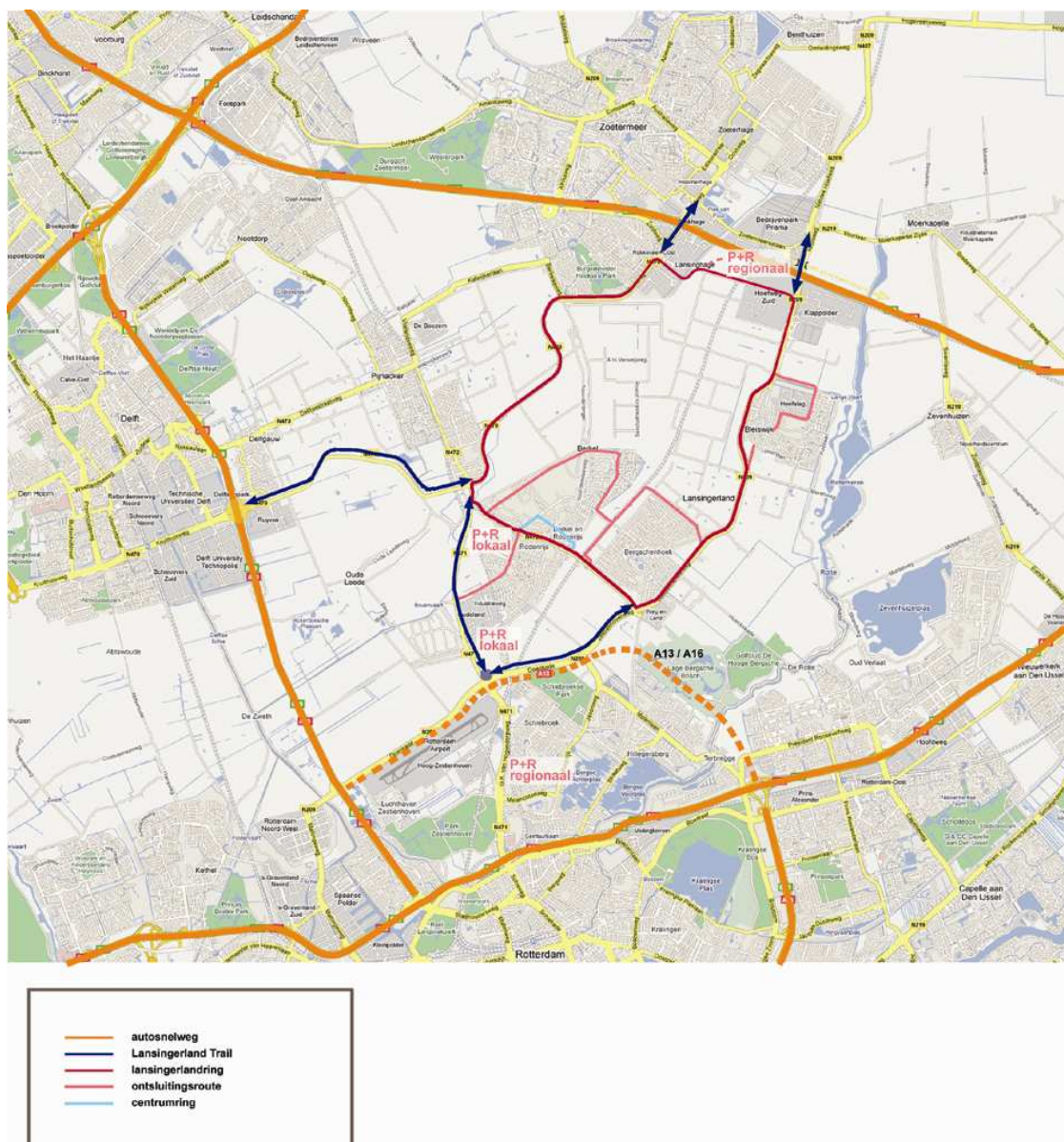
6.3.4 Fiets

Daar waar het OV een alternatief voor de auto op grotere afstand is, is de fiets met name voor de kortere afstanden interessant. De fiets is – in geval van goede gezondheid, goed weer en weinig bagage – het ideale vervoermiddel op afstanden tot circa 5 kilometer: snel, goedkoop en gezond. En: wie fietst spaart het milieu en veroorzaakt geen files. Fietsvoorzieningen zijn bovendien relatief goedkoop en ruimtebesparend.

Binnen Bleiswijk en binnen het geheel van Berkel, Rodenrijs en Bergschenhoek kan de fiets het voornaamste vervoermiddel zijn. Dit vereist wel een fijnmazig en logisch fietsnetwerk, gericht op brandpunten van activiteiten en voorzieningen.

Bij de bestemming is het belangrijk dat er goede, diefstalveilige stallingvoorzieningen zijn. In het kader van de ketenmobiliteit van het openbaar vervoer zijn bij Randstadrailstations en Bleizo niet alleen fietskluizen⁴² te huur, maar is het ook mogelijk om een OV-fiets te huren om het laatste stukje in de mobiliteitsketen vanuit de regio naar Lansingerland snel per fiets af te leggen.

⁴² Dit zal samen met de stadsregio worden opgepakt.



Figuur 6.2: Visie autoverkeer

Het samenhangende fietsnetwerk hoort ook tuinbouwgebieden en bedrijventerreinen te ontsluiten.

Fietsbeleid is ook van belang op het gebied van recreatie en groen. Hiertoe wordt de uitvoering van het Mobiliteitsplan in samenhang met de nota Groen en recreatie Lansingerland opgepakt (zie ook hoofdstuk 3). De belangrijkste routes binnen de nota Groen en recreatie Lansingerland liggen ook op het hoofdfietsnet van deze visie.

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

Delen van Lansingerland liggen binnen 10 kilometer van de centra van Delft, Pijnacker, Zoetermeer en Rotterdam. Fietsverbindingen met weinig oponthoud op deze relaties kunnen het fietsgebruik stimuleren. Op dit moment wordt hierin samen met de regio veel geïnvesteerd. Toch zal prioriteit van de gemeente op deze fietsrelaties lager worden op langere termijn. Immers, op deze verbindingen zijn dan ook HOV-verbindingen beschikbaar.

Daar waar HOV-verbindingen ontbreken (met name oost-west), blijven snelle en rechtstreekse fietsroutes gewenst als aanvulling op het netwerk als totaal. Dit geldt bijvoorbeeld tussen Bleiswijk enerzijds en Berkel/Rodenrijs/Bergschenhoek anderzijds of vanuit de kern Bergschenhoek richting Rotterdam Hillegersberg.

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

6.3.5 Auto

De belangrijke autowegen in Lansingerland voeren langs de kernen. Met name langs de N209 staat de leefbaarheid onder druk. Nieuwe verbindingen ter ontlasting zijn technisch lastig uitvoerbaar. Vanuit landschap, ecologie en recreatie zijn nieuwe wegen daarnaast ongewenst.

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

Om de bereikbaarheid, leefbaarheid (barrière) en veiligheid op met name de N209 te verbeteren zal een integraal ontwerp moeten worden gemaakt, dat is afgestemd op het aantal aansluitingen op de A13/A16.

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

Ook moet er anders naar de wegenstructuur gekeken worden. Veiligheid en leefbaarheid zijn gebaat bij het uit de kernen weren van het doorgaande autoverkeer.

Vanaf de autosnelwegen A12, A13 en A13/A16 zijn er verbindingswegen richting de vier hoekpunten van de 'Lansingerlandring'. Deze 'Lansingerland Trails' horen dusdanig te zijn gedimensioneerd dat het verkeer goed doorstroomt, ook in de spitsen. Deze verbindingswegen liggen ook langs belangrijke werkgelegenheidsgebieden, als Oudeland, Hoefweg (Zuid), Prisma, Lansinghage (Zoetermeer), en de Veiling. De 'Lansingerland Trails' hebben tot doel Lansingerland goed aan te sluiten op het Rijkswegennet (figuur 6.2).

De 'Lansingerlandring' heeft tot doel het verkeer binnen Lansingerland te verdelen, zowel vanaf de verbindingswegen als intern. Een route tussen twee kernen moet via de



'Lansingerlandring' sneller zijn dan 'binnendoor'. De 'Lansingerlandring' is dus bedoeld voor ontsluiting van de gemeente, maar ook voor doorgaand verkeer binnen de regio.

De 'Lansingerlandring' bestaat behalve uit de bestaande hoofdwegen N209, N470 en N471 uit de Laan van Mathenesse, die wordt aangesloten op de N470.

Als verdeler binnen de woonbebouwing zijn er de zogenaamde 'Kernontsluitingswegen'. De 'Kernontsluitingswegen' zijn uitsluitend bedoeld voor ontsluiting van de betreffende kern; doorgaand verkeer binnen de regio⁴³ is hier niet gewenst. De meeste kernontsluitingswegen hebben een ringstructuur, zodat een hoge mate van flexibiliteit voor het autoverkeer ontstaat.

Door het instellen van eenrichtingsverkeer, 30 km/h-zones en/of knippen op de overige wegen kan het gebruik van deze ringen gestimuleerd worden.

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

De gemeente gaat uit van de komst van een A13/A16 conform het beleidskader van de Stadsregio Rotterdam. Als randvoorwaarde is gesteld dat er geen aantasting van het recreatiegebied Rottemeren (Hoge en Lage Bergsche Bos) plaatsvindt. Zowel vanuit ecologische als vanuit recreatieve waarden is doorsnijding op of boven maaiveld ongewenst.

Over de uitvoering van de A13/A16 en de aansluiting(en) daarvan op het onderliggend wegennet is nog niet besloten. Wel is duidelijk dat een aansluiting zo westelijk mogelijk in de gemeente, dus ter hoogte van de N471, nauwelijks extra verkeersbelasting voor de N209 oplevert ten opzichte van geen A13/A16. Op het lokale wegennet treden nauwelijks verschillen op.

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.

Wel wacht de gemeente de resultaten van studies door Rijkswaterstaat op dit punt af.

6.4 Goederenvervoer

De ambitie ten aanzien van de N209 is ook voor het goederenvervoer van groot belang. Zeker omdat de agrologistieke sector voor een belangrijk deel op het zuiden (onder andere België) is gericht.

De 'Lansingerlandring' bestaat behalve uit de bestaande hoofdwegen N209, N470 en N471 uit de Laan van Mathenesse, die wordt aangesloten op de N470. Dit biedt een betere ontsluiting van de tuinbouw in de Noordpolder, Overbuurtsche- en Voorafsche Polder met de veiling.

Voor een goede doorstroming en bereikbaarheid voor Lange Zware Voertuigen (LZV's) is het toepassen van de aanbevelingen vanuit het Kwaliteitsnet Goederenvervoer, voor Lansingerland gecoördineerd vanuit de Stadsregio Rotterdam, van belang. Bij dimensionering van nieuwe infrastructuur wordt rekening gehouden met deze aanbevelingen.

⁴³ De regio binnen de A12, A13 en de Rotte.



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

Ook wil de gemeente aandacht besteden aan het vrachtwagenparkeren en het mogelijk samenbrengen van logistieke bedrijven op één of meerdere transportcentra op goed bereikbare locaties die relatief weinig hinder met zich meebrengen. De mogelijkheid van een verschuiving van weg naar spoor, via een goederenterminal nabij de veiling, verdient eveneens aandacht.

Over de uitvoering van de A13/A16, inclusief wel of geen aansluiting(en) zal naar verwachting niet op korte termijn worden besloten. Wel is duidelijk dat een aansluiting zo westelijk mogelijk in de gemeente, dus ter hoogte van de N471, nauwelijks extra verkeersbelasting voor de N209 oplevert ten opzichte van geen A13/A16.

6.5 Autoparkeren

Klachten over gebrek aan parkeergelegenheid geven een diffuus beeld. De suggestie dat dit in veel oude wijken, in nieuwbouwwijken als Rodenrijse Zoom en bij winkelcentra tot problemen leidt, kan met (nachtelijke) parkeertellingen nader worden onderzocht. In een aparte parkeernota kunnen specifieke maatregelen worden uitgewerkt.

Parkeergelegenheid zal behoedzaam worden uitgebreid met oog op openbaar groen en buitenspeelruimte. Uniformering van parkeernormen is daarbij wenselijk. Bij de uitwerking hiervan dient ook aandacht te worden besteed aan parkeerruimte voor vrachtwagens.

Het Mobiliteitsplan is niet het geëigende middel om bijvoorbeeld het toewijzen van invalidenparkeerplaatsen of het toegankelijk houden van de overige openbare ruimte te regelen. Specifieke parkeermaatregelen kunnen in een parkeerbeleidsnota worden uitgewerkt.

6.6 Verkeersveiligheid verbeteren

De gemeente wil de verkeersveiligheid verbeteren, met bijzondere aandacht voor bromfietzers. Hiertoe kan met name worden gericht op wegen met hoge snelheden en gemengd verkeer. Bij de verdere uitwerking is ook uniformiteit van vormgeving en regelgeving van belang. Ander punt dat binnen de gemeente bijzondere en continue aandacht verdient is de schoolomgeving. Een goede en veilige bereikbaarheid per fiets of te voet is essentieel voor het stimuleren van deze vervoerwijze naar scholen. Voorlichting en gesprekken met scholen is daarbij belangrijk.

Naast deze drie punten die voor de gehele gemeente opgepakt worden zijn er ook lokale onveilige punten, zogenaamde 'black spots'. Door deze punten aan te pakken is de kans op vermindering van het aantal (letsel)ongevallen groot.

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

6.7 Monitoren

De effecten van bovenstaande maatregelen zijn vooraf moeilijk in te schatten. De praktijk laat vaak het succes zien. Dit biedt tegelijkertijd nieuwe mogelijkheden voor incidentmanagement, dynamisch verkeersmanagement en niet in de laatste plaats voor evaluatie. Het Mobiliteitsplan zal na vaststelling in de gemeenteraad regelmatig moeten worden geijkt aan actuele ontwikkelingen. Hiertoe dient de gemeente ook inzicht te hebben in de ontwikkelingen in reizigersaantallen in het OV.

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.

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.

7

Uitwerking van de netwerken

De beschikbaarheid van goede netwerken is een voorwaarde om mensen te stimuleren om hun verplaatsingspatroon te veranderen. Dit hoofdstuk gaat nader in op de netwerken voor fiets, auto en OV, als uitwerking van de visie in het vorige hoofdstuk.

7.1 Duurzaamheid

Zoals in paragraaf 6.1 genoemd – naast de algemene strategie van inzetten op OV, fiets, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement – worden specifieke maatregelen opgesteld die de emissies beperken en tegelijk de leefbaarheid vergroten. Deze worden in paragraaf 7.4 toegelicht.

Verder heeft name de Rijksoverheid invloed op investeringen en gedragingen van burgers en bedrijven, via subsidies, belastingen en bijvoorbeeld de kilometerheffing.

7.2 Bereikbaarheid

7.2.1 Auto

Lansingerland Trail

Lansingerland wordt omgeven door een ring van autosnelwegen (A20, A13, A12). De N209 (2x), de N470 (2x) en de N471 zorgen voor een verbinding tussen de Lansingerlandring en deze snelwegen en worden hier daarom '*Lansingerland Trail*' genoemd.

Lansingerlandring

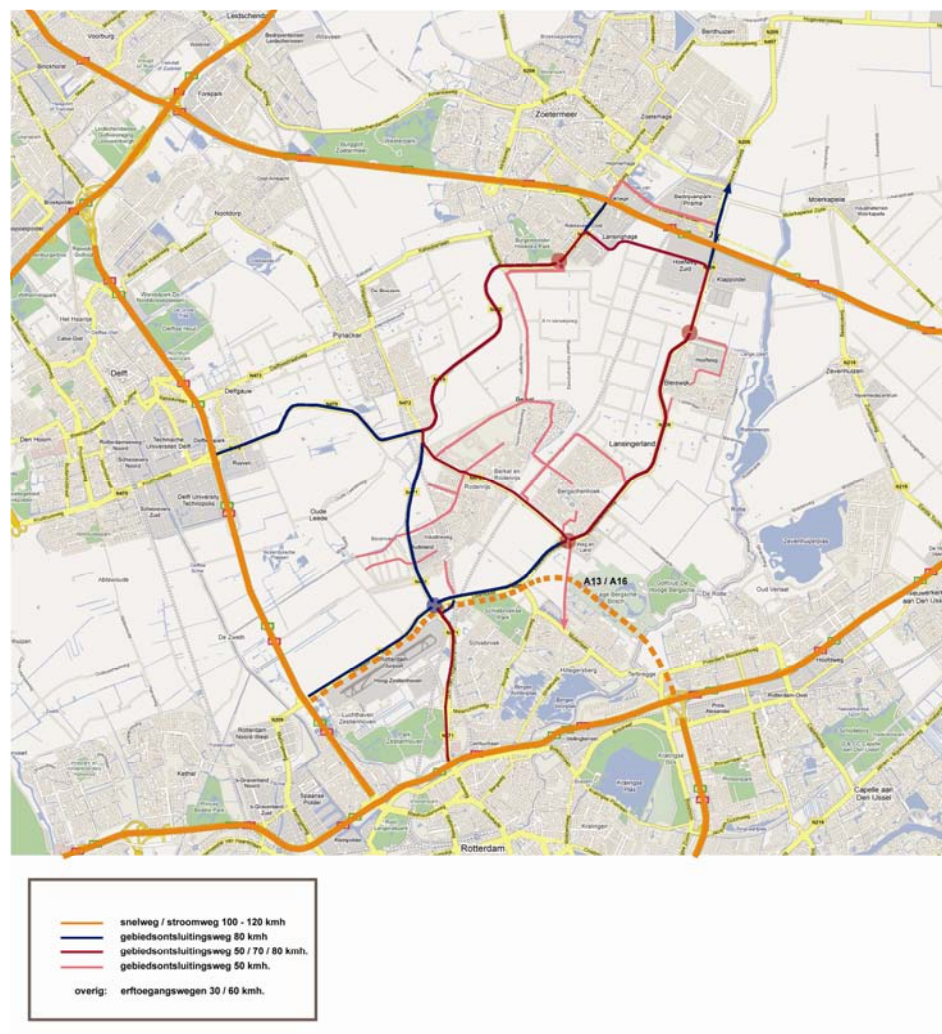
Deze verbindingswegen sluiten aan op een ring van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (de N470, N471, Klapwijkseweg/Boterdorpseweg, N209 en de Laan van Mathenesse). Samen vormen deze de hoofdstructuur van het wegennet.

Het op peil houden van de capaciteit van deze wegen verdient de voorkeur boven (capaciteits)maatregelen op de overige wegen in de gemeente. Goed toegeruste ring- en verbindingswegen kunnen de negatieve effecten van automobilititeit grotendeels buiten de kernen houden en brengen.

De gebiedsontsluitingswegen ontsluiten zo de gemeente, en verwerken ook veel van het verkeer tussen de kernen van de gemeente onderling (interlokaal).

	< verkeersfunctie	verblijfsfunctie >
buiten de kom	gebiedsontsluitingsweg (80)	erftoegangsweg (60)
binnen de kom	gebiedsontsluitingsweg (50/70)	erftoegangsweg (30)

Tabel 7.1: Wegcategorieën volgens Duurzaam Veilig⁴⁴ met de ontwerpsnelheid in km/h



Figuur 7.1: Wegcategorisering

⁴⁴ In bijlage 6 is een korte toelichting op de wegcategorieën volgens Duurzaam Veilig opgenomen.

Daarnaast heeft de ring een bovengemeentelijke functie, voor het doorgaande verkeer. Al dit verkeer moet, zonder de leefbaarheid langs deze wegen en in de kernen sterk aan te tasten, worden afgewikkeld.

De nu al problematische doorstroming, op met name de N209, zal verder verslechteren en vereist actie. De aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur is (zoals vermeld in paragraaf 4.1.4) echter niet wenselijk. Oplossingen worden gezocht in een integrale aanpak van het ontwerp van de N209.

Parkway of Noordelijke parallelstructuur A12?

Een nieuwe verbinding over de Rotte tussen de N209 en de N219 is kostbaar en dreigt het landschap aan te tasten. Uit modelberekeningen blijkt een zogenaamde Parkway of Noordelijke parallel structuur (voorheen Veilingroute) relatief weinig verkeer trekt, waardoor de N209 maar beperkt ontlast wordt. De Noordelijke ontsluitingsroute A12 vormt vooral een ontsluiting van de te ontwikkelen Zuidplaspolder en de ontsluiting van recreatiegebied Rottezoom. De weg heeft dus voornamelijk een gebiedsontsluitende rol. Daarnaast kan afhankelijk van het ontwerp en aansluitingen van de Noordelijke parallelstructuur A12 de Voorlaan worden ontlast. Een te aantrekkelijke doorstroming van de Noordelijke ontsluitingsroute A12 echter kan sluipverkeer vanaf de A12 aantrekken. Dit laatste geldt ook voor de Parkway, die bovendien geen politiek draagvlak kent.

Een nieuwe weg langs het HSL-tracé?

Een weg tussen Berkel en Zoetermeer langs de HSL of over ZoRo-busbaan, eventueel in combinatie met een rondweg om Berkel tussen de Randweg-West en de Noordeindseweg, is fysiek zeer moeilijk inpasbaar. Een weg langs de HSL geeft nauwelijks verlichting op de N209. Door verbetering in de doorstroming van de N209 en de aansluiting N209/A12 wordt de noodzaak om de N209 te mijden en 'te sluipen' een stuk kleiner. Daarnaast geeft een weg langs de HSL met name richting het zuiden milieubeperkingen als gevolg van de bouw van Wilderszijde. De voorkeur gaat nu uit naar een integrale oplossing voor de N209, waarbij zowel de onveiligheid, de leefbaarheid (geluidhinder, barrièrewerking) als de bereikbaarheid (doorstroming) samen worden aangepakt.

Ontsluitingswegen in de kernen

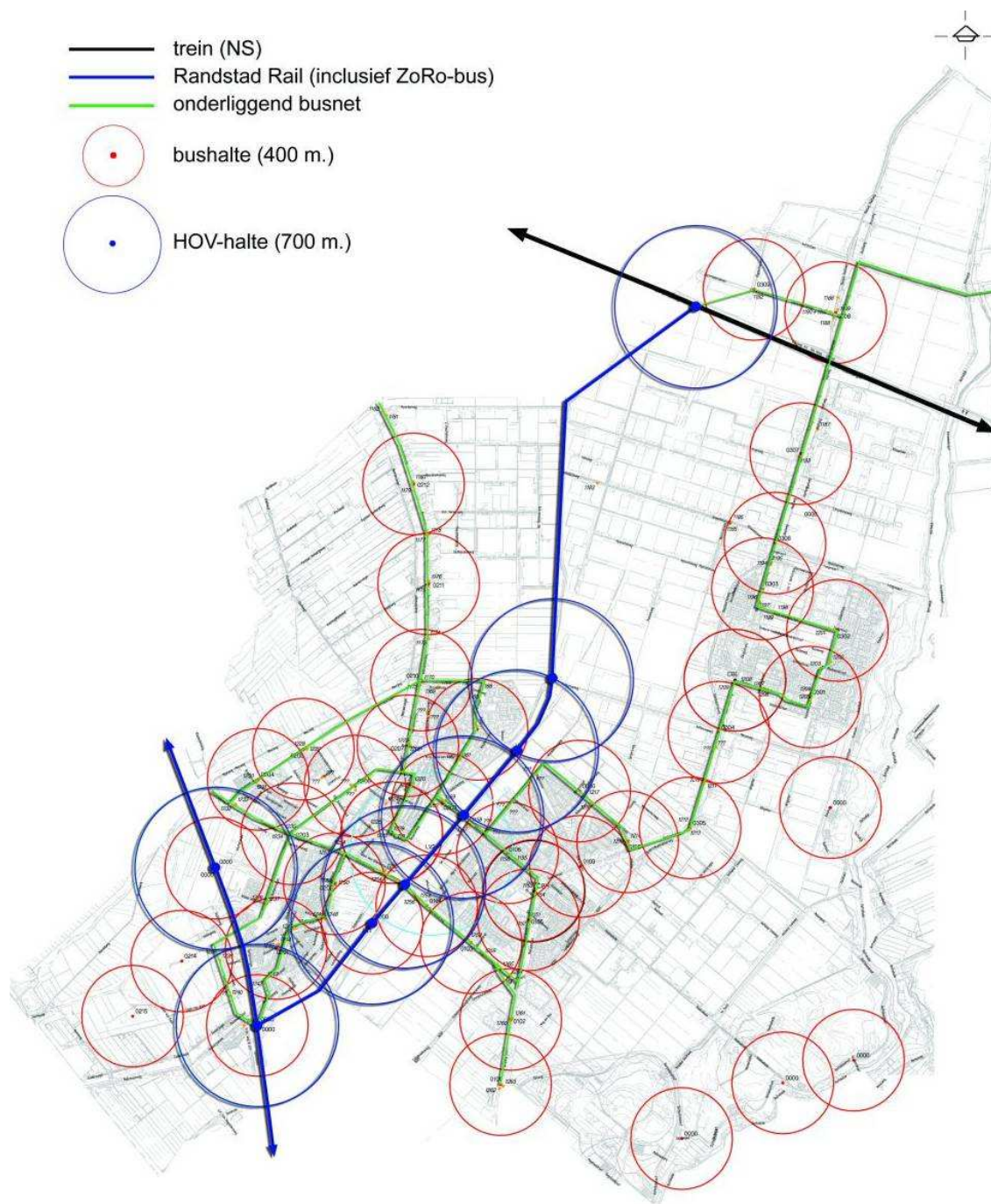
De drukte op de doorgaande gebiedsontsluitingswegen, bedoeld voor het afwikkelen van grote hoeveelheden verkeer, zorgt voor doorgaand verkeer op de lokale wegen. Als oplossing hiervoor kunnen lokale ontsluitingswegen zorgen voor de lokale ontsluiting en afwikkeling van het lokale verkeer.

Doordat de doorstroming op de ontsluitingswegen in de kernen tot 2020 relatief goed blijft, is nieuwe infrastructuur niet nodig. Herinrichting kan voor optimalisatie zorgen. Omdat voor deze wegen verkeersafwikkeling belangrijker is dan verblijfskwaliteit, zullen de wegen als gebiedsontsluitingsweg worden ingericht.

In Bleiswijk vormen de Jan van der Heijdenstraat, Edisonlaan en Heulslootweg de kernontsluitingswegen (zie roze wegen in figuur 7.1). De N209 dient als centrale as, waarvan de doorstroming, oversteekbaarheid en leefbaarheidseffecten maatregelen behoeven.

In Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs vormt de Klapwijkseweg/Boterdorpseweg de ruggengraat van het lokale wegennet, met aan weerszijden drie ontsluitingsroutes bestaande uit:

- Bergschenhoek: de Randweg-West, Jacob Marislaan;
- Rodenrijs: de Oudlandselaan;
- Berkel: de Oostmeerlaan, Planetenweg, Oostersingel, Berkelseweg en Randweg-West.



Figuur 7.2: Haltestructuur (HOV = blauw, overige haltes = rood)

De Kruisweg is aangesloten via de Lansingerland Trail aan de Lansingerlandring.

De functie van de Randweg-West als onderdeel van de ringstructuren van zowel Berkel als Bergschenhoek maakt het doortrekken van de Berkelseweg naar de Raadhuislaan (voor autoverkeer) onnodig.

Ontsluiting P+R

Voor een goede toegankelijkheid van het snelle openbaar vervoer (Randstadrail) worden er zowel bij station Rodenrijs als Berkel Westpolder in totaal zo'n kleine 300 P+R-plaatsen aangelegd. Deze hebben vooral een lokale functie.

Voor Lansingerland is de geplande regionale P+R bij Randstadrailstation Meijersplein aan de N471 ter hoogte van Schiebroek ook belangrijk. Voor mensen uit Bleiswijk en Bergschenhoek is dit een handige overstap tussen auto en OV. Een goede doorstroming vanuit Lansingerland op de N209 en N471 is dan nodig.

Daarnaast komt er bij station Bleizo een P+R met een regionaal karakter. De P+R is goed bereikbaar via de dichtbij gelegen Laan van Mathesse.

Overige ontsluitingen

Het centrum van Berkel behoeft, mede omdat dat nog wordt uitgebreid, immers een aparte ringstructuur die ontsloten wordt op de Klapwijkseweg/Boterdorpseweg. Deze ring zal bestaan uit een geoptimaliseerde Oudelandselaan, Verlengde Laan van Romen, Gemeentewerf, Laan van Romen en Raadhuislaan. Hiermee worden de voornaamste parkeervoorzieningen ontsloten en wordt verkeersoverlast in de rest van Berkel tegengegaan.

De Rodenrijseweg is afdoende voor de ontsluiting van de Rodenrijse Zoom. Daarnaast komt er op korte termijn een tweede ontsluiting via de Berkelse Poort bij.

7.2.2 Openbaar vervoer

De ZoRo-bus, Randstadrail en de spoorlijnen Den Haag – Utrecht en Rotterdam – Utrecht vormen het hoogwaardige OV-net van de gemeente. De geïsoleerde ligging van met name Bleiswijk ten opzichte hiervan, kan worden opgelost door (de ZoRo-bus en) de huidige buslijn Zoetermeer-Bleiswijk-Bergschenhoek-Rotterdam te laten stoppen op station Bleizo.

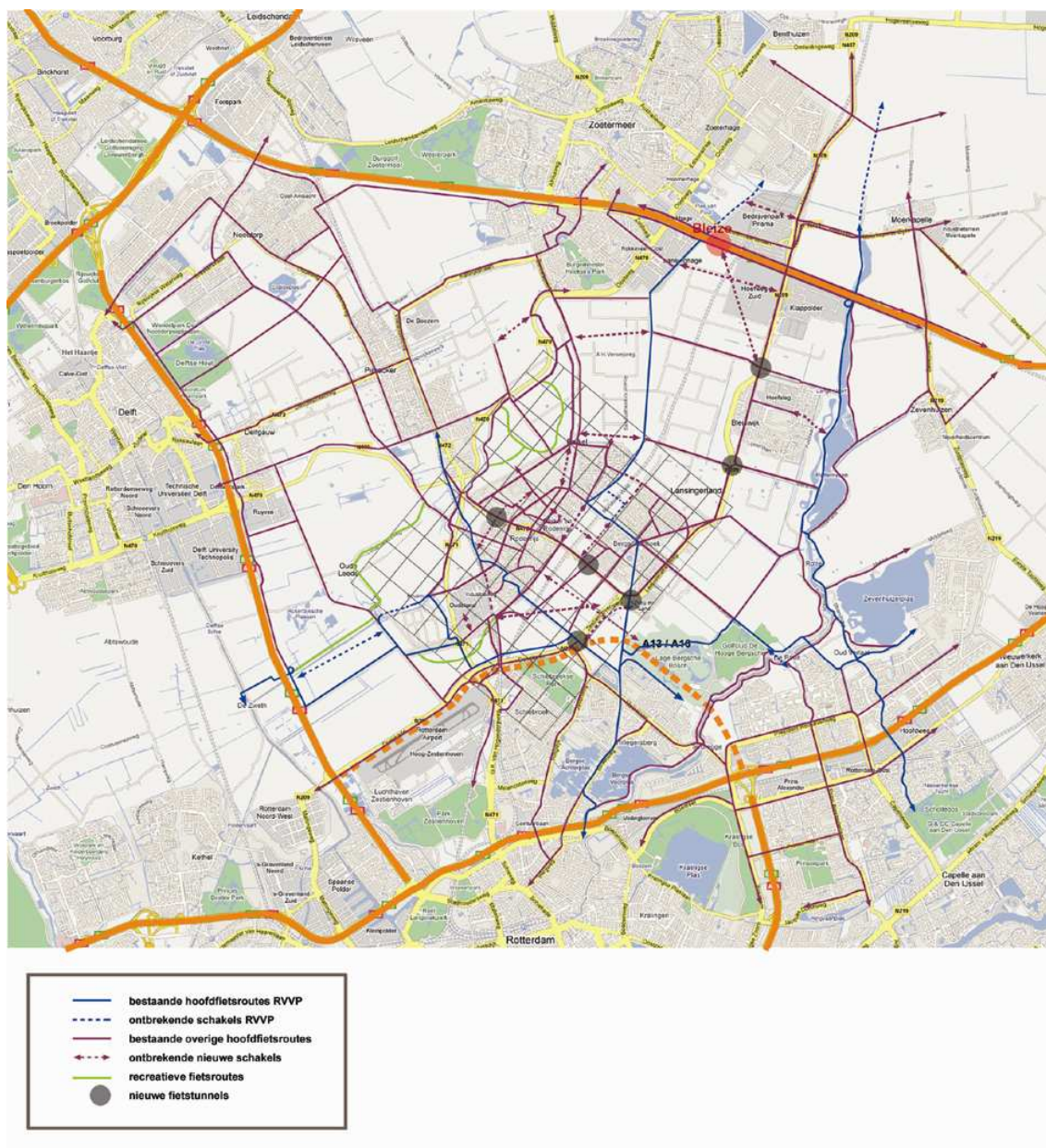
Door de laatstgenoemde buslijn bovendien westwaarts af te laten buigen naar Berkel en Randstadrailstation Rodenrijs, ontstaat een buslijn die kernen van de gemeente onderling verbindt. Hierdoor verdwijnt de rechtstreekse busverbinding van Bleiswijk met Rotterdam Centrum maar is de verbinding met een goede en betrouwbare overstap wel sneller.

De exacte routing van de HOV-verbinding tussen Delft en Rotterdam Alexander zal afhangen van de komst van de A13/A16. Binnen Lansingerland wordt uitgegaan van een tracé over de Boterdorpseweg/Klapwijkseweg.

Wanneer Randstadrail doorrijdt naar Rotterdam CS, zal de huidige buslijn 170 via de Bergweg-Zuid tot station Rotterdam-Noord blijven rijden.

De dienstregeling voor de avond en voor zon- en feestdagen moet worden uitgebreid. Dit sluit aan bij de oriëntatie van Lansingerland op omliggende steden als Rotterdam, Delft en Zoetermeer, en draagt bij aan de vermindering van alcoholgebruik in het verkeer.

Figuur 7.2 laat zien dat de huidige haltes, uitgaande van gebruikelijke loopafstanden, de huidige bebouwde kom goed dekken. Wel is er veel overlap van de haltes te zien. Een optimalisatie is gewenst om de snelheid van het busverkeer te verhogen. Hierbij zullen, met het oog op leefbaarheid en veiligheid, erftoegangswegen wel zoveel mogelijk



Figuur 7.3: Fietsnetwerk 2008–2020 (ook figuur 3.4)

vermeden moeten worden. Waar dit ongewenst of onmogelijk is, is aandacht voor de doorstroming en het comfort van het busvervoer van belang. Belangrijk daarbij is verder de haltevoorziening gunstig te situeren ten opzichte van belangrijke voorzieningen (gemeentehuis, winkelcentrum) en concentraties met mindervaliden (bejaardenwoningen)

Voor het openbaar vervoer kan de gemeente haar wensen inbrengen bij de concessieverlener, de Stadsregio Rotterdam. Nader onderzoek, overleg met de stadsregio en inbreng van de vervoerder zal de exacte lijnvoering bepalen.

7.2.3 Fiets

De gemeente zet in op een hoogwaardig⁴⁵ en fijnmazig, goed bewegwijzerd netwerk van sociaal veilig⁴⁶, directe fietsroutes met zo min mogelijk conflictpunten. Daarbij wordt dit netwerk voorzien van sociaal en diefstalveilige stallingen en zo mogelijk aangetakt op het recreatieve knooppuntennetwerk. Recreatiemogelijkheden kunnen worden uitgebreid via Park+Bike (ketenmobiliteit), bijvoorbeeld rond de zogenoemde concentratiepunten⁴⁷: met de fiets achterop de auto naar de parkeerplaats en van daaruit op de fiets.

Nieuwe verbindingen

De gemeente en de provincie willen de barrièrewerking van de N209 verminderen door de fietsoversteken hier te verbeteren en eventueel ongelijkvloers te maken. De parallelwegen langs de N209, waarop relatief veel letselongevallen plaatsvinden, dienen eveneens aangepakt te worden.

Tevens zorgt de gemeente voor realisatie van een hoogwaardige fietsverbinding langs het tracé van Randstadrail, die kan uitgroeien tot een doorgaande fietsroute 'tussen Hofplein en Hofvijver'. Rond scholen zal de fietsinfrastructuur worden aangepast indien daar aanleiding toe bestaat.

Daarnaast blijven er binnen de bebouwde een aantal ontbrekende schakels over in het huidige netwerk die de gemeente wil aanpakken. Zie figuur 7.3.

Voorrang en inrichting

Mogelijkheden voor zogenaamde fietsstraten worden onderzocht. Een fietsstraat is een erftoegangsweg die als fietspad ingericht, om de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte te geven en de verkeersveiligheid te verbeteren. Maar ook om een route te accentueren, daar waar geen ruimte is voor een volledig fietspad. Zie figuur 7.4 voor voorbeelden. Uitgangspunt is dat het hoofdfietsnetwerk als vrijliggend fietspad of als fietsstraat wordt ingericht.

Binnen de bebouwde kom heeft de fiets voorrang op alle rotondes. Bij 2x2-rijstroken of meer dan 50 km/h verdient een ongelijkvloerse kruising de voorkeur. Hoofdroutes worden bij aanleg of groot onderhoud zoveel mogelijk in asfalt uitgevoerd. Het toestaan van brommers op het fietspad is afhankelijk van nader veiligheidsonderzoek, gezien de vele verkeersongevallen met bromfietzers.

Voor de N209 streeft de gemeente ongelijkvloerse kruisingen na. Bij resterende verkeersregelinstallaties kunnen op korte termijn wachttijdvoorspellers het wachten aangenamer maken en roodlichtnegatie voorkomen. Oversteeksituaties kunnen worden verbeterd door toepassing van vluchtheuvels, uitbuigingen en plateaus.

⁴⁵ Zo veel mogelijk zonder omwegen, vrijliggend, conflictvrij, uitgevoerd in asfalt, goed verlicht, vlak, zo mogelijk met beschutting en met een 'hippe' uitstraling.

⁴⁶ De sociale veiligheid is gebaat bij lage beplanting, menselijke activiteit, ramen en goede verlichting langs de route.

⁴⁷ Zie nota Groen en recreatie Lansingerland 2020.



Figuur 7.4: Voorbeelden van fietsstraten



De gemeente wil het gebruik van fietsen met meer laadvermogen (bakfietsen, fietskarren) stimuleren om korte autoritten te verminderen. Daarmee zal bij het ontwerp van nieuwe en bij groot onderhoud van bestaande fietsverbindingen rekening worden gehouden (voldoende breed). Dit geldt ook voor (deuren van) stallingen en bergingen.

Nieuwe stallingen

De uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij onder andere OV-haltes, winkelcentra, sport- en medische voorzieningen zal geschieden naar behoefte, onder voorwaarde van regelmatige weesfietsenactie⁴⁸ indien daartoe aanleiding bestaat. Dit vereist regelmatige monitoring en een flexibel budget. Ook mogelijkheden voor (vrij) bewaakte stallingen kunnen hieronder vallen.

Voor fietsparkeren voor de deur faciliteert de gemeente indien nodig⁴⁹ voorzieningen als fietstrommels, waarin fietsen veilig en overdekt kunnen worden geparkeerd. Bij aanleg van fietsenstallingen richt de gemeente zich op kleinere loopafstanden dan voor de auto. Ruimte voor fietsenstallingen kan in bestemmingsplannen worden opgenomen en aan de hand van het bouwbesluit worden verplicht voor bestaande en nieuwbouw.

Verder zal gebruik worden gemaakt van goede, energiezuinige verlichting en comfortabele voorzieningen met een hoogwaardige uitstraling.

7.2.4 Goederenvervoer

De ontsluiting van logistiek terrein Bergweg-Zuid en bedrijventerreinen Weg en Land, Weg en Bos en Rodenrijs moet verbeterd worden. Bij de uitwerking zal worden gezien in hoeverre de lopende aanpassingen aan en rond de N209 en een integrale oplossing voor een goed ingepaste en doorstromende N209 hiertoe volstaan.

De Laan van Mathenesse is een belangrijke schakel tussen de (her)ontwikkeling van de glastuinbouwgebieden rondom de N470 en de veiling. Bij herstructurering van de tuinbouw gebieden zal ook worden gekeken wat de mogelijkheden zijn de ontsluiting op de huidige provinciale wegen te verbeteren. Daarbij wordt vooral gedacht aan een betere ontsluiting van Noordpolder en Voorafschse Polder op de N470. Hierdoor kan de huidige lintbebouwing langs de Meerweg en Noordeindseweg worden ontlast.

Tot slot dienen de hulpdiensten hun aanrijtijden te kunnen halen met minimale aantasting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Hiertoe kan de ZoRo-busbaan worden gebruikt; erftoegangswegen dienen zoveel mogelijk te worden gemeden. Bij het opstellen van het maatregelenpakket zal hiermee rekening worden gehouden.

Agriterminal bij Bleizo?

Het goederenvervoer verloopt nu via de weg, maar kan ook een verschuiving naar het spoor laten zien als de juiste maatregelen worden getroffen. De haalbaarheid en wenselijkheid van een agrologistieke spoorterminal bij Bleizo kan nader worden onderzocht binnen de huidige projectontwikkeling van Bleizo. In elk geval zal het nieuwe Greenparc/agrologistieke centrum in de Klappolder goed moeten worden ontsloten.

⁴⁸ Bij een weesfietsenactie krijgen alle geparkeerde fietsen een lintje door het wiel dat losraakt zodra men gaat fietsen; na enkele weken worden alle nog overgebleven fietsen (met lintje) – veelal wrakken – verwijderd.

⁴⁹ Gezien het feit dat Lansingerland weinig historische bebouwing met weinig stallingsruimte kent, zal deze maatregel niet veel voorkomen.



7.3 Veiligheid

Om de negatieve effecten van (auto)mobiliteit te beperken, zijn eenduidigheid in inrichting, bebording en regelgeving van belang. [...] Rode fietspaden en –stroken verhogen de veiligheid en de uitstraling van het fietsnetwerk. Meer in het algemeen zal de gemeente aansluiten bij de richtlijnen van Duurzaam Veilig, als het gaat om de inrichting en vormgeving van nieuwe situaties. In bestaande gevallen zal bij herinrichting en groot onderhoud met dit beleid worden rekening gehouden.

Mede doordat Lansingerland recent is ontstaan uit drie verschillende gemeenten, is extra aandacht gewenst voor de eenduidigheid in onder andere:

- parkeervoorzieningen (normering, voorzieningen bij haltes);
- breedtes en verschijningsvorm van fietspaden;
- verkeersdrempels;
- bromfietzers op de rijbaan; eventuele uitzonderingen na nadere veiligheidsanalyses;
- bebording;
- richtlijnen van het CROW toepassen op de erftoegangswegen op bedrijventerreinen.

Dit wordt geregeld in een update van het kwaliteitsinstrumentarium van de gemeente.

7.4 Leefbaarheid

Wegen die niet genoemd zijn als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom worden ingericht als erftoegangsweg met een ontwerpsnelheid van 30 km/h. Erftoegangswegen zijn volgens Duurzaam Veilig geschikt voor maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Uit de modelberekeningen blijkt dat deze intensiteit op de geplande erftoegangswegen niet overschreden wordt. Deze wegen zijn in principe niet geschikt als busroute vanwege:

- de lage snelheid op erftoegangswegen zorgt voor oponthoud;
- de combinatie van bestrating, verkeersdrempels en nabije bebouwing zorgt voor trillings- en milieuhinder;
- de aanwezigheid van (grote) bussen zorgt voor (subjectieve) onveiligheid.

Uitzonderingen zijn niet te voorkomen, zoals de Bergweg-Noord, omdat er voor een gestrekte lijnvoering van de bus geen goede alternatieven beschikbaar zijn.

Luchtkwaliteit

Het wagenpark zal schoner worden door vervanging, hetgeen versneld kan worden bij invoering van de kilometerheffing. De gemeente wil dit verder stimuleren via de voorbeeldfunctie van een opvallend duurzaam (deel van het) gemeentelijk wagenpark.

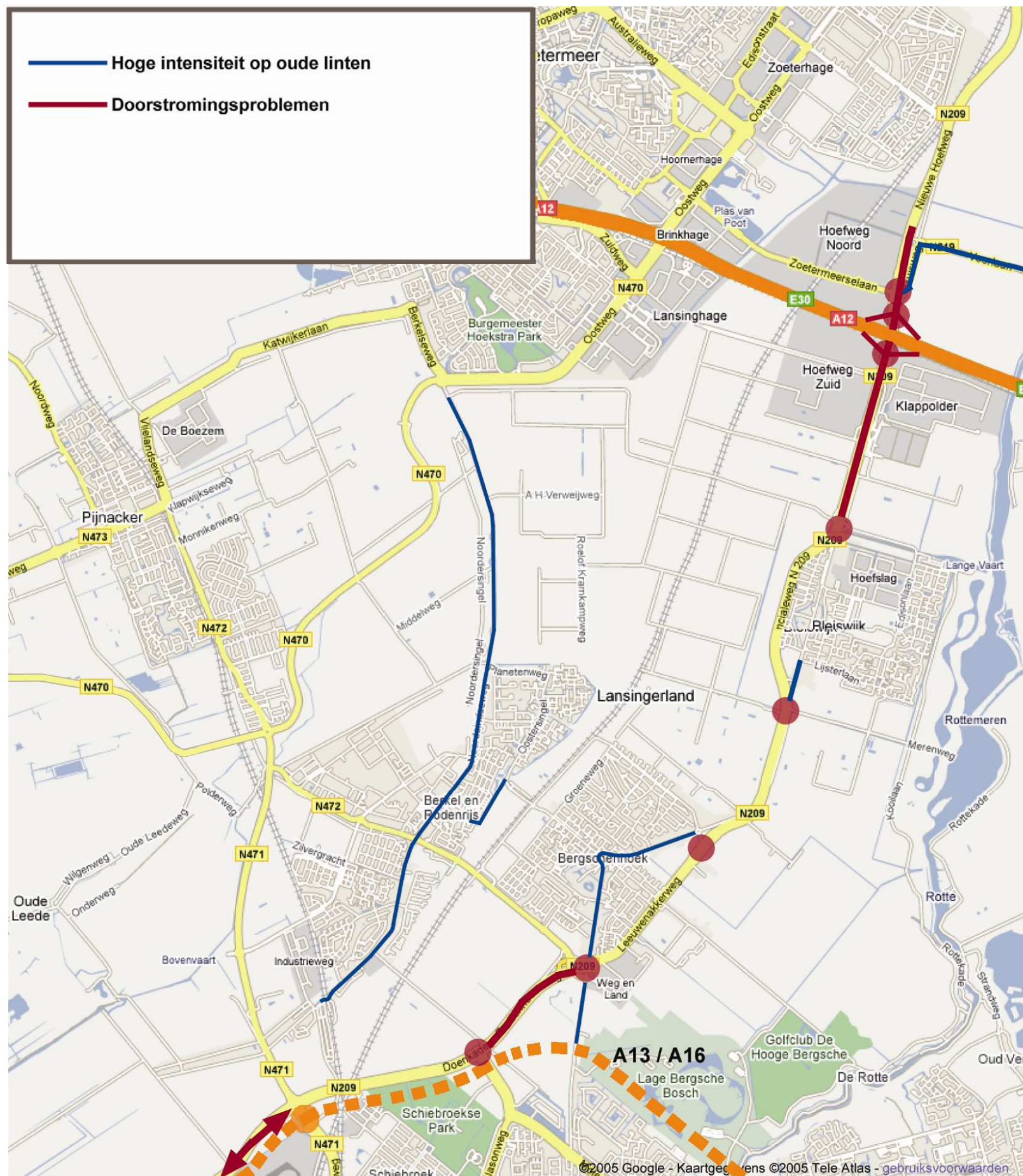
De gemeente wil bij het verlenen van nieuwe vervoersconcessies de inzet van milieuvriendelijke bussen stimuleren. Regionaal is de Euro5-norm als eis richting de nieuwe busconcessie opgenomen.

Milieuzonering, waarmee nader aan te wijzen categorieën (vracht)auto's de toegang tot een nader aan te wijzen zone wordt ontzegd, is in Lansingerland niet aan de orde.

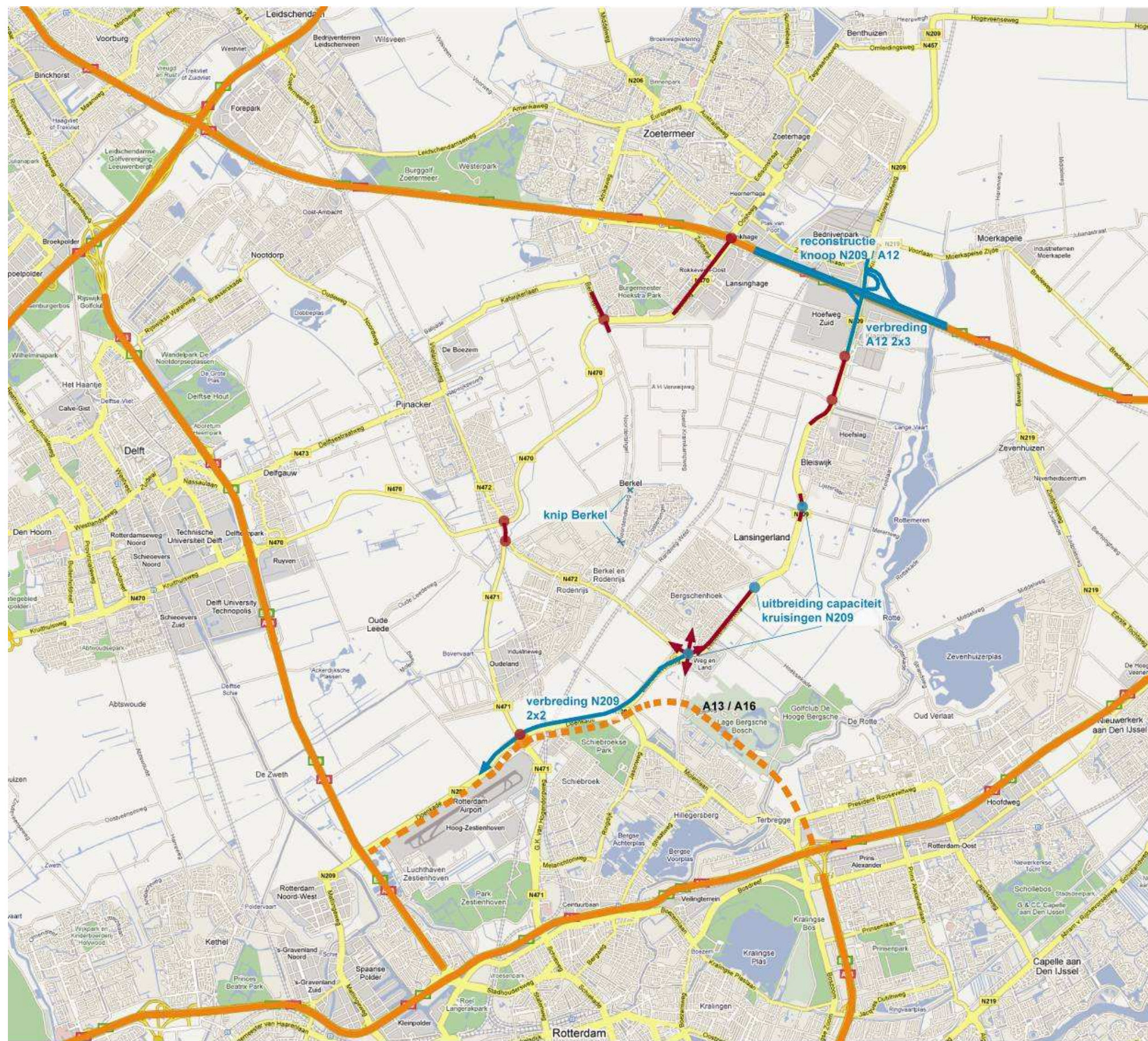
De beleving van de leefomgeving hangt ook van andere factoren af, waarmee bij de uitwerking rekening zal worden gehouden:

- het aanbod van parkeergelegenheid staat op gespannen voet met aanbod van speelplekken, open ruimte en openbaar groen;
- de ligging van en inrichting rond scholen is van invloed op de beleving van ouders en kinderen;
- de verkeersdruk in en rond winkel- en recreatiegebieden vermindert de aantrekkingskracht van die gebieden.

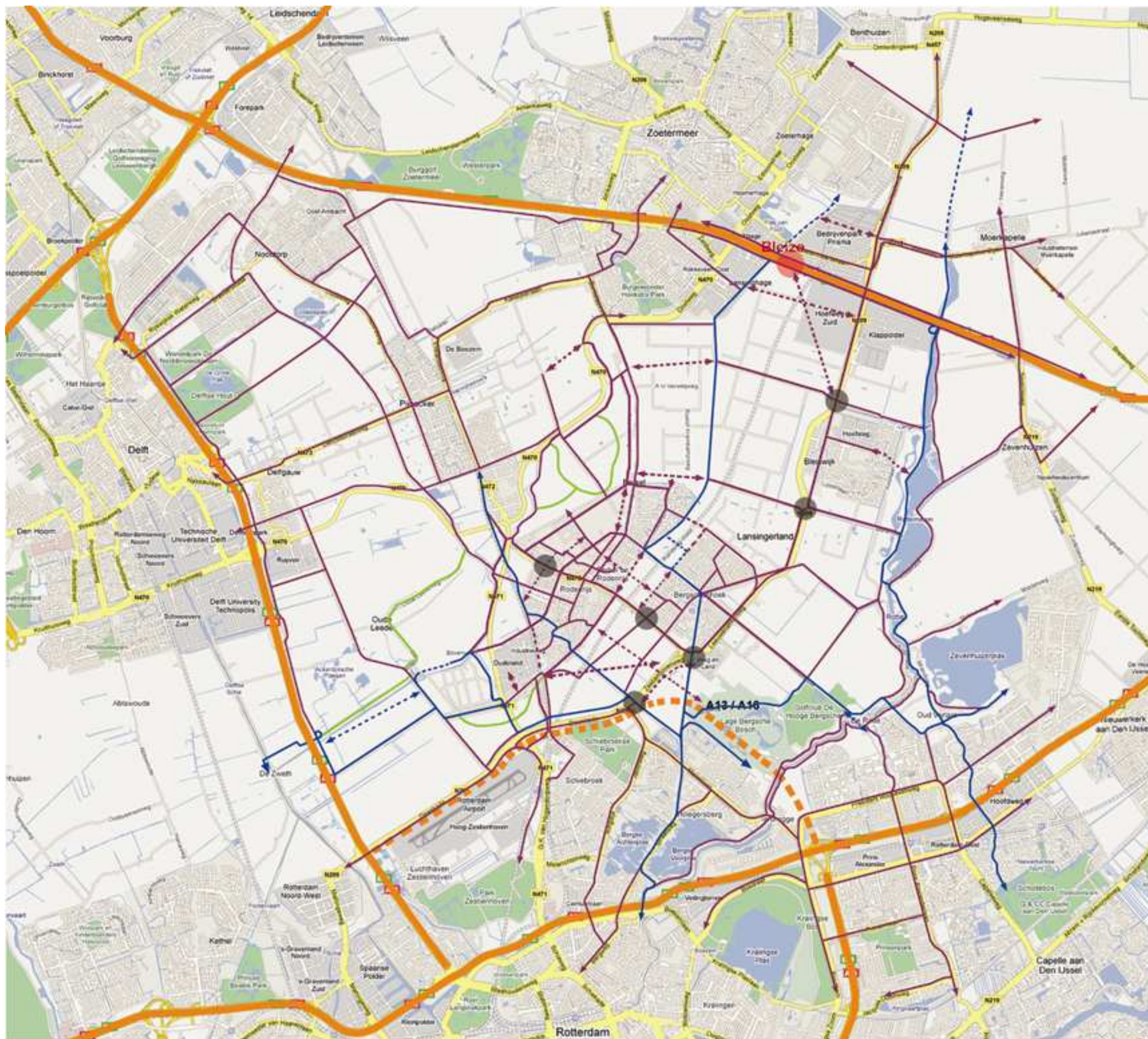
Bijlage 1: Kaarten op A3-formaat



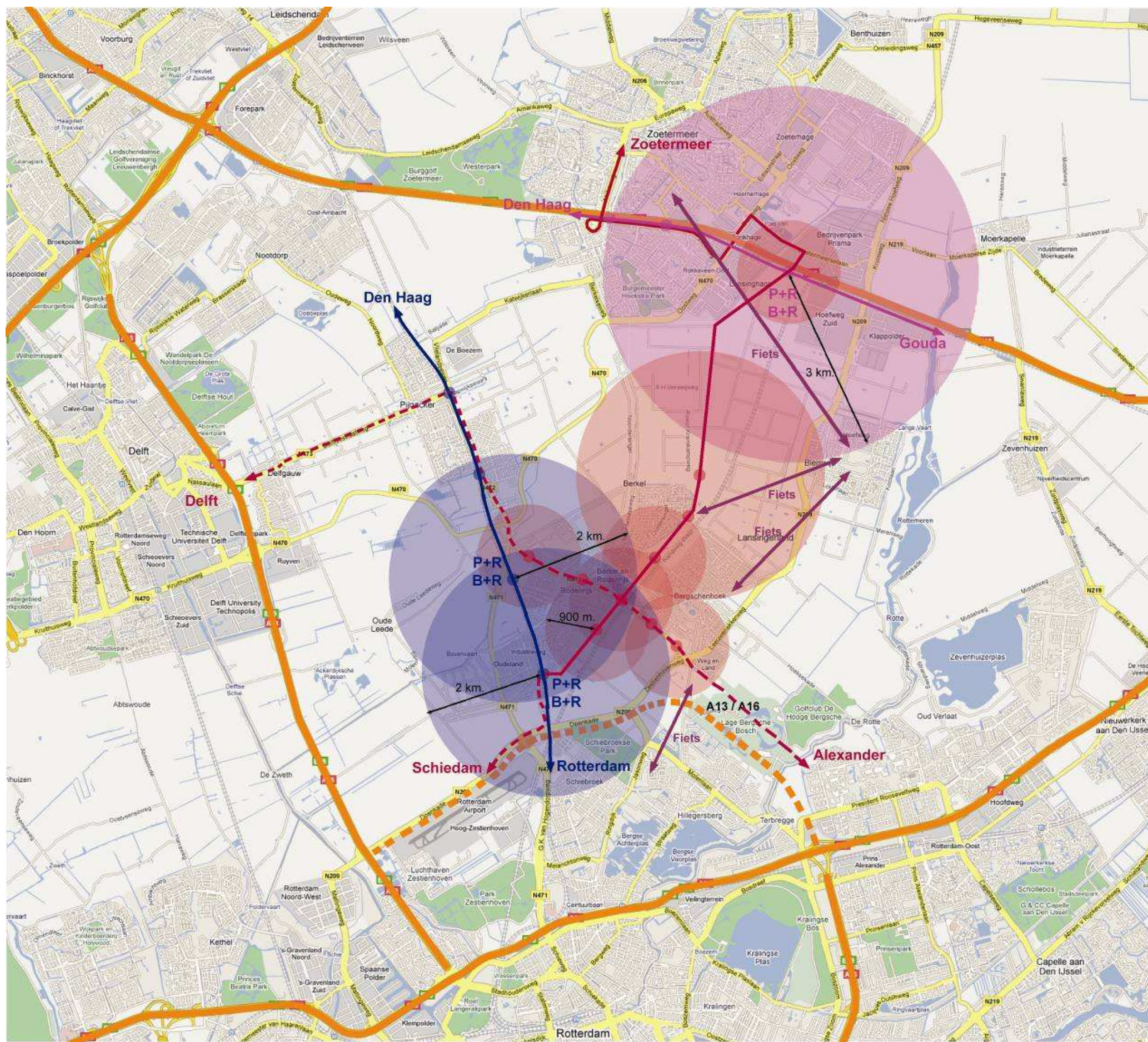
Knelpunten autonet 2008



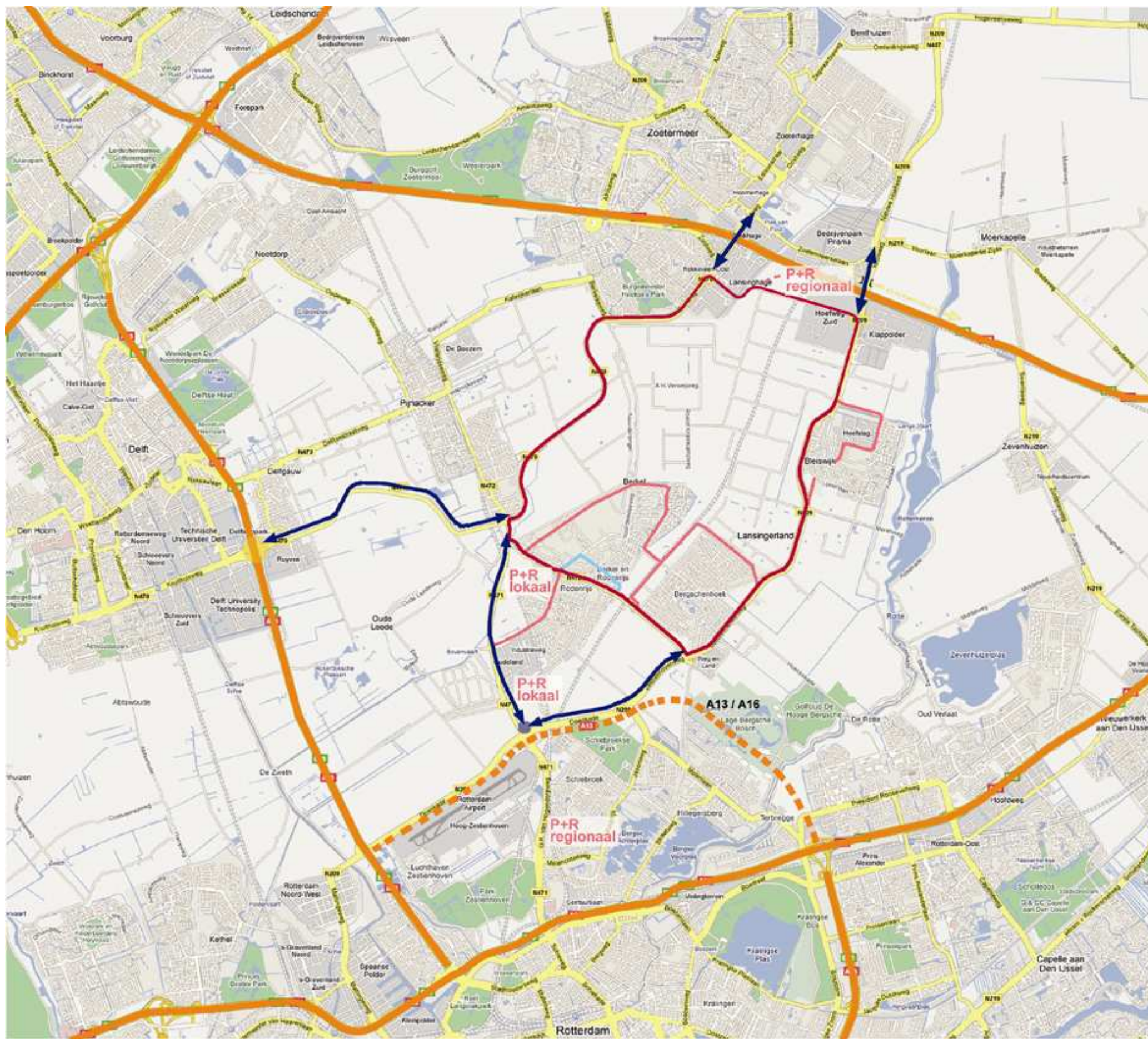
Aanpassing autonet 2009-2020

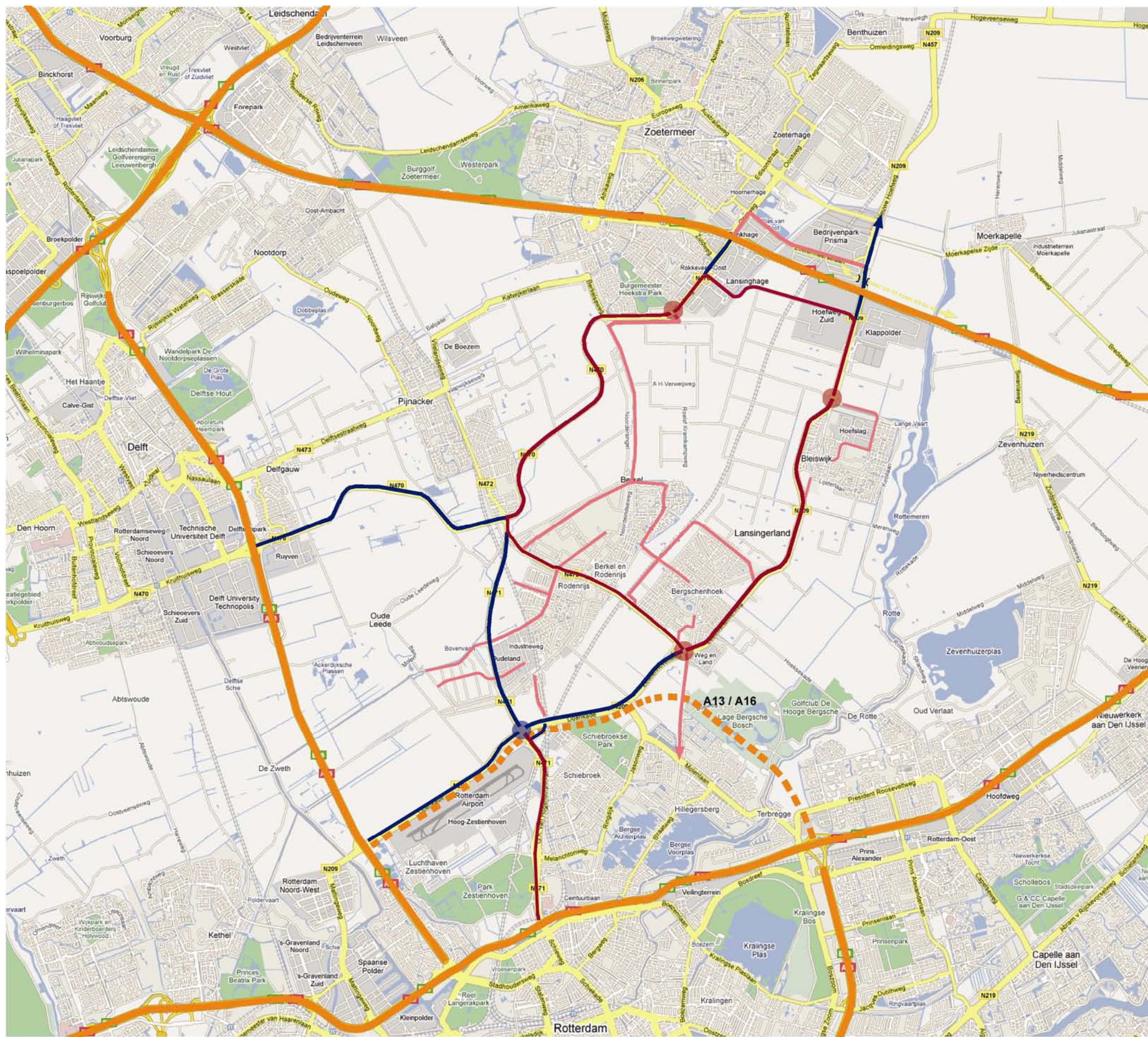


Aanpassing fietsnet 2009-2020

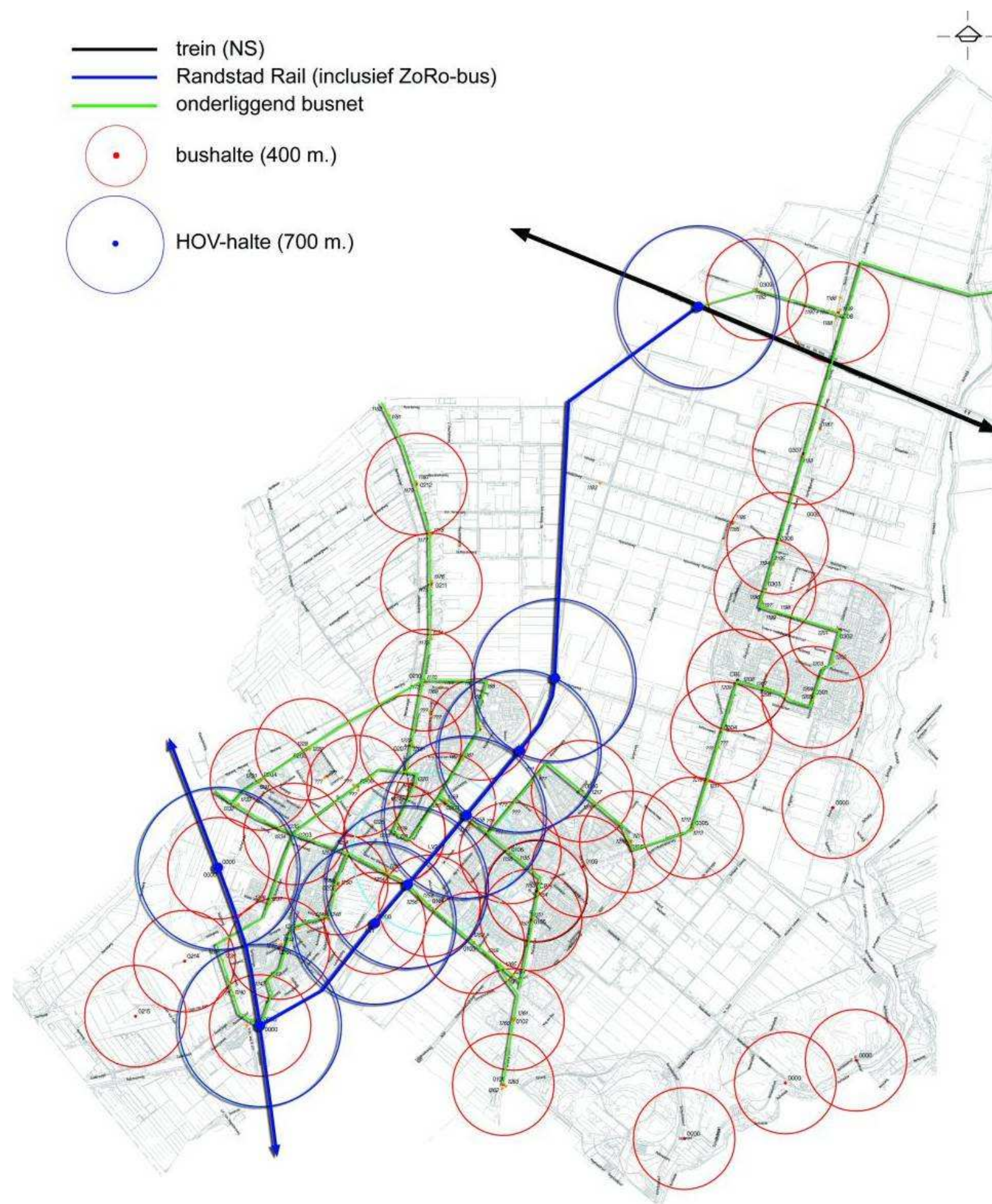


Visie ketenmobiliteit





Visie wegcategorisering



Haltestructuur

Bijlage 2: Uitgangspunten voor 2020

Ruimtelijk

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 die als uitgangspunt worden meegenomen zijn:

- VINEX-locaties Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk;
- uitbouw Greenportfunctie (inclusief logistieke bedrijvigheid) op bedrijventerrein Hoefweg-Zuid, en Noordpolder Berkel;
- Bleizo/Prisma (6500 extra arbeidsplaatsen) en de later aan te leggen P+R;
- Katwijk (woningbouwlocatie in Pijnacker);
- Polder Schieveen (niet Science Park Holland);
- Zuidplaspolder.

Infrastructureel

De volgende infrastructurele ontwikkelingen tot 2020 worden als uitgangspunt meegenomen (verondersteld in 2020 te zijn gerealiseerd), tenzij nadrukkelijk anders is aangegeven:

Auto

- a. aanleg A13/A16;
- b. lopende projecten N209⁵⁰;
- c. N470/N471 gereed (zonder ontsluiting van het Science Park daarop);
- d. Bergschenhoek 30 km/h, ook Julianalaan en Bergweg-Noord;
- e. Rodenrijseweg, Meerweg naar 30 km/h;
- f. uitbreiding parkeren bij sportcomplex Bleiswijk;
- g. Lijsterlaan wordt een kernontsluitingsweg van Bleiswijk; in Bleiswijk worden verder de kruising Lijsterlaan-Hoekeindseweg en de fietsoversteek N209-Hoekeindseweg aangepast;
- h. Noordeindseweg (ten zuiden van de Planetenweg), Herenstraat (ten noorden van de Laan van Rome) en Westersingel (ten noorden van de Westerparkstraat) worden geknipt conform hoofdwegenstructuurplan Berkel en Rodenrijs.

⁵⁰ Zie voor een beschrijving www.N209.nl.

Voor de gemeente zijn de volgende ideeën ongewenst:

- een nieuwe verbinding voor autoverkeer (tussen Randweg West en Noordeindseweg) door het Offenbachplantsoen;
- een nieuwe snelweg tussen A12 en A16 door Lansingerland.

Openbaar Vervoer

- ZoRo-bus tot Zoetermeer Centrum-West met stop op Bleizo;
- Randstadrail met haltes Westpolder en Rodenrijs;
- circa 80 P+R-plaatsen bij halte Westpolder en 200 bij halte Rodenrijs;
- nieuwe concessie met de volgende basislijnen:
 - nieuwe busverbinding Bleiswijk (- overige kernen) - station Rodenrijs,
 - buslijn 170 Zoetermeer - Rotterdam Noordrand handhaven (tot NS-station Rotterdam Noord),
 - buslijn 173 Zoetermeer - Bleiswijk - Bergschenhoek - Berkel - Rodenrijs met eindhalte op station Rodenrijs,
 - buslijn 176 Delft - Pijnacker - Rotterdam Alexander (geen HOV);
- Station Bleizo met haltes voor ZoRo-bus, doorgetrokken Oosterheemlijn en hoofdnet NS.

Fiets

- Fietspad ten noorden van Berkel tussen Anthuriumweg en Noordeindseweg.
- Fietsbruggen over de HSL: tussen Wildersekade en Boterdorpsweg, tussen Boterdorpsweg en Berkelseweg (verlengde Noorderparklaan) en tussen Berkelseweg en Jacob Marislaan (verlengde Waghenadreef)⁵¹.
- Fietsverbinding Bleizo-Prisma.
- Fietsverbindingen Wilderszijde - Wildersekade en Wilderszijde - Rodenrijze Zoom.
- Fietsroutes rond N470 bij Rodenrijs.

Een en ander is aangegeven in de Uitvoeringsagenda van het RVVP van de Stadsregio Rotterdam. Het Mobiliteitsplan dient ook rekening te houden met grensoverschrijdende projecten van naburige gemeenten⁵²:

- Pijnacker-Nootdorp;
- Zoetermeer (ZoRo-bus, overige buslijnen, aansluiting Munnikenweg/Noordeindseweg op N470);
- Rijnwoude (Bentwoud);
- Zevenhuizen-Moerkapelle (Veilingroute, Parkway);
- Rotterdam (A13/A16).

Plannen in ontwikkeling

Naast bovengenoemde projecten, waarvan realisatie voor 2020 wordt verwacht, is een aantal plannen in ontwikkeling. Deze zijn niet als uitgangspunt meegenomen, maar zijn wel bij de analyse betrokken. Het gaat hierbij om onder andere:

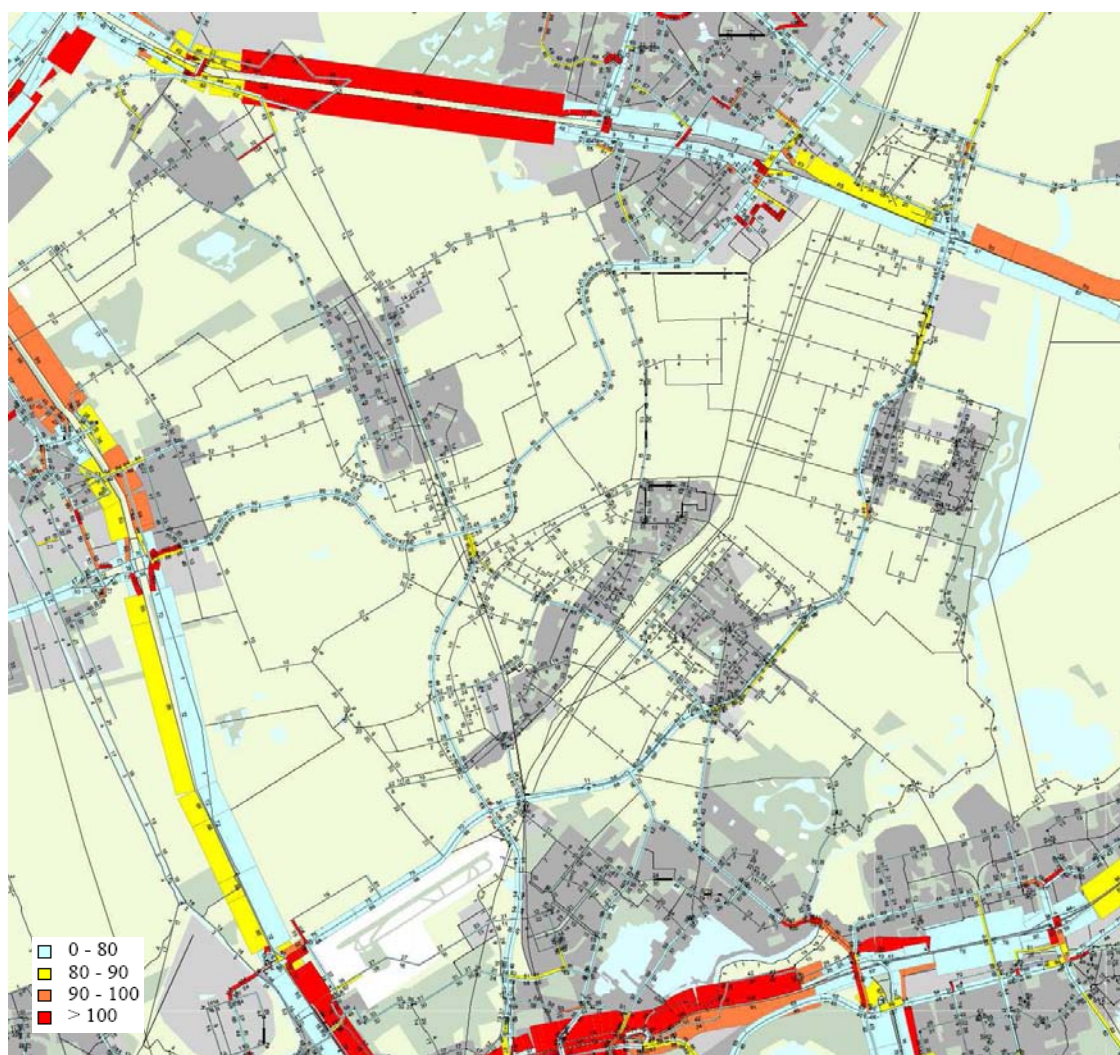
- HOV-verbinding tussen Delft en Rotterdam Alexander;
- verdubbeling N471;
- eventuele OV-verbinding door het Offenbachplantsoen.

⁵¹ De fietsbrug die ongeveer in het verlengde van de Jacob Marislaan ligt is op het moment van schrijven reeds opengesteld.

⁵² Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer hebben gemeenten de taak om rekening te houden met het beleid van naburige gemeenten.

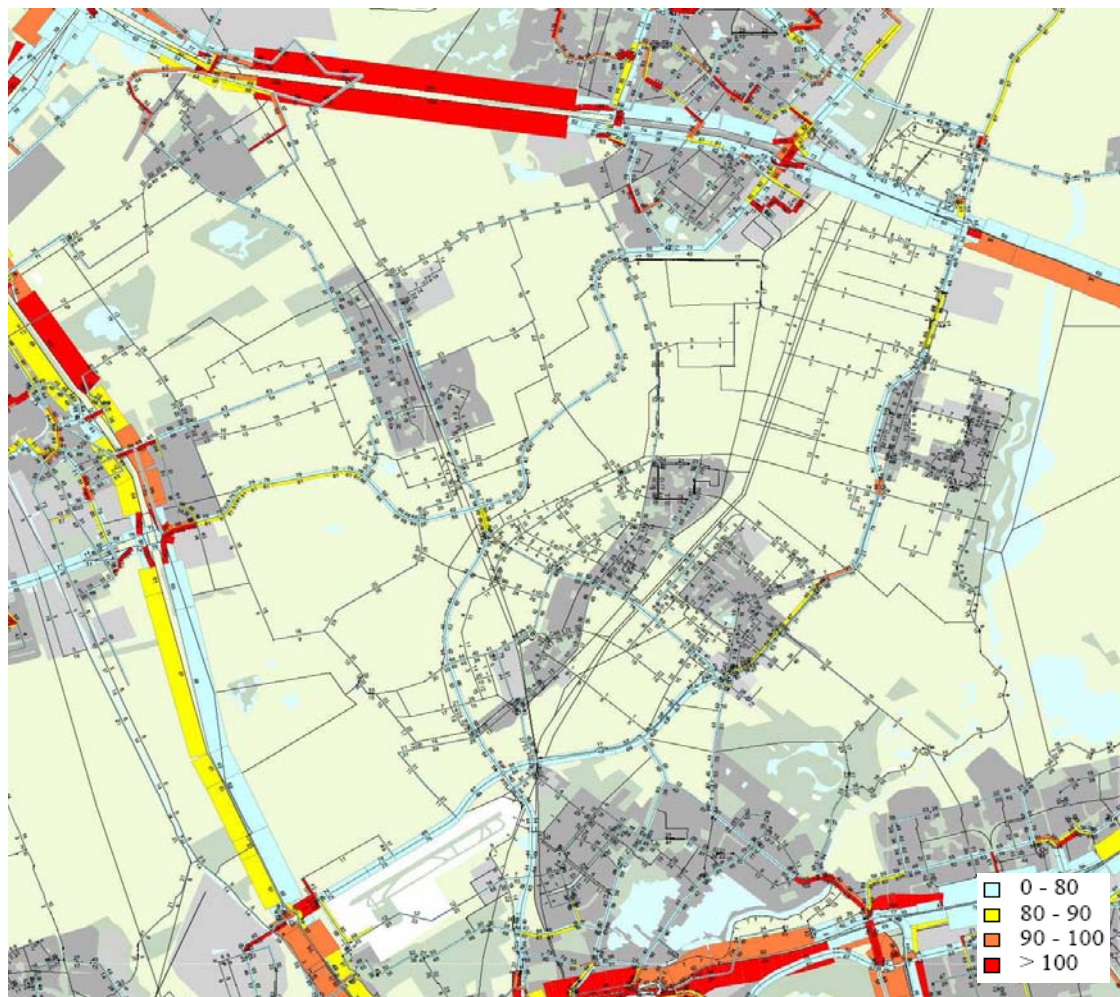
Bijlage 3: Modelresultaten autonome ontwikkeling tot 2020

Hieronder staan de resultaten uit het verkeersmodel afgebeeld, uitgaande van een autonome ontwikkeling tot het jaar 2020. Hierbij is uitgegaan van de lopende projecten zoals genoemd in hoofdstuk 3 en bijlage 2. Bij de berekeningen is rekening gehouden met filevorming.



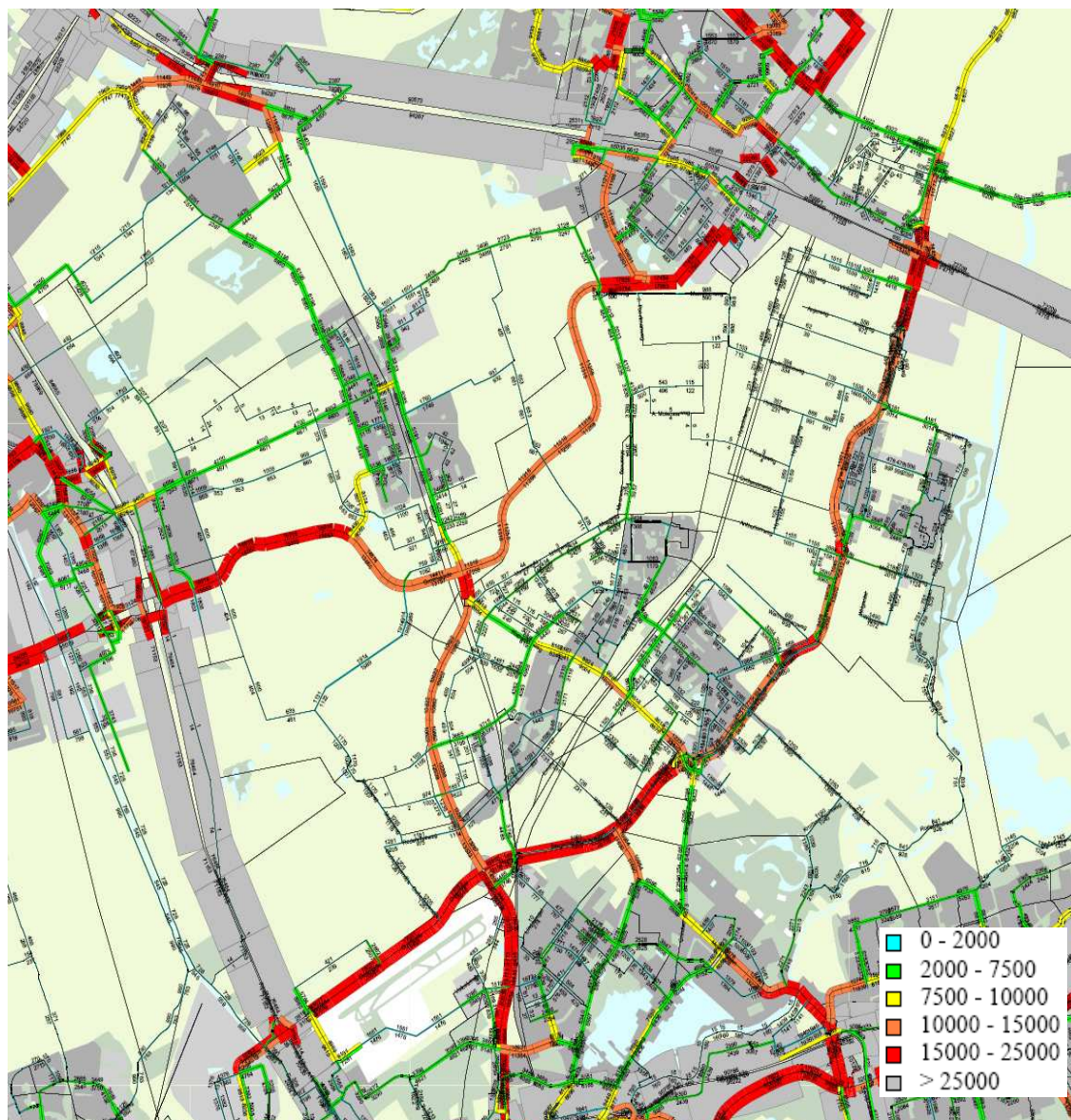
Figuur B3.1: I/C-verhoudingen ochtendspits

Voor de ochtend- en avondspits (eerste respectievelijk tweede figuur) staan de I/C-verhoudingen in de kaart weergegeven. De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit op en de capaciteit van de betreffende weg. Een I/C boven de 80 duidt op een kritieke belasting en dus (mogelijke) doorstromingsproblemen.



Figuur B3.2: I/C-verhoudingen avondspits

In de derde figuur zijn de verkeersintensiteiten, per etmaal en per rijrichting, weergegeven. Dit maakt de verschillende deelnetwerken goed zichtbaar: de A-wegen, de N-wegen en het lokale wegennet.



Figuur B3.3: Verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal per richting

Bijlage 4: Gevolgen A13/A16

Een van de belangrijkste landelijke en tevens regionale studies is een autosnelwegverbinding tussen de A16 en de A13 ter ontlasting van de huidige autosnelwegen als de A20.

De A13/A16 kan grote invloed hebben op de verkeersdruk binnen Lansingerland. Met het verkeersmodel van Lansingerland (najaar 2008) is gekeken wat op hoofdlijnen de consequenties zijn. Daarbij zijn de volgende verschillen in beeld gebracht:

- autonome situatie Lansingerland (dus zonder A13/A16) ten opzichte van de situatie A13/A16 inclusief 2x halve aansluiting (Doenplein/N471 en Ankie Verbeek-Ohrlaan, figuur B4.1);
- autonome situatie Lansingerland (dus zonder A13/A16) ten opzichte van met A13/A16 inclusief hele aansluiting ter hoogte van Doenplein/N471, figuur B4.2).

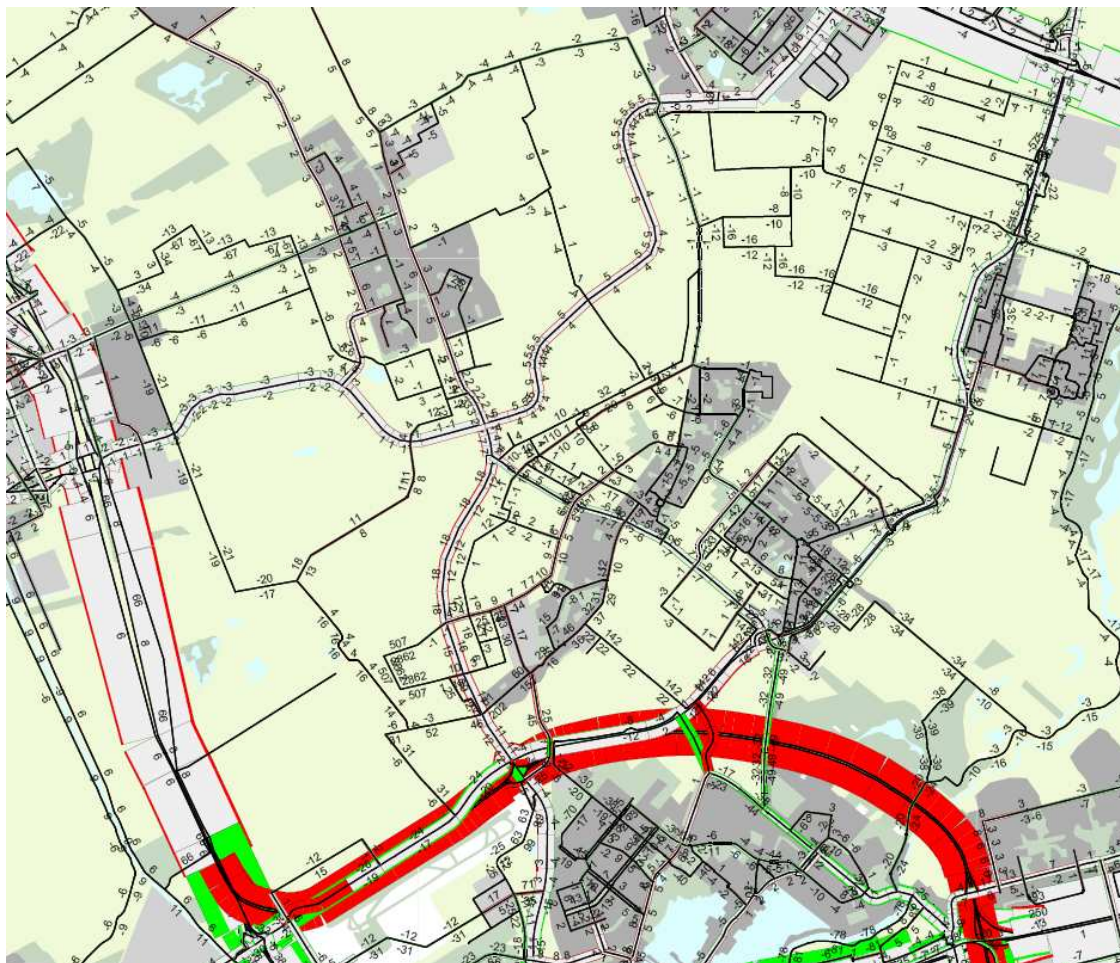
De gevoeligheid van de verkeersintensiteiten zit hem niet in wel of geen aansluiting, maar juist over de plaats van de aansluiting. Een volledige aansluiting ter hoogte van het Doenplein laat nauwelijks meer verkeer zien op de N209 dan in de autonome situatie. De variant met de 2 halve aansluitingen laat een forse toename van het autoverkeer zien op de N209 met zo'n 25 tot 30% ten opzichte van de autonome situatie.

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. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- Laan van Mathenesse toevoegen met een rechtstreekse aansluiting op de N209 en de Lansinghageweg in Zoetermeer met een snelheid van 50 km/u;
- een halve aansluiting A13/A16 ter hoogte van Ankie Verbeek-Ohrlaan toevoegen;
- de modelsnelheden van wegen ten noorden van de A12 zijn conform de huidige maximum snelheden – 10 km/u.

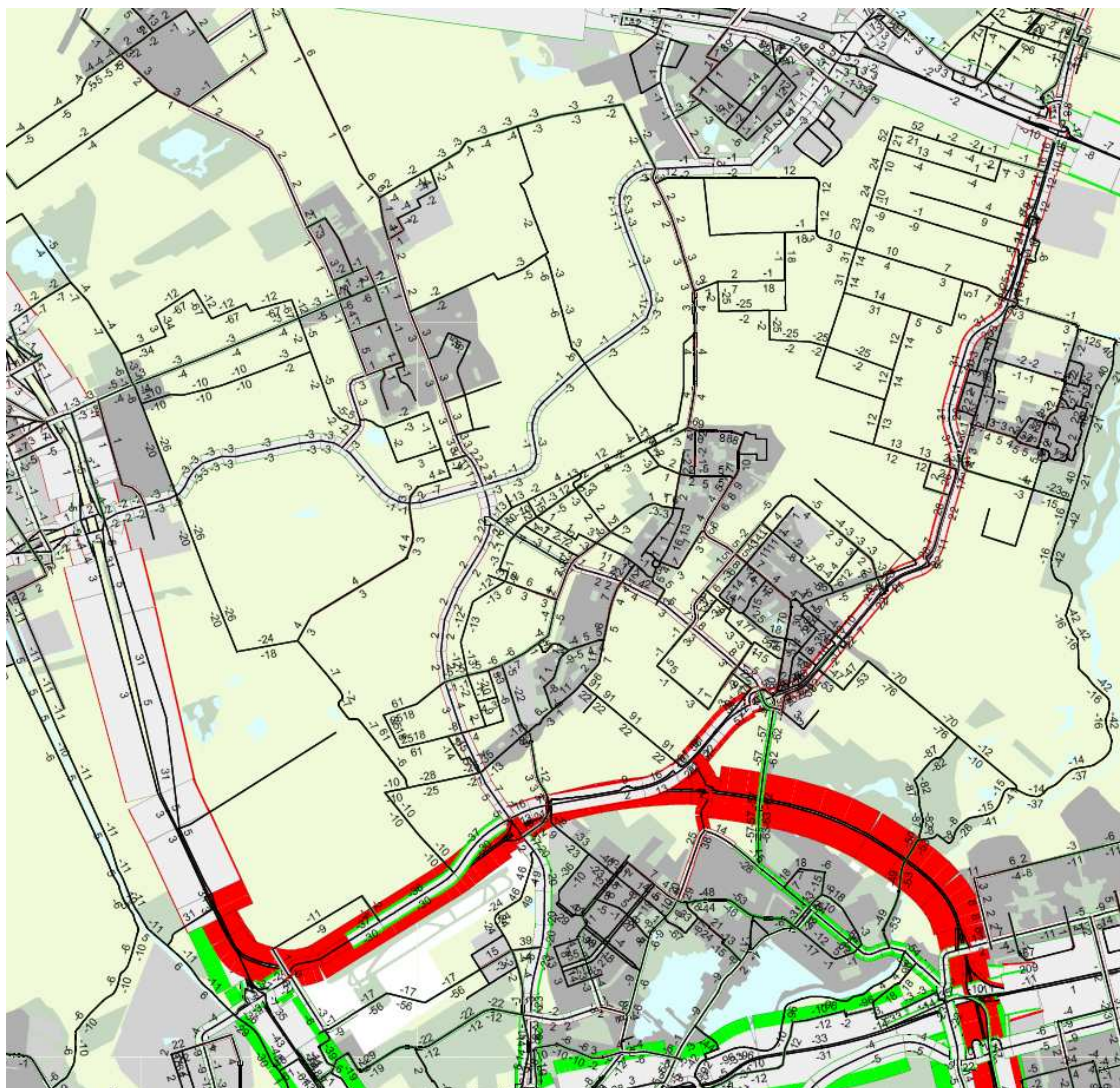
Uit de uitgevoerde verkeersberekeningen blijkt de stijging van de verkeersintensiteit op de N209 bij Bergschenhoek en Bleiswijk minder groot met een hele aansluiting bij de N471 en extra halve aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan als tot nu door de gemeente aangenomen. De toename ten opzichte van de autonome situatie zonder A13/A16 bedraagt 10 tot 15%.

Echter, de N209 wordt wel drukker en overschrijdt de kritische grens van 20 tot 25.000 mvgt/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.



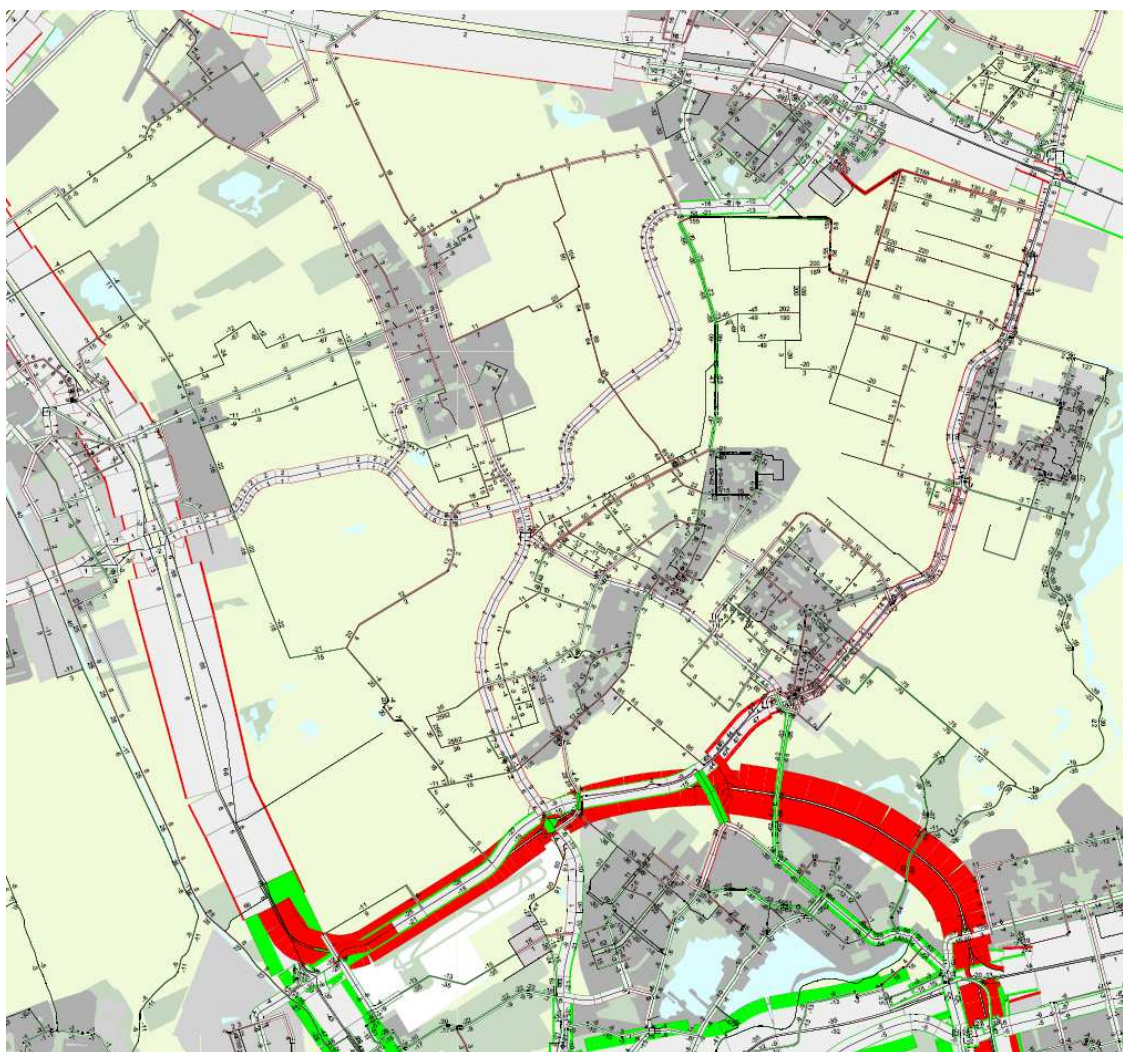
Figuur B4.1: Procentueel verschil⁵³ in etmaalintensiteiten tussen de autonome situatie in 2020 (zonder A13/A16) en de situatie in 2020 met een volledige aansluiting op A13/A16 ter hoogte van de N471

⁵³ Bij groen (negatief percentage) is er een afname van het autoverkeer ten opzichte van de autonome situatie, bij rood (positief percentage) is er een toename van het autoverkeer ten opzichte van de autonome situatie.



Figuur B4.2: Procentueel⁵⁴ verschil in etmaalintensiteiten tussen de autonome situatie in 2020 (zonder A13/A16) en de situatie in 2020 met twee halve aansluitingen op A13/A16 (een ter hoogte van de N471 en een ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan)

⁵⁴ Bij groen (negatief percentage) is er een afname van het autoverkeer ten opzichte van de autonome situatie, bij rood (positief percentage) is er een toename van het autoverkeer ten opzichte van de autonome situatie.

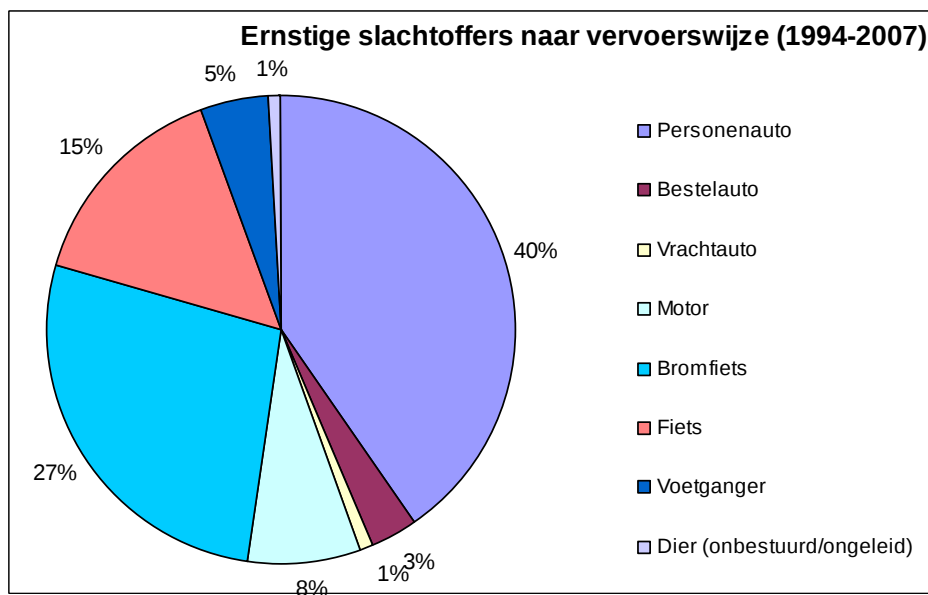
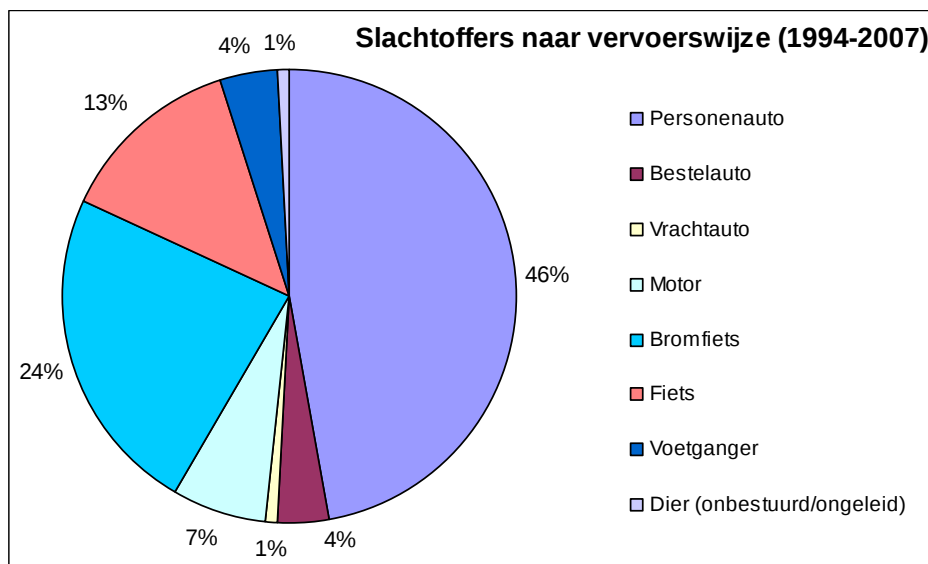


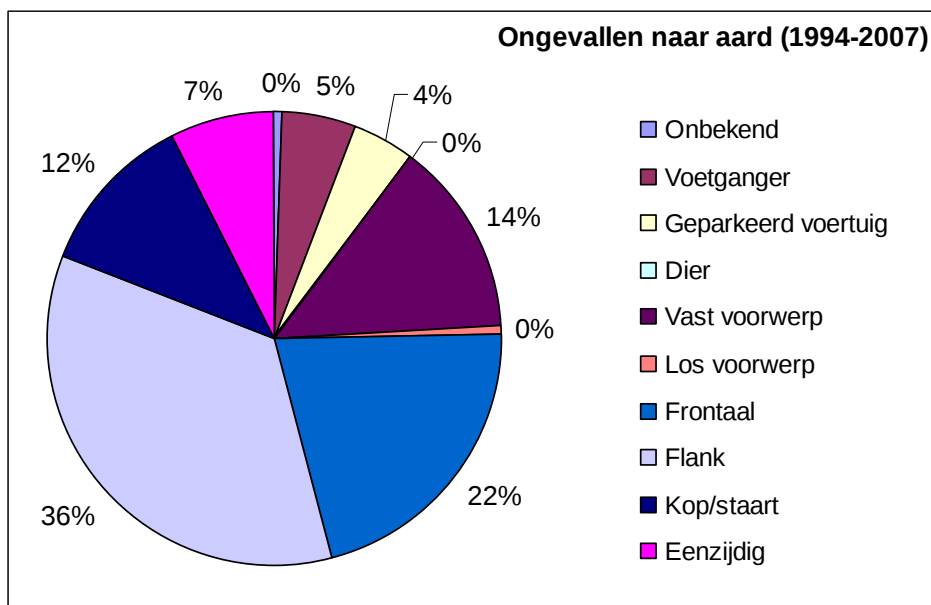
Figuur B4.3: Procentueel⁵⁵ verschil in etmaalintensiteiten tussen de autonome situatie in 2020 (zonder A13/A16) en de situatie in 2020 met een volledige aansluiting op A13/A16 ter hoogte van de N471 en een halve aansluiting op A13/A16 ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan

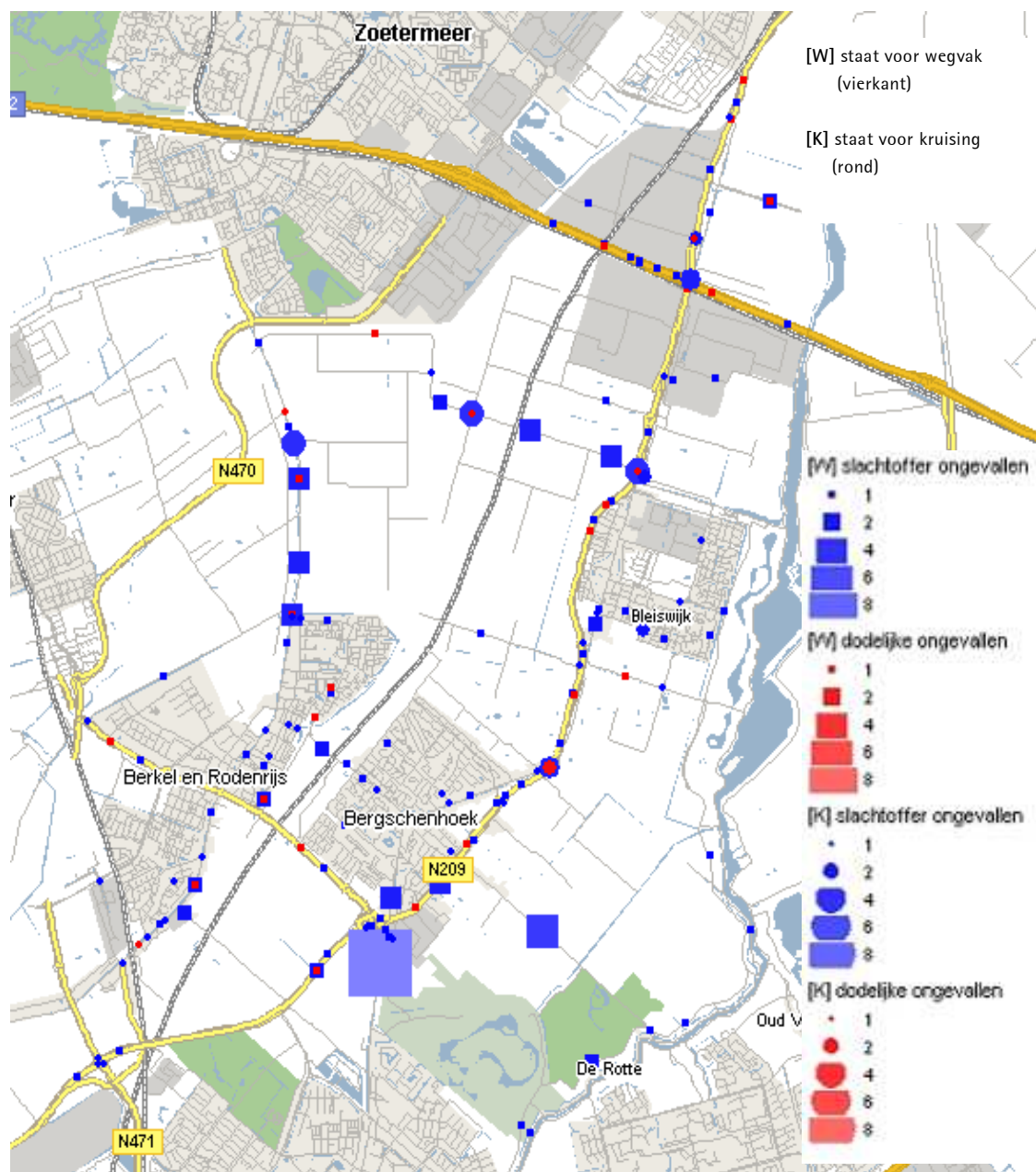
⁵⁵ Bij groen (negatief percentage) is er een afname van het autoverkeer ten opzichte van de autonome situatie, bij rood (positief percentage) is er een toename van het autoverkeer ten opzichte van de autonome situatie.

Bijlage 5: Nadere verkeersongevalcijfers

De volgende gegevens zijn ontleend aan de verkeersongevallendatabase Viastat Online, waar de gemeente een abonnement op heeft.





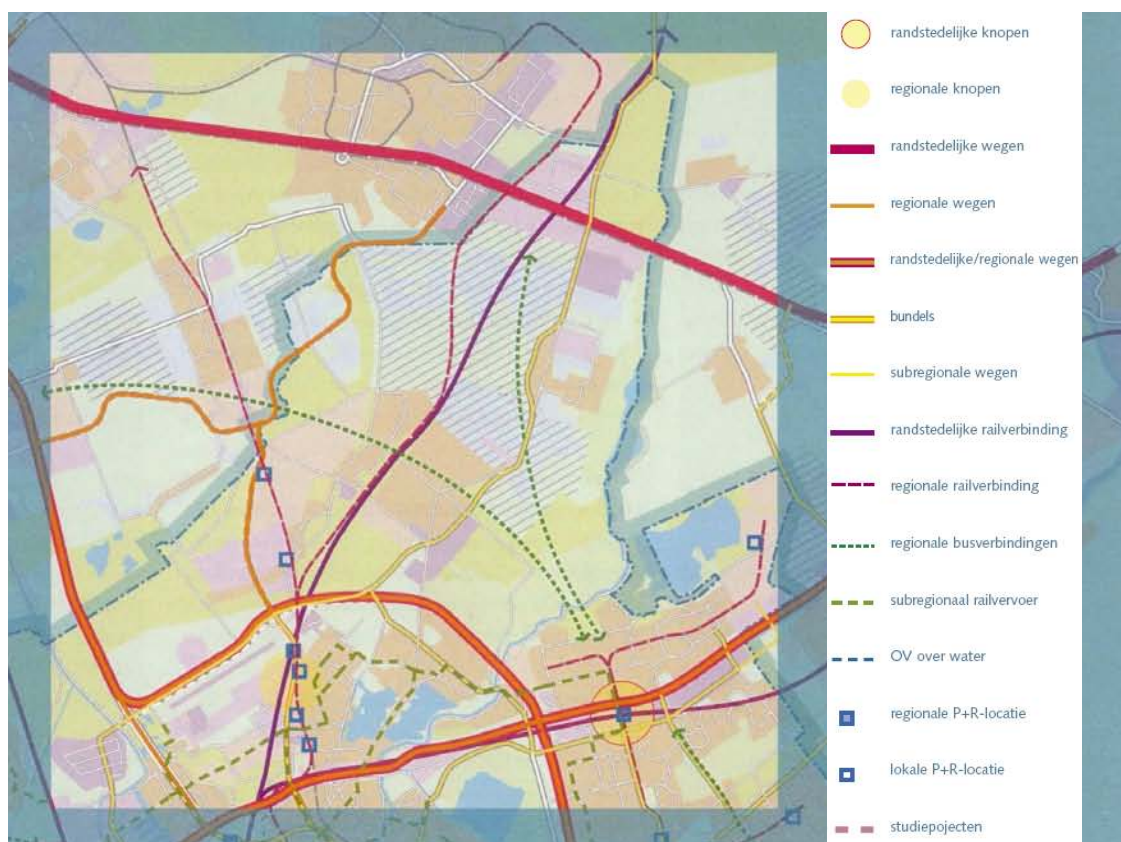


Ongevallen 1994-2007 in kaart

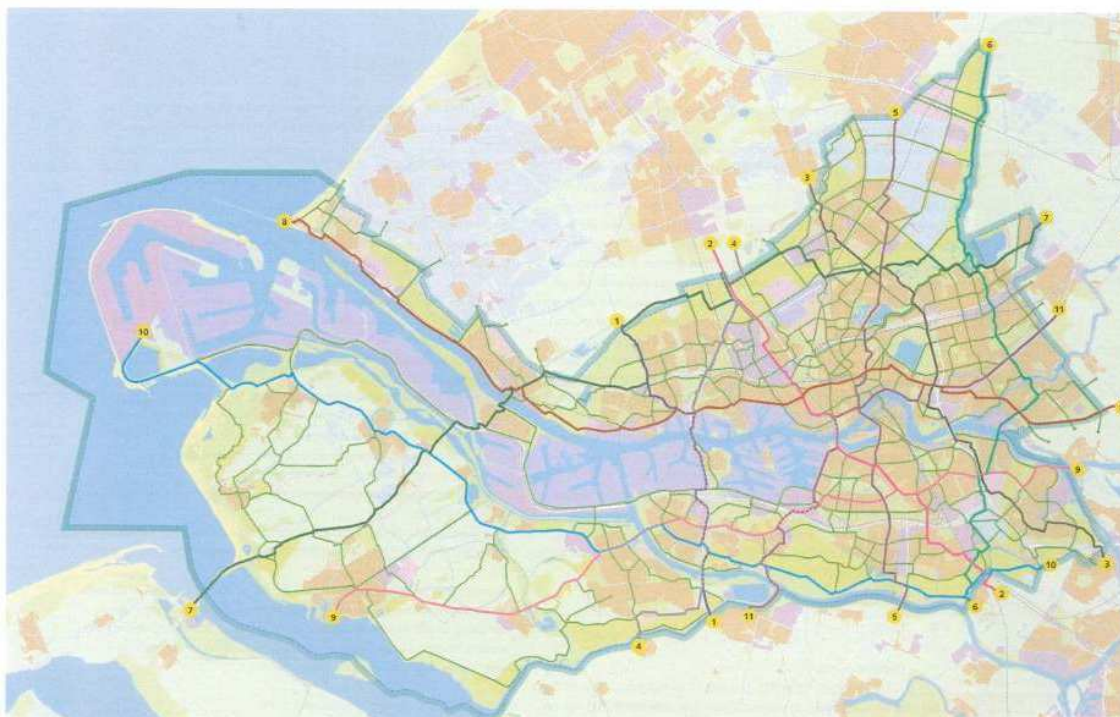
Bijlage 6: Plannen stadsregio's

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan Lansingerland houdt rekening gehouden met onderstaande projecten uit het Regionale Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) en de bij het RVVP behorende Regionale Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer (RUVV) 2007-2011 van de Stadsregio Rotterdam (bron: www.stadsregio.info) en de Regionale Nota Mobiliteit Haaglanden van het Stadsgewest Haaglanden (bron: www.haaglanden.nl).

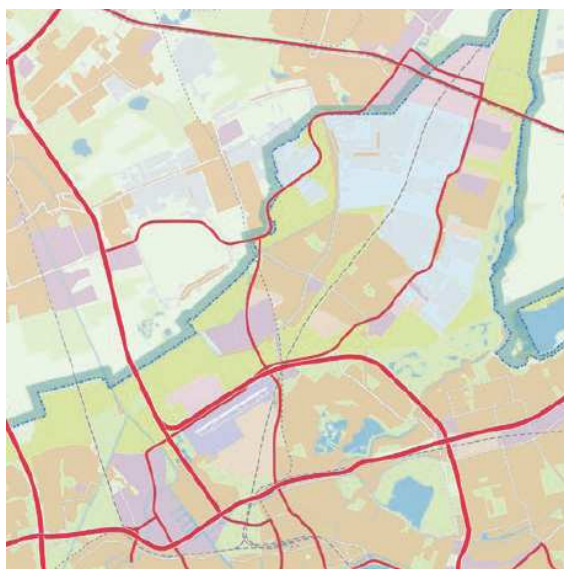
Stadsregio Rotterdam



Figuur B6.1: Plannen van de Stadsregio Rotterdam samengevat in het RVVP 2003-2020

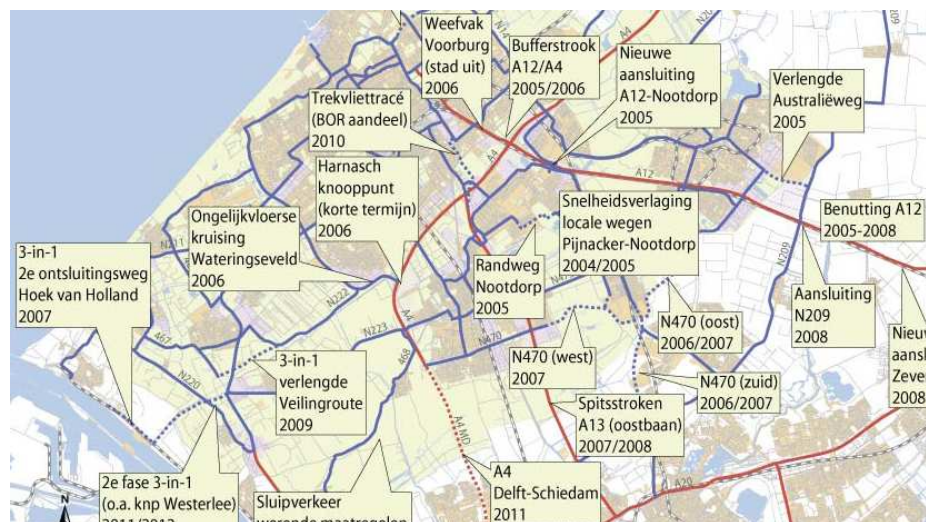


Het Kwaliteitsnetwerk Fiets in de RUVV 2007-2011



Het Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer in de RUVV 2007-2011

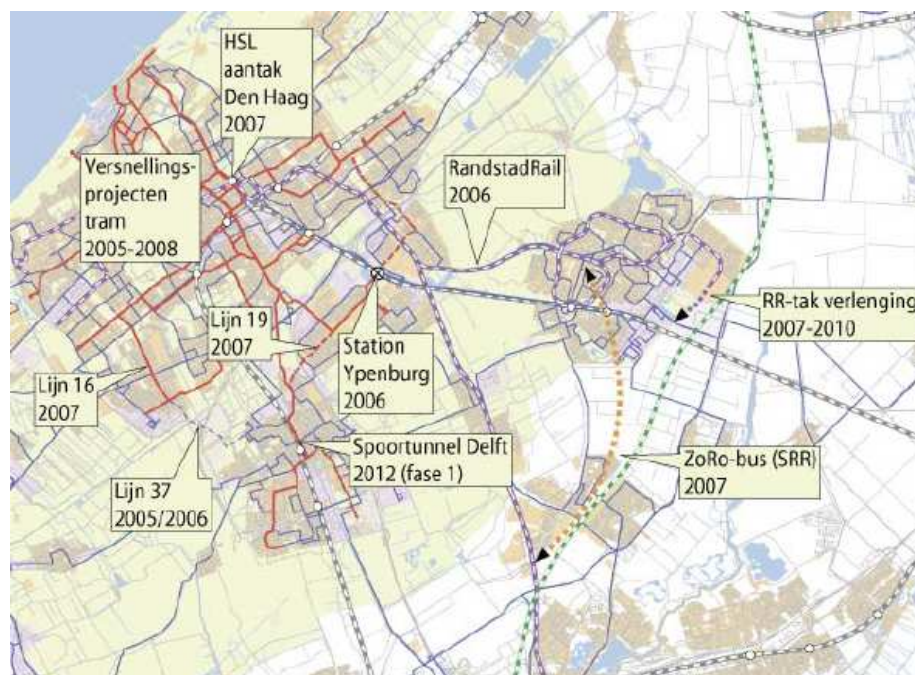
Stadsgewest Haaglanden



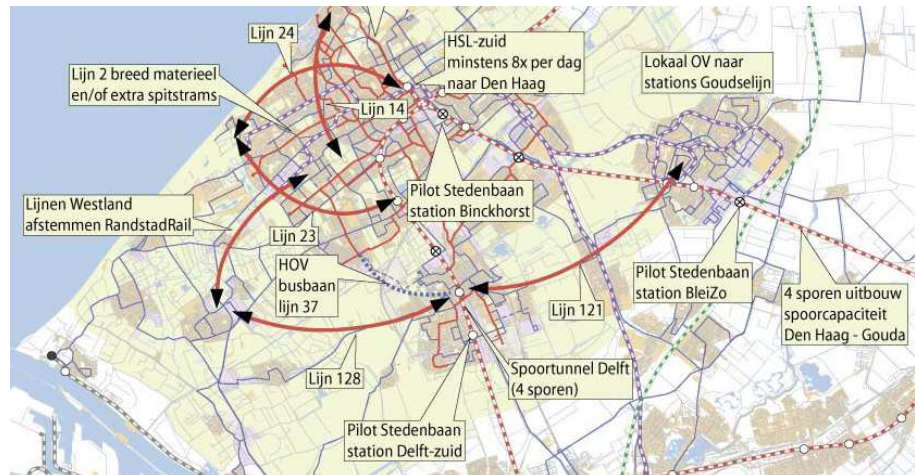
Figuur B6.2: Autoprojecten Haaglanden tot 2011 (gefinancierd)



Figuur B6.3: Fietsprojecten Haaglanden tot 2015 (rood=knelpunt)



Figuur B6.4: OV-projecten Haaglanden tot 2011 (gefinancierd)



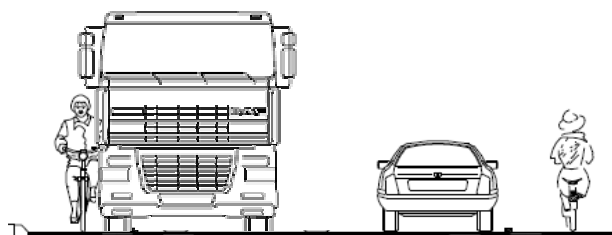
Figuur B6.5: OV-projecten Haaglanden tot 2015

Bijlage 7: Toelichting op de wegcategorieën en Duurzaam Veilig

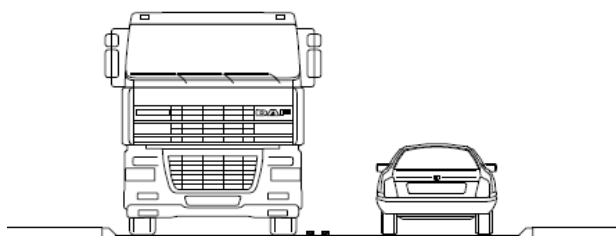
Het 'Duurzaam Veilig'-beleid legt een relatie tussen de verkeersintensiteit op een weg en het wegprofiel van die weg, afhankelijk van een ligging binnen of buiten de bebouwde kom. De gedachte hierachter is dat de inrichting het gewenste weggedrag uitstraalt en in de hand werkt. Onderstaande wegprofielen geven een beeld van de wegcategorieën binnen de bebouwde kom. Alle typen gebiedsontsluitingswegen kunnen voorkomen als kernontsluitingsweg.



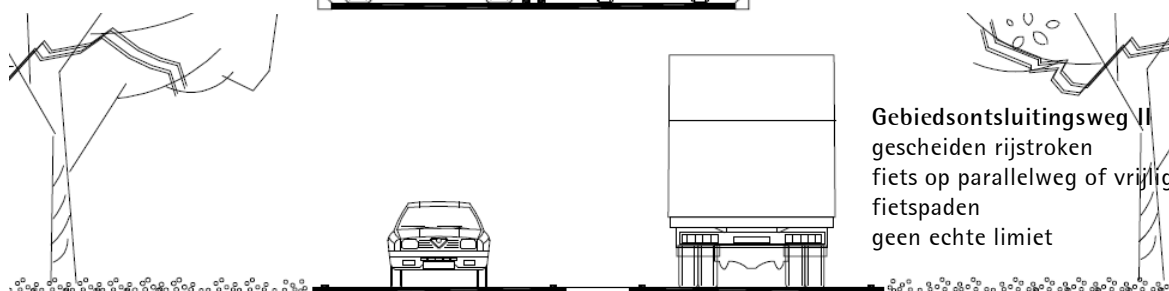
Erftoegangsweg
fiets op de rijbaan
maximaal 5,5 meter breed
maximaal 5.000 mvt/etmaal



Gebiedsontsluitingsweg I
bij weinig ruimte
fietsstroken
7,5 – 8,5 meter breed
maximaal 10.000 mvt/etmaal



Gebiedsontsluitingsweg I
bij voldoende ruimte
fietspaden
6,3 meter breed excl. paden
maximaal 15.000 mvt/etmaal



Gebiedsontsluitingsweg II
gescheiden rijstroken
fiets op parallelweg of vrijliggende
fietspaden
geen echte limiet

Figuur B7.1: Duurzaam Veilige wegtypen binnen de bebouwde kom