



Pijnacker-Nootdorp

evaluatie Mobiliteitsplan 2005
opmaat naar een nieuw
uitvoeringsprogramma

actie 3.4b
Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014
oktober 2012

gemeente
Pijnacker-Nootdorp

Samenvatting

Binnen 4 jaar beschikt Pijnacker-Nootdorp nagenoeg over de gehele hoofdinfrastructuur die in het gemeentelijk Mobiliteitsplan en de Toekomstvisie Pit! pas was voorzien voor 2025 en hoort bij een gemeente van 64.000 inwoners. Zo blijkt uit de evaluatie van het gemeentelijke Mobiliteitsplan Pijnacker-Nootdorp. Het Mobiliteitsplan is op 29 september 2005 door de raad vastgesteld. In het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 is afgesproken het Mobiliteitsplan uit 2005 in deze bestuursperiode te evalueren en op basis van de evaluatie een nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op te stellen.

Het Mobiliteitsplan Pijnacker-Nootdorp is in 2005 ontwikkeld in samenhang met de Nota Integrale Toekomstvisie (Pit!). Het Mobiliteitsplan bestaat uit twee producten: Het Beleidsplan Mobiliteit beschrijft het te voeren mobiliteitsbeleid tot 2010 en geeft een visie op de periode tussen 2010 en 2025; Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit omvat de te nemen maatregelen tot 2010 en geeft een doorkijk voor de periode daarna. Bij de vaststelling van de integrale Toekomstvisie Pit! in 2005 was de verwachting dat Pijnacker-Nootdorp in tien jaar tijd uit zo kunnen groeien tot een gemeente met ruim 64.000 inwoners en 48.000 arbeidsplaatsen. Om de voorzieningen te realiseren die nodig zijn om de mobiliteit van (het toenemende aantal) inwoners en bedrijven mogelijk te maken heeft de gemeente bijna tegelijkertijd en in samenhang met Pit! het Mobiliteitsplan Pijnacker-Nootdorp vastgesteld, waarna direct voortvarend met uitvoering is begonnen. En niet zonder resultaat.

Uit de evaluatie blijkt dat 80% van de acties en maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma inmiddels is gerealiseerd. Mede dankzij het Mobiliteitsplan is meer dan de helft van de drukke verkeersknelpunten de afgelopen jaren aangepakt en opgelost. Hetzelfde geldt voor twee derde van de verkeersonveilige situaties. Het aantal verkeersslachtoffers stabiliseert zich nu al jaren ondanks de regionale en lokale stedelijke

groei en de toename van het autoverkeer. Sinds 2005 zijn er in Pijnacker-Nootdorp meer dan 10.000 inwoners bijgekomen. Het autobezit is met bijna 50% toegenomen en er zijn een kwart meer wegen in de gemeente.

Het Beleidsplan vormt nog steeds het overkoepelende plan voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en de basis voor de doelenboom uit de programmabegroting. De waarden uit de strategische hoofdlijnen vinden we terug in de bestuurlijke Agenda 2010-2014, terwijl het geschetste streefbeeld voor de mobiliteitsontwikkeling herkenbaar is in het Bestuurlijke Uitvoeringsplan 2010-2014 en de nieuwe Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp 2040, de vervanger van Pit!

We zijn dus 'Goed op weg' met ons gemeentelijk Mobiliteitsplan uit 2005, maar we zijn er nog niet. Begin volgend jaar bepalen we aan de hand van een nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, welke wegen we de komende jaren zullen inslaan. De evaluatienotitie helpt ons al vast op weg, door nog één keer terug te kijken op 7 jaar gemeentelijk Mobiliteitsplan. Het is daarbij bijzonder om te constateren dat de Beleidsvisie 2025 uit ons eigen Mobiliteitsplan nog steeds actueel is. Wat niet meer actueel is, is de planuitwerking in beleidsmaatregelen voor de verschillende thema's uit het beleidsplan. De meeste maatregelen zijn inmiddels genomen. Wat overblijft vraagt om herziening bij het nieuw op te stellen Uitvoeringsprogramma. Hetzelfde geldt voor de resterende 20% van de acties uit het Uitvoeringsprogramma, die niet zijn gerealiseerd. Daarnaast zal opnieuw aandacht worden besteed aan mogelijk (toekomstige) knelpunten op het gebied van de doorstroming, verkeersoverlast en verkeersveiligheid. Voor het parkeren zal in 2013 een nieuwe beleidsnota worden opgesteld. Voor de lange termijn (2025- 2040) zullen we verkeersoplossingen opvoeren in de structuurvisie.

Inhoudsopgave

Inleiding

1. Wat hebben we gedaan?

- Nieuwe voorzieningen (vracht)autoverkeer
- Nieuwe voorzieningen openbaar-vervoer
- Nieuwe voorzieningen voor de fiets

2. Wat hebben we bereikt?

- Als het gaat om de doorstroming en de verkeersoverlast
- Op het gebied van de verkeersveiligheid
- Ten aanzien van het parkeren

3. Wat is er veranderd?

- Het Rijk en de SVIR
- De provincie en mobiliteit
- Het Stadsgewest en de Regionale Nota Mobiliteit
- De Metropoolregio MRDH
- De Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp 2040

4. Welke maatregelen hebben we genomen?

- Beleidsmaatregelen Autoverkeer
- Beleidsmaatregelen Langzaam verkeer
- Beleidsmaatregelen Openbaar vervoer
- Beleidsmaatregelen Verkeersveiligheid
- Beleidsmaatregelen Leefbaarheid
- Beleidsmaatregelen Parkeren
- Beleidsmaatregelen Monitoring mobiliteitsbeleid

5. Welke maatregelen gaan we nemen?

- Opmaat naar een nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Inleiding

Op 29 september 2005 heeft de raad het Mobiliteitsplan Pijnacker-Nootdorp vastgesteld. In het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 is afgesproken het Mobiliteitsplan in deze bestuursperiode te evalueren en op basis van de evaluatie een nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op te stellen. Het Mobiliteitsplan bestaat uit twee producten: Het Beleidsplan Mobiliteit beschrijft het te voeren mobiliteitsbeleid tot 2010 en geeft een visie op de periode tussen 2010 en 2025; Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit omvat de te nemen maatregelen tot 2010 en geeft een doorkijk voor de periode daarna. Het Mobiliteitsplan Pijnacker-Nootdorp is in 2005 ontwikkeld in samenhang met de Nota Integrale Toekomstvisie (Pit!).

Bij de vaststelling van de integrale Toekomstvisie Pit! was de verwachting dat Pijnacker-Nootdorp in tien jaar tijd uit zo kunnen groeien tot een gemeente met ruim 64.000 inwoners en 48.000 arbeidsplaatsen. Om de voorzieningen te realiseren die nodig zijn om de mobiliteit van (het toenemende aantal) inwoners en bedrijven mogelijk te maken heeft de gemeente het Mobiliteitsplan Pijnacker-Nootdorp vastgesteld, waarna direct voortvarend met uitvoering is begonnen. En niet zonder resultaat, in ieder geval waar het de hoofdwegenstructuur betreft. Binnen 4 jaar beschikt Pijnacker-Nootdorp immers bijna volledig over de hoofdinfrastructuur die in het gemeentelijk Mobiliteitsplan en de Toekomstvisie Pit! pas was voorzien voor 2025 en hoort bij een gemeente van 64.000 inwoners.

Maar ook op andere punten is Pijnacker-Nootdorp met haar mobiliteitsbeleid goed op weg. Wat te denken van ons uitgebreide fietspadennetwerk en de RandstadRail. Maar we zijn er nog niet. Met name het parkeren en de doorstroming op sommige wegen laat zeker naar de toekomst toe nog knelpunten zien. Daarnaast zijn er nieuwe

ontwikkelingen als deelauto's en elektrisch-rijden die wellicht aandacht vragen. Begin 2013 bepalen we aan de hand van een nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, welke wegen we de komende jaren zullen inslaan. Deze evaluatienotitie helpt ons al vast op weg, door nog één keer terug te kijken op 7 jaar gemeentelijk Mobiliteitsplan. Het nieuwe Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt straks een lijst met uitvoeringsmaatregelen voor de korte (tot 2014) en middellange termijn (tot 2025) om de verkeersknelpunten aan te pakken. Voor de lange termijn (tot 2040) zullen we verkeersoplossingen opvoeren in de structuurvisie. Het gaat daarbij om ingrijpende of erg dure verkeersmaatregelen zoals de aanleg van nieuwe wegen.

Waarom evalueren en waarom nu

De afspraak in het Bestuurlijk Uitvoeringsplan om het Mobiliteitsplan uit 2005 nu te evalueren is gemaakt omdat de vastgestelde uitvoeringstermijn van het Mobiliteitsplan aan het begin van deze bestuursperiode formeel was verstreken. De evaluatie van het Mobiliteitsplan is in het Bestuurlijk Uitvoeringsplan toegezegd voor de tweede helft van 2011. Door de evaluatie en actualisatie van Pit! is de evaluatie van het mobiliteitsplan met een jaar uitgesteld tot na de vaststelling van de nieuwe Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp 2040 in juni van 2012. Deze evaluatienotitie zal in het kader van de actieve informatieplicht aan de raad worden gestuurd. Het nieuwe Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zal in april 2013 ter goedkeuring aan de raad worden aangeboden.

Doel en opzet van de evaluatie

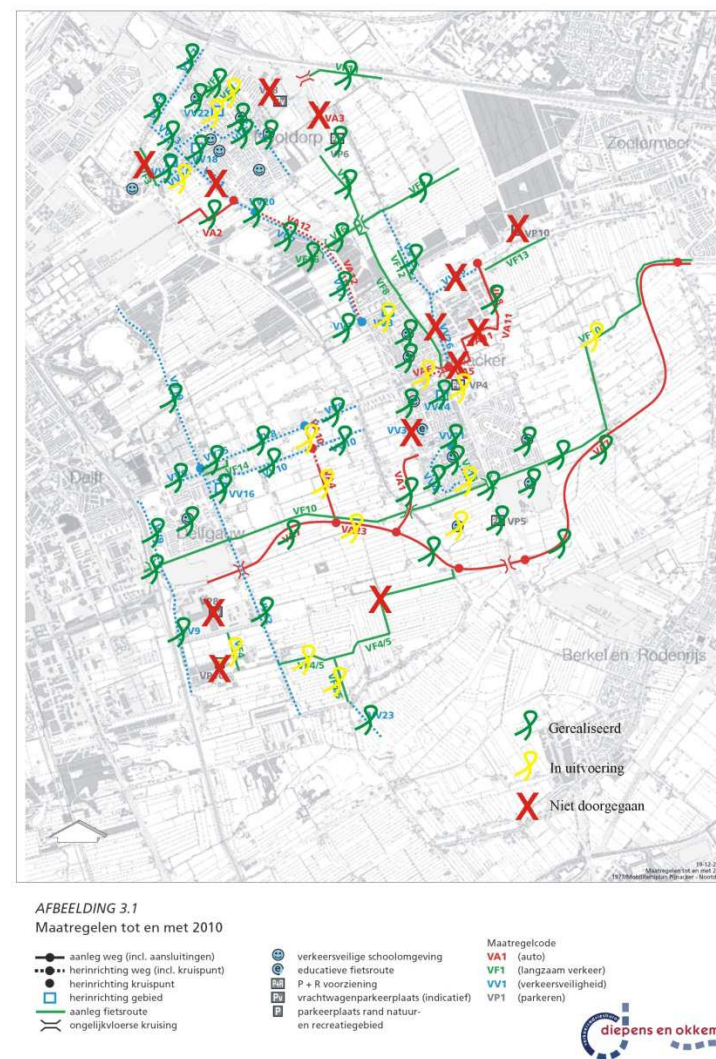
De evaluatie van het Mobiliteitsplan betreft een zogenaamde ex-post evaluatie. Dat wil zeggen dat we achteraf kijken of we de voorzieningen hebben getroffen die we in 2005 in het Mobiliteitsplan hebben afgesproken en wat we daarmee in de afgelopen 7 jaar hebben bereikt. In het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 is afgesproken om op basis van de evaluatie een nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op te stellen om ook in deze en de volgende bestuursperioden de voorzieningen te realiseren die nodig zijn om de mobiliteit van (het toenemende aantal) inwoners en bedrijven mogelijk te maken.

1. Wat hebben we gedaan?

In 2005 vormde de toenmalige verkeerssituatie binnen de gemeente Pijnacker–Nootdorp het vertrekpunt voor het Mobiliteitsplan. Nu 7 jaar later blijkt er veel veranderd en zijn er dankzij het Mobiliteitsplan belangrijke verkeers- en vervoersvoorzieningen bijgekomen. Deze voorzieningen gelden straks, samen met de nog aan te leggen Komkommerweg en Oostelijke randweg als nieuw vertrekpunt bij het nieuw op te stellen Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

In dit hoofdstuk beschrijven we de veranderingen in de voorzieningen voor (vracht)autoverkeer; openbaar-vervoer en de fiets. We doen dit door een vergelijking te maken tussen de voorzieningen toen (2005) en nu (2012). Figuur 1.1 toont de voorgestelde maatregelen tot en met 2010 uit het Uitvoeringsprogramma bij het Mobiliteitsplan van 2005, met daarbij aangegeven wat ook daadwerkelijk is gerealiseerd en nog in uitvoering is of komt en ook wat niet is doorgegaan. Bijna 80% van het Uitvoeringsprogramma is inmiddels uitgevoerd of in uitvoering. Het Uitvoeringsprogramma uit 2005 geeft ook een doorkijk na 2010. Van de elf projecten die daar worden genoemd zijn er inmiddels drie in uitvoering of gereed. De belangrijkste en meest opvallende is de Oostelijke randweg. Deze was in het Mobiliteitsplan pas voorzien na 2025. De verwachting is nu dat de Oostelijke randweg evenals de Komkommerweg in 2016 gereed is. De enige voorziene schakel in de hoofdinfrastructuur die straks ontbreekt is de Zijdeweg, nu bij de besluitvorming rond AckersWoude is besloten om deze niet aan te leggen. Wat ook nog ontbreekt is een directe ontsluiting van het noordwestelijke glastuinbouwgebied (verlengde Komkommerweg), die overigens pas was voorzien na 2025.

In het Uitvoeringsprogramma uit 2005 waren ook 15 langzaam verkeer projecten opgenomen, waarvan er nu tien zijn gerealiseerd. Later in 2006 bij het opstellen van het Fietsplan zijn meer dan 65 langzaam verkeerprojecten benoemd. Daarvan is inmiddels de helft is gerealiseerd.



Figuur 1.1 Voorzieningen tot en met 2010, Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2005

Voorzieningen (vracht)autoverkeer (anno 2005)

De **hoofdinfrastructuur** van de gemeente Pijnacker-Nootdorp bestond in 2005 in **noord-zuid-richting** uit de route:

- ✓ Randweg Nootdorp-Oudeweg-Noordweg-Westlaan-
 - Oostlaan-Klapwijkseweg.
- ✓ In **oost-west-richting** waren er twee routes:
- ✓ Randweg Nootdorp -Oudeweg-Molenweg-Brasserskade;
- ✓ Katwijkerlaan-Vlielandseweg-Oost- & Westlaan-Delftsestraatweg.

De centrale ligging van de gemeente Pijnacker-Nootdorp tussen grote steden als Den Haag en Rotterdam, maar ook Zoetermeer en Delft leidde in 2005 al tot **intensief autoverkeer via de hoofdinfrastructuur door de gemeente**. Door overbelasting van de omliggende autosnelwegen en een onvolledig regionaal wegennet werden deze lokale routes relatief zwaar belast. Zelfs de buitenwegen die parallelle routes vormen aan de hoofdwegstructuur werden steeds zwaarder belast (Nieuwkoopseweg, Zuideindseweg, Overgauwseweg, Oude Leedeweg). De glastuinbouw zorgde voor veel vrachtverkeer en tuindersverkeer. Dit verkeer reed in veel gevallen via smalle lokale wegen of wegen binnen de bebouwde kom die daar onvoldoende geschikt voor waren en dat ook nog steeds zijn.

Op diverse wegen in de gemeente waren **doseermaatregelen** van kracht. Zoals op de Nieuwkoopseweg in het buitengebied ter vermindering van sluipverkeer tussen Pijnacker (en verder) en de A12 richting Den Haag. Op de Laan der Zeven Linden in de Delfgauwse wijk Emerald was een selectief toegangssysteem geplaatst in de vorm van een bollard. Om te voorkomen dat doorgaand autoverkeer gedurende de spitsuren gebruik maakt van de weg om op de A13 te komen. Het betrof een tijdelijke maatregel totdat de N470 zou worden aangelegd. Op de Zuidweg in Pijnacker-zuid was een verbod voor autoverkeer van kracht met uitzondering van aanwonenden en ontheffinghouders. Hiermee werd beoogd doorgaand autoverkeer via de Europalaan over de Overgauwseweg en de Oude Leedeweg te voorkomen.

Voorzieningen (vracht)autoverkeer (anno 2012)

De **hoofdwegstructuur** van de gemeente bestaat in 2012 in **noord-zuid-richting** nog steeds uit één en dezelfde verbinding tussen Pijnacker en Nootdorp. In oktober 2012 is de Tuindersweg in gebruik genomen, waardoor er vanaf de Noordweg een tweede alternatief naast de Klapwijkseweg ontstaat. De effecten kunnen enkele maanden na de ingebruikname worden gemonitord en geëvalueerd. In 2016 volgt de Komkommerweg via de Delftsestraatweg en de Oostelijke randweg tussen de Katwijkerlaan en de N470. De N470 is de belangrijkste verandering in **oost-west-richting**. Als tweede verbinding naast de oorspronkelijke route Katwijkerlaan-Delftsestraatweg maakt inmiddels meer dan 60% tot 75% van het autoverkeer in Oost-west-richting gebruik van de N470. Met de ingebruikname van de Braslaan voert de oost-west-route inmiddels volledig over de randweg Nootdorp. De (positieve) effecten hiervan moeten nog worden gemonitord en geëvalueerd.

Ondanks o.a. de verbreding van de A12 en de aanleg van de N470 en N471 leidt onze centrale ligging nog steeds tot **intensief autoverkeer via de hoofdinfrastructuur door de gemeente**. Ook de glastuinbouw zorgt nog altijd voor veel verkeer. Door de aanleg van o.a. de Tuindersweg, de Komkommerweg en de Oostelijke randweg hoeft dit verkeer echter steeds minder gebruik te maken van smalle lokale wegen en wegen binnen de bebouwde kom, maar kan rechtstreeks worden aangetakt op de N470. Wat ook na 2016 nog ontbreekt is een directe ontsluiting van het noordwestelijke glastuinbouwgebied (verlengde Komkommerweg).

De bollard in Delfgauw is verwijderd. De **doseermaatregel** Nieuwkoopseweg is in 2007 vervangen door een selectieve afsluiting in de spitsperioden. Vanwege heroverweging van de Zijde weg door AckersWoude is besloten de afsluiting te handhaven. De Zuidweg is getransformeerd tot een langzaam verkeer verbinding in de nieuwe wijk Keijzershof. Bestuurlijk zijn verdere **ontmoedigingsmaatregelen tegen autogebruik** in deze bestuursperiode geen optie.

Voorzieningen openbaar-vervoer (anno 2005)

Trein. De gemeente werd in 2005 nog doorkruist door de spoorlijn Den Haag-Pijnacker-Rotterdam (Hofpleinlijn). De lijn had één station in Pijnacker. Aan de rand van de gemeente bevond zich ook nog de spoorlijn Den Haag - Gouda - Utrecht zonder station in de gemeente.

Tram en bus. HTM tramlijn 15 reed vanuit Den Haag CS via Den Haag HS en Ypenburg naar Nootdorp-centrum. Busmaatschappij Connexion bedien-de Pijnacker-Nootdorp met de volgende buslijnen:

- Lijn121: Delft NS–Delfgauw–Pijnacker–Zoetermeer NS– Centrum West;
- Lijn 131: Bergschenhoek–Berkel & Rodenrijs–Pijnacker gemeentehuis–Pijnacker NS–Pijnacker Noord–Nootdorp Centrum–Den Haag CS;
- Lijn 66: Bedrijvenpark Ruyven–Delfgauw Emerald–Delft Station;
- Lijn 60: Nootdorp–Brasserskade–Delft Station–Delft Voorhof;
- Lijn 62: Nootdorp–Ypenburg–Delft Station–Delft-Zuid;
- Lijn 33: Rijswijk Schaapweg–Rijswijk Station–Ypenburg–Leidschenveen.

Buurtbus. De vereniging ‘Buurtbus Pijnacker’ voerde in samenwerking met Connexion het beheer en organisatie van de buurtbus. De buurtbus reed op werkdagen om het uur gedurende de ochtend en middag. De buurtbus was voor iedereen toegankelijk. De bus volgde een vaste route via Oude Leede naar Pijnacker en weer terug. De buurtbus stopt ook op verzoek.

Regiotaxi Haaglanden. Het betrof zogenaamd Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Iedereen kon met dit systeem telefonisch een reis aanvragen en binnen het hele Haaglandengebied en 4 zones daarbuiten van deur tot deur worden vervoerd.

Treintaxi. Treintaxi was een deeltaxi voor treinreizigers. De kern Nootdorp werd bediend door de Treintaxi vanuit station Voorburg en de kern Delfgauw werd bediend door de Treintaxi vanuit station Delft. De kern Pijnacker werd niet bediend. Een kaartje kon worden gekocht bij de NS of de chauffeur.

Voorzieningen openbaar-vervoer (anno 2012)

Trein. De spoorlijn Gouda - Den Haag heeft een nieuw station Ypenburg gekregen in Den Haag, net buiten Nootdorp.

Metro. Metrolijn E van de RandstadRail (voormalige Hofpleinlijn) rijdt elke 10 minuten tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Slinge via o.a. Rotterdam Centraal. Deze metrolijn doet de gemeente aan met de haltes Nootdorp, Pijnacker-Centrum en Pijnacker-Zuid. Maandelijks stappen ±80.000 reizigers in. Rotterdam en Den Haag liggen op 20 minuten rijden.

Tram en Bus. HTM tramlijn 15 rijdt nog steeds. Langs de noordgrens van Nootdorp rijdt de nieuwe HTM-tramlijn 19 van Leidschendam naar Delft. Busmaatschappij Veolia bedient de drie enig overgebleven buslijnen:

- Lijn 121: Delft CS– Delfgauw–Pijnacker–Zoetermeer NS– Centrum West;
- Lijn 82: Tanthof–Delft station–Delfgauw;
- Lijn 60: Delft–Delft station–Nootdorp–Leidschenveen. Vanaf 2013 zal deze buslijn worden ingekort. Nootdorp wordt dan het eindpunt.

Buurtbus. Buslijn 484: ofwel de buurtbus rijdt nog steeds tussen Delfgauw en Pijnacker en sinds december 2011 ook tussen Nootdorp en Pijnacker, in ieder geval voor een termijn van één jaar. In oktober 2012 is het project geëvalueerd en beoordeeld. Het streven/ de eis van het Stadsgewest van 5000 passagiers is niet gehaald. Het Stadsgewest zet nu vraagtekens bij het continueren van (de financiële bijdrage aan) de buurtbus. Het beheer en organisatie van de buurtbus wordt nog steeds gevoerd door de vereniging ‘Buurtbus Pijnacker’ in samenwerking met Veolia.

Regiotaxi Haaglanden. De Regiotaxi bestaat nog steeds en wordt gezien als regulier OV. Mensen met een WMO indicatie kunnen de regiotaxi gebruiken tegen OV tarief, anderen tussen OV en commercieel tarief in.

Connexion Valys. De Valys is bedoeld voor mensen met een WMO indicatie die meer dan vijf zones buiten de regio willen reizen en daardoor geen gebruik kunnen maken van de Regiotaxi.

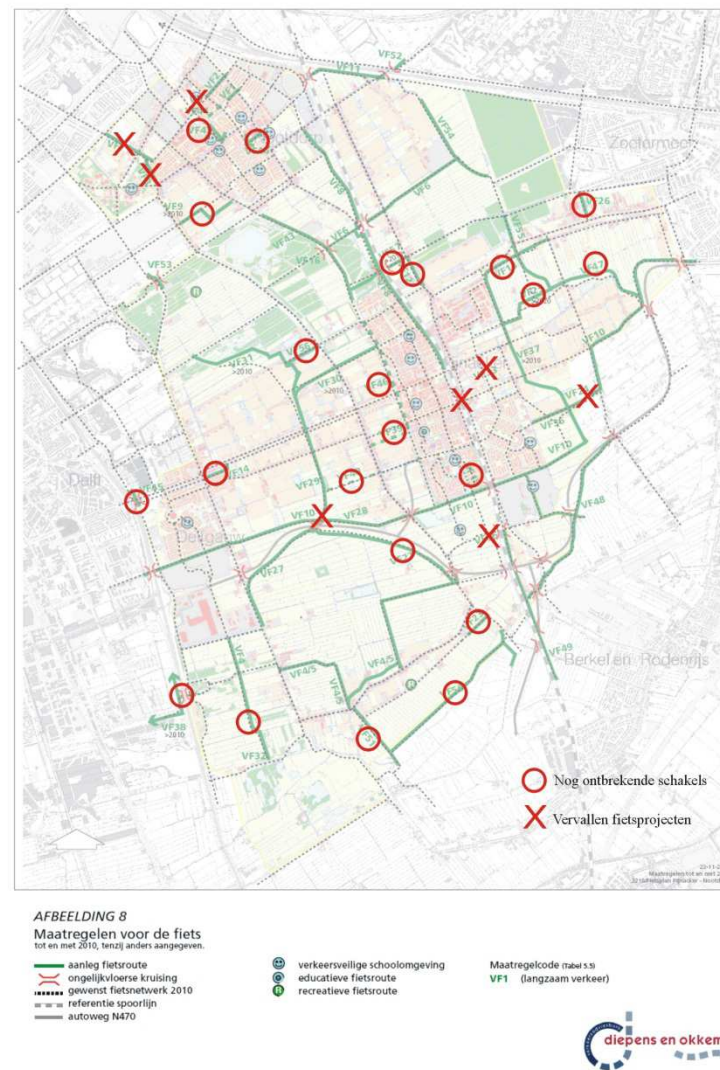
Voorzieningen voor de fiets

Vanwege de compactheid van de drie kernen waren, en zijn, de onderlinge afstanden tussen de verschillende ruimtelijke functies prima per fiets te overbruggen. Maar ook de relaties tussen de kernen was en is vanwege de afstand van maximaal 6 kilometer (Nootdorp - Oude Leede) goed te overbruggen. Het merendeel van de fietsvoorzieningen bevond zich in 2005 op of langs de belangrijkste wegen voor het autoverkeer. Met de komst van de nieuwe woonwijken nam het aantal solitaire fietsvoorzieningen al gestaag toe. In de groene gebieden waren in 2005 al verschillende solitaire fietsvoorzieningen gerealiseerd met een meer recreatieve functie.

In 2006 is het Mobiliteitsplan nader uitgewerkt in het Fietsplan Pijnacker-Nootdorp. Het ging in het Fietsplan om de maatregelen die genomen dienden te worden om het toenmalige fietsnetwerk van de gemeente Pijnacker-Nootdorp op het gewenste ambitieniveau te krijgen. Het ging daarbij uitdrukkelijk om het aanleggen van ontbrekende schakels en het verbeteren van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen voor zowel de rijdende als stilstaande fiets.

In het Fietsplan zijn 65 maatregelen en acties benoemd. De helft de genoemde projecten is inmiddels gerealiseerd of start in ieder geval nog in deze bestuursperiode. Een achttal projecten zijn in de loop van de jaren komen te vervallen. Voor de overige projecten is realisatie nog onzeker. In ieder geval niet voor 2015. Omdat de financiële dekking ontbreekt of omdat de fietsprojecten onderdeel zijn van nog onzekere integrale gebiedsontwikkelingsprojecten.

In figuur 1.2 is met de rode cirkels aangegeven welke maatregelen nog niet zijn genomen en welke schakels daardoor nog ontbreken. Bij het nieuw op te stellen Uitvoeringsprogramma zullen deze projecten opnieuw moeten worden bekeken.

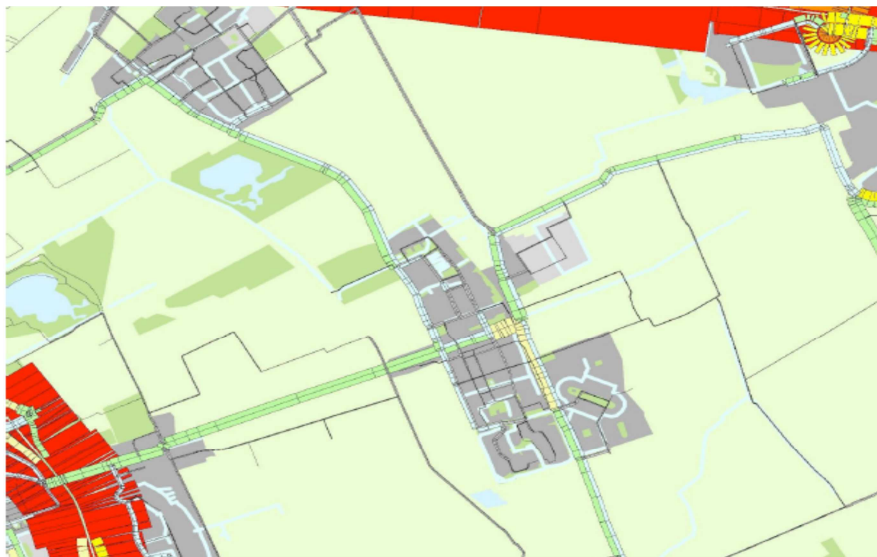


Figuur 1.2 Voorzieningen voor de fiets Fietsplan 2006

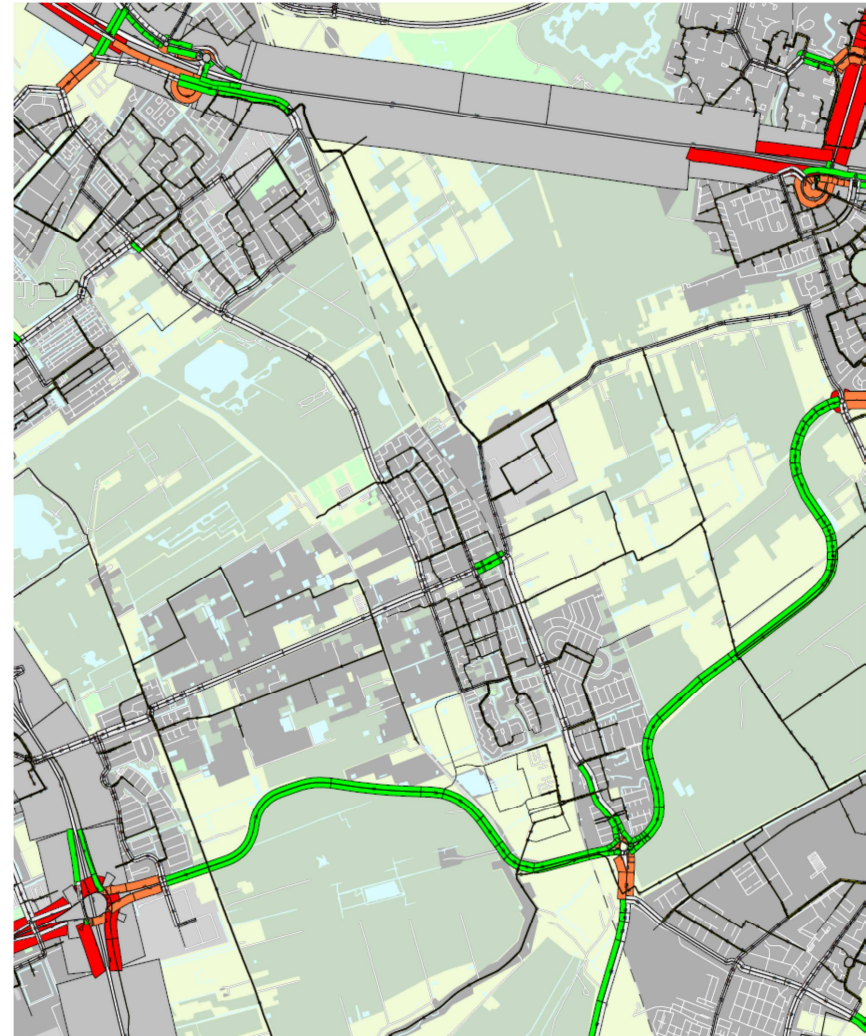
2. Wat hebben we bereikt?

Het Mobiliteitsplan is in 2005 opgesteld vanuit de behoefte aan een actuele beschrijving van het te voeren mobiliteitsbeleid na de fusie van Pijnacker en Nootdorp. De toenmalige verkeer en vervoer knelpunten vormde een belangrijke basis voor de in het Mobiliteitsplan voorgestelde maatregelen. De belangrijkste knelpunten hadden in 2005 vooral betrekking op de verkeersdruk, de verkeersonveiligheid en de parkeerdruk.

Uit de evaluatie blijkt dat een deel van de toenmalige knelpunten inmiddels is opgelost, maar dat er een even groot aantal nieuwe aandachtspunten voor in de plaats dreigt te komen. Problemen met de doorstroming, verkeersoverlast, verkeersveiligheid en parkeren zijn vandaag de dag de belangrijkste thema's.



Figuur 2.1 Verkeerssituatie 1-1-2003



Figuur 2.2. Verkeerssituatie 1-1-2011 (zonder Zijdeweg)

Doorstroming en verkeersoverlast

In het Mobiliteitsplan is de verkeersdrukke op verschillende wegen gedurende het avondspitsuur met behulp van het verkeersmodel weergegeven zoals in figuur 2.1. De dikte van de verschillende balkjes geeft de hoeveelheid autoverkeer weer. Als we deze afbeelding vergelijken met het geactualiseerde verkeersmodel in figuur 2.2, dan valt bijvoorbeeld op dat de Katwijkerlaan en de Delftsestraatweg veel minder druk zijn geworden, maar dat de verbinding Pijnacker-Nootdorp nog altijd veel verkeer heeft te verwerken. Ook het verkeer op de Klapwijkseweg is, mede door het schrappen van de Zijdeweg, niet afgenomen. Daar waar de auto's vroeger voor de spoorbomen stonden te wachten om het dorp in te komen, lijken de auto's straks voor de Klapwijkseknop te moeten wachten om het dorp weer uit te komen. Figuur 2.2 laat de situatie begin 2011 zien, dus nog zonder Tuindersweg, Komkommerweg, Oostelijke randweg en dus ook zonder Zijdeweg.

In het Mobiliteitsplan werden een tiental wegvakken onderscheiden als knelpunten met veel autoverkeer. In figuur 2.3 is te zien welke wegvakken dat waren ('rood' in 2005). Op basis van recente verkeerstellingen in het kader van de evaluatie, is geconstateerd dat meer dan de helft van die knelpunten op dit moment –voorlopig- lijkt opgelost ('groen' in 2011). De Oostlaan, de Klapwijkseweg en de Delftsestraatweg zijn en blijven, zonder aanvullende maatregelen, ook naar de toekomst toe een probleem ('rood' in 2011 & 2021). De verbinding Pijnacker-Nootdorp (Oudeweg/Noordweg) en de Oostlaan dreigen dat op de middellange termijn ('rood' in 2021) weer te worden. Eén en ander blijkt uit de actualisatie van het verkeersmodel. Uit de verkeerstellingen en de actualisatie van het verkeersmodel blijken er ook een zestal nieuwe aandachtspunten bijgekomen of nog bij te komen ('rood' in 2011 en/ of 2021). Daarnaast hebben knooppunten van wegen, afhankelijk van hun functie en vormgeving (ontwerp), een gelimiteerde capaciteit en doorstromingsnelheid. De verwachte toekomstige aandachtspunten op rotondes ('oranje' in 2021) staan daarom eveneens in de tabel vermeld.

Weg/ knooppunt	knelpunt in 2005	ontwerp capaciteit	intensiteit in 2011	intensiteit in 2021
Vlielandseweg				
Westlaan				
Delftsestraatweg oost				
Veenweg (spoor)				
Oostlaan (centrum)		10.000	9.000	11.000
Oudeweg/ Noordweg		15.000	11.000	18.000
Oostlaan (spoor)		15.000	17.000	19.000
Klapwijkseweg		15.000	17.000	22.000
Delftsestraatweg in Delfgauw		5.000	13.000	11.000
Molenweg		10.000*	13.000	4.000
Aandachtspunten verkeersoverlast (oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, milieuhinder)				
Kerkweg		5.000	10.000	12.000
Kerkweg/ Veenweg		5.000	6.000	7.000
Hofweg		15.000	19.000	24.000
Oosteinde/ Kruisweg		5.000	10.000	8.000
Meidoornlaan		10.000*	6.000	6.000
Nieuwkoopseweg		5.000	2.000	5.000
Aandachtspunten doorstroming op basis van knooppuntcapaciteiten				
rotonde Westlaan/Nootdorpseweg		20-25.000	20.000	26.000
rotonde Klapwijkseweg/Rietlanden		20-25.000	18.000	22.000
rotonde Oostlaan/Klapwijkseweg		20-25.000		20.000
rotonde Oostlaan/Emmastraat		20-25.000	20.000	23.000
rotonde Hofweg/Veenkamp		20-25.000	19.000	24.000
rotonde Hofweg/Heron		20-25.000	17.000	20.000
rotonde N470/Berkelseweg		35-40.000	31.000	42.000
rotonde N470/Laan van Ruyven		35-40.000	29.000	48.000
rotonde N470/Komkommerweg		35-40.000		36.000
rotonde N470/Tuindersweg		35-40.000		35.000
rotonde N470/Oostelijke randweg		35-40.000		31.000
rotonde Molenaar Blonkweg/Oudeweg		20-25.000	15.000	22.000

*capaciteit wordt teruggebracht tot 5000

Figuur 2.3 Aandachtspunten verkeersdrukke

(kruispunten met verkeerslichten ontbreken omdat deze nu nauwelijks problemen opleveren en naar de toekomst toe zijn voorbereid op hoge intensiteiten)

Verkeersveiligheid

Aan de hand van de geregistreerde ongevallen is in het Mobiliteitsplan 2005 een beeld gegeven van de objectieve verkeersonveiligheid. Daaruit kwam naar voren dat de letselongevallen zeer verspreid over de wegvakken en kruispunten plaatsvonden. Zowel in de oudere wijken als in de nieuwe(re) wijken (Delfgauw) vonden ongevallen plaats. Dit gold voor de hoofdwegenstructuur maar ook voor de woon- en buurtstraten. Uit het totaal aantal ongevallen is destijds een top twaalf samengesteld van kruispunten en wegvakken die nadere aandacht verdienden. In de jaren daarna is het nodige in gang gezet. Woonwijken, woonerven en wegen zijn duurzaam veilig ingericht. Daarnaast is de gemeente zich meer gaan richten op gedragsbeïnvloeding en verkeersveilige schoolomgevingen en schoolfietsroutes. Het absolute aantal verkeersslachtoffers stabiliseert zich al jaren gemiddeld tussen de 5 en 10 gewonden en 0 tot 2 verkeersdoden per jaar. Dit ondanks de regionale en lokale stedelijke groei en de toename van het autoverkeer.

In 2011 heeft Verkeersadviesbureau VIA in opdracht van de gemeente een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd op basis van geregistreerde ongevallen en gevoelens van verkeersonveiligheid op locaties in de gemeente. Deze analyse was een afspraak uit het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014. VIA kwam tot de conclusie dat de gemeente in de afgelopen jaren het nodige in gang heeft gezet maar dat de verkeersveiligheid nog verder kan worden verbeterd. Figuur 2.4 laat zien dat er van de twaalf verkeersonveilige situaties uit 2005, vier nog steeds niet helemaal veilig zijn of ervaren worden. Daarnaast zijn er vijf nieuwe onveilige plaatsen bijgekomen. Van de negen huidige knelpunten worden er vier (deels) nog in deze bestuursperiode aangepakt. Voor de vijf andere onveilige locaties is op dit moment onvoldoende geld beschikbaar. De aanpak van deze locaties komt in ieder geval terug in het nieuw op te stellen Uitvoeringsprogramma. Daarin zal ook aandacht worden besteed aan wegen waar uit de evaluatie van klachten en snelheidsmetingen is gebleken dat er te hard wordt gereden (figuur 2.5)

Verkeersonveilige situaties (incl.VIA)	2005	2011	2013
Zuideindseweg			
Katwijkerlaan		VIA	aanpassen fietspad snelheidsremmende maatregelen
Oostlaan-klapwijkseweg		VIA	fiesoversteek Vlielandseweg reconstructie kruispunt
Delftsestraatweg		VIA	verbeteren komgrens
Delftsestraatweg Delfgauw			
Kruispunt A13 afslag Ruyven - N470 Delfgauw			
Vlielandseweg			
Noordweg			
Kruispunt Nobellaan Noordweg			
Oudeweg in nootdorp		VIA	aanbrengen fietsstroken reconstructie kruispunten
Oudeweg/Noordweg			
Zuidpoldersingel			
Nieuwe aanvullende verkeersonveilige situaties obv het onderzoek van VIA			
Emmastraat/ Meidoornlaan			30km/h oversteek & fietspad naast kerk
Kruispunt Kerkweg/ Julianalaan			reconstructie
Kruispunt Laan van Nootdorp			reconstructie
Kruispunt Kruisweg de Poort			30 km/h en reconstructie
Nieuwkoopseweg			snelheidsremmende maatregelen

*Figuur 2.4 verkeersonveilige situaties en (te nemen) maatregelen
In groen de situaties waar effectieve maatregelen zijn of nog worden genomen.*

weg	toegestane maximum snelheid	maximum snelheid 50% weggebruikers	maximum snelheid 35% weggebruikers
Hofweg	50	52	59
Oosteinde	30	42	51
Kerkweg	30	41	47
Klapwijkseweg	50	54	61
Delftsestraatweg	30	35	42
Katwijkerlaan	60	63	70
Nieuwkoopseweg	50	49	63

*Figuur 2.5 wegen met overschrijding van de maximum snelheid
Aangehouden snelheden door 50% en 35% van het verkeer. 15% rijdt nog harder.*

Parkeren

Zowel in 2005 als vandaag de dag komen bij de gemeente regelmatig klachten binnen over een tekort aan parkeerplaatsen in bepaalde woonwijken. Als oorzaak werd in het Mobiliteitsplan onder andere aangegeven dat de vroeger bij de bouw van de wijk gehanteerde parkeernorm niet meer volstond door het toegenomen autobezit (kinderen binnen gezinnen hebben een auto, naast een eigen auto staat ook vaak een bedrijfsauto voor de deur). Dit probleem doet zich ook vandaag de dag nog voor en is niet altijd overal op te lossen, door een gebrek aan ruimte en beperkte financiële middelen. In 2006 is de gemeente in het Integraal Parkeerbeleidsplan daarom opzoek gegaan naar de mogelijkheden voor een optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeercapaciteit. Vergunningparkeren is een van de maatregelen die inmiddels op verschillende plekken in de gemeente is ingevoerd. In 2008 is ook nog het Parkeeractieplan opgesteld om met betrekkelijk eenvoudige middelen en ingrepen de parkeerdruk in de grootste probleemgebieden enigszins terug te brengen.

Figuur 2.6 laat zien dat maar een deel van de parkeerproblemen uit het verleden ('rood' in 2005) voorlopig is opgelost ('groen' in 2011) en dat er een nieuw aandachtsgebied is bijgekomen ('rood' in 2011). Uit een evaluatie van recent parkeeronderzoek en parkeertellingen is gebleken dat de parkeerdruk in (delen van) de gemeente blijft toenemen. De verwachting is dat ook in andere wijken en de centrumgebieden de parkeerdruk de komende jaren nog gaat toenemen als gevolg van de autonome groei van het autobezit met 1,5% per jaar. Om bij nieuwe ontwikkelingen op deze te verwachte groei te anticiperen heeft de gemeente, recent nieuwe actuele parkeernormen vastgesteld. Nieuwe parkeernormen bieden echter geen oplossing voor bestaande situaties. Reden om het bestaande Parkeerbeleidsplan in 2013 te actualiseren en wellicht nieuwe (norm) afspraken te maken.

Bijvoorbeeld over parkeren op eigen terrein en voor bijzondere doelgroepen of met een onderscheid tussen bestaande wijken en nieuw te bouwen wijken. Ook de parkeerdruk op en rond de P&R-terreinen in de gemeente vraagt aandacht. Bestuurlijk is in het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 uitgesproken dat de invoering van betaald parkeren in deze bestuursperiode in ieder geval geen optie is. De gemeente bepaald echter niet de parkeertarieven in de centrumgarages. Ontwikkelingen die in de nieuwe parkeernota meegenomen worden, zijn o.a. oplaadpunten voor elektrische auto's en zogenaamde deelauto's.

Kern	Deelgebieden	parkeerdruk	
		2005	2011
Nootdorp	Ypenbrug De Venen		
Nootdorp	Ypenburg overig		
Nootdorp	Vrouwtjesland		
Nootdorp	Nieuweveen		
Nootdorp	Centrum		
Nootdorp	Plan west		
Nootdorp	Achter het raadhuis		
Nootdorp	's-Gravenhout		
Pijnacker			
Pijnacker	Pijnacker noord		
Pijnacker	Centrum		
Pijnacker	Omgeving Westlaan		
Pijnacker	Dorp		
Pijnacker	Koningshof		
Pijnacker	Klapwijk		
Pijnacker	Tolhek		
Pijnacker	Keizershof		
Delfgauw			
Delfgauw	Emerald		
Delfgauw	Oude Delfgauw		

Figuur 2.6 Parkeerdruk

In rood: de locaties waar overdag minder dan 15% en 's-Avonds minder dan 10% van de aanwezige parkeerplaatsen nog vrij is.

3. Wat is er veranderd?

Het mobiliteitsplan is in 2005 ontwikkeld in samenhang met de Nota Integrale Toekomstvisie Visie (Pit!) waarbij rekening is gehouden met beleidlijnen van hogere overheden als rijk, provincie en stadsgewest. Nu 7 jaar later is Pit! vervangen door een nieuwe Toekomstvisie en is van die beleidlijnen weinig meer over. Nieuwe beleidsnota's van provincie en rijk en zelfs een geheel nieuw ministerie bepalen mede het actuele mobiliteitsbeleid. Bij het Stadsgewest Haaglanden is nog het minst veranderd, alleen wordt die bestuurslaag inmiddels bedreigd door de vorming van een nieuwe Vervoersautoriteit in metropoolverband.

In 2005 ging het Ministerie van Verkeer & Waterstaat nog over het Verkeers- en vervoersbeleid van het Rijk. Het rijksbeleid was in die tijd gefundeerd op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) terwijl de nieuwe Nota mobiliteit nog in de maak was. Inmiddels heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de taken van V&W overgenomen en vormt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), samen met de MIRT het belangrijkste beleidskader van het Rijk op het gebied van verkeer en vervoer. Ook de provincie heeft dankzij de wettelijke verplichting in de Wet ruimtelijke ordening een eigen provinciale structuurvisie (PSV) die alleen niet in de plaats is gekomen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP). Het Stadsgewest Haaglanden hanteert nog steeds de (deels geactualiseerde) Regionale Nota Mobiliteit (RNM) uit 2005. De gemeente heeft de oude basis voor het mobiliteitsplan, de Nota Integrale Toekomstvisie Pit! vervangen door een nieuwe Toekomstvisie 2040. Nieuw is ook de opzet van de programmabegroting vanaf 2013. Daarin is per programma een zogenaamde doelenboom opgenomen waarin duidelijk is aangegeven wat we met het programma willen bereiken (effect) en wat we daarvoor gaan doen (prestatie/ inspanning). In figuur 3.1 ziet u de doelenboom voor het programma Mobiliteit. Deze vormt straks de basis voor het nieuw op te stellen Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Mobiliteit

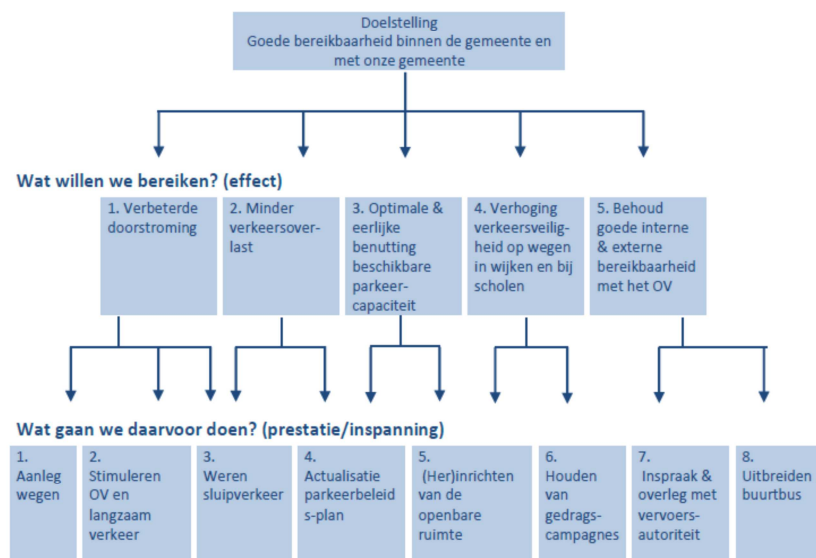
3

Algemene omschrijving

Het beleidsprogramma mobiliteit van de gemeente Pijnacker-Nootdorp is erop gericht, de voorzieningen te realiseren die nodig zijn om de mobiliteit van (het toenemende aantal) inwoners en bedrijven mogelijk te maken.

Kaderstellende nota's

De kaderstellende nota's voor dit programma zijn opgenomen in bijlage.....



Figuur 3.1 Doelenboom programma Mobiliteit

Het Rijk en de SVIR

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) is in 2010 ontstaan door de samenvoeging van de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (V&W). Het ministerie van I&M heeft de zorg voor verkeer, ruimtelijke indeling, water- en milieubeheer. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. De SVIR vervangt verschillende nota's, zoals:

- ✓ De Nota Ruimte;
- ✓ de Structuurvisie Randstad 2040;
- ✓ de Nota Mobiliteit;
- ✓ de MobiliteitsAanpak;
- ✓ de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Zij kunnen aldus het Rijk afwegen welke locatie het beste is voor bijvoorbeeld een nieuw bedrijventerrein. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, waterveiligheid en een degelijk wegennet. In de SVIR geeft het kabinet aan hoe het de bereikbaarheid in Nederland de komende jaren wil verbeteren. Bijvoorbeeld door in de Randstad standaard snelwegen van 2x4 rijstroken aan te leggen.

Een apart en voor Infrastructuur en Milieu belangrijk onderdeel van de Rijksbegroting is het Infrastructuurfonds. Dat is een begrotingsfonds waaruit de aanleg en het onderhoud van rijkswegen, spoor en vaarwegen wordt betaald. Bij het Infrastructuurfonds hoort het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT gaat over de samenhang tussen ruimtelijke projecten zoals woningbouw, natuur en de aanleg van bedrijventerreinen en infrastructuur.

Elk jaar verschijnt een MIRT-projectenboek. Dat biedt een overzicht van alle wegen-, spoor- en waterprojecten die op de rol staan of worden uitgevoerd en waar het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij betrokken is. Tot 2020 zijn de rijksbudgetten verdeeld en vastgelegd. De volgende MIRT periode loopt van 2020 tot 2028, waarin vooralsnog afspraken zijn gemaakt voor de periode 2021-2024.

In de MIRT Verkenning Haaglanden brengen Rijk, Stadsgebied en de provincie Zuid-Holland kansen, knelpunten en oplossingen in kaart om de regio Haaglanden op lange termijn bereikbaar en leefbaar te houden. Op 15 mei 2012 hebben de partijen een akkoord bereikt over de MIRT Verkenning Haaglanden. De vastgestelde voorkeursbeslissing gaat uit van nieuwe rijstroken voor doorgaand verkeer op de A4. Op de provinciale weg N211 (Wippolderlaan) bij Den Haag Zuid, de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en de N14 in Leidschendam komen ongelijkvloerse kruisingen en ruimere opstelvakken waardoor het verkeer vlotter kan doorstromen.

De provincie en mobiliteit

Sinds 2010 beschikt ook de provincie evenals het rijk over een structuurvisie. Anders dan bij het rijk is deze visie alleen in de plaats gekomen van de 4 streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte. In de 'Visie op Zuid-Holland' beschrijft de provincie vooral haar ruimtelijke doelstellingen en provinciale belangen (structuurvisie), stelt zij regels aan ruimtelijke ontwikkelingen (verordening) en geeft zij aan wat nodig is om dit te realiseren (uitvoeringsagenda). Een divers en samenhangend stedelijk netwerk is een van de vijf hoofdthema's uit de visie. Onder meer door versterking van de bereikbaarheid in en van het stedelijk netwerk, waaronder de ontwikkeling van StedenbaanPlus. Formeel is het provinciaal verkeer- en vervoerbeleid van beperkt belang aangezien het stadsgebied Haaglanden als kaderwetgebied het regionale mobiliteitsbeleid formuleert waaraan de gemeente Pijnacker-Nootdorp uitwerking moet geven.

Het provinciale beleid is wel van belang voor provinciale wegen, fietspaden en vaarwegen. In diverse documenten valt te lezen wat de provincie wil bereiken:

- ✓ Het 'Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (MPI)' geeft inzicht in de besteding van het geld voor nieuwe infrastructuur;
- ✓ in het 'Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan' staat de langetermijnvisie voor het verkeer- en vervoerbeleid in Zuid-Holland;
- ✓ de 'Beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart 2006' bevat het beleid en de wensbeelden voor de 143 kilometer vaarweg, die de provincie in beheer heeft;
- ✓ een beeld van de verkeersontwikkelingen in Zuid-Holland uit de achterliggende periode (1996-2006) vindt u in de 'Monitorrapportage Verkeer en Vervoer 2007';
- ✓ het Handboek Ontwerpcriteria Wegen' is een handig naslagwerk met uitgangspunten voor het ontwerp van een nieuwe of bestaande weg.

Het Stadsgewest en de Regionale Nota Mobiliteit

Eind 1996 is het Tweede Regionale Verkeers- en Vervoerplan van het stadsgewest Haaglanden (RVVP) vastgesteld. Voor de gemeente stonden hierin relevante zaken vermeld, waaronder een randweg richting Pijnacker (langs de Hofpleinlijn) als regionaal studieproject. In 2005 heeft het stadsgewest haar beleid geactualiseerd in de Regionale Nota Mobiliteit (RNM). Het streven is dat in 2020:

- ✓ 40% meer reizigers deelnemen aan het openbaar vervoer ten opzichte van 2005;
- ✓ mensen meer gebruikmaken van de fiets;
- ✓ kortere en beter voorspelbare reistijden zijn voor automobilisten (vooral in de spits);
- ✓ er minder verkeersslachtoffers zijn;
- ✓ er sprake is van een beter en gezonder leefklimaat.

In de nota en het bijbehorende supplement is veel aandacht voor het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets, o.a. door RandstadRail en het oplossen van knelpunten in het regionale fietsroutenet. Haaglanden stond achter een spoedige aanleg van o.a. de N470 en de A4 Delft-Schiedam.

Op dit moment ontvangt het Stadsgewest Haaglanden jaarlijks circa 235 miljoen euro van het Rijk. Dit geld wordt besteed aan het openbaar vervoer, aanleg van infrastructuur, verkeersveiligheid, fiets- en parkeervoorzieningen bij stations en maatregelen om de files te verminderen. Sinds 2005 heeft de gemeente bijna 34 miljoen euro subsidie van het Stadsgewest ontvangen en verwacht nog zo'n 13 miljoen euro voor de aanleg van onder andere de Komkommerweg en de Oostelijke randweg. Tegelijkertijd draagt de gemeente jaarlijks meer dan 9 euro per inwoner bij aan het regionale mobiliteitsfonds. Sinds 2005 gaat het om een totaalbedrag van iets meer dan 2 miljoen euro.

De Metropoolregio MRDH

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is het gebied dat nu de huidige stadregio's Rotterdam en Haaglanden omvat. Tussen (de 24 gemeenten in) de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden wordt de laatste jaren al steeds meer samengewerkt. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn de Randstadrail en de MIRT-verkenning daar goede voorbeelden van. Het proces raakte in een stroomversnelling toen het kabinet Rutte aangaf per 1 januari 2013 de wgr+ te willen afschaffen. De gemeenten Den Haag en Rotterdam hebben toen het initiatief genomen voor het Plan Metropoolregio 'Vernieuwend Besturen', dat in december 2011 aan de minister van BZK is aangeboden. Bestuurlijke teams van vertegenwoordigers van de 24 gemeenten binnen de Metropoolregio zijn vervolgens van start gegaan met het opstellen van een inhoudelijke agenda aan de hand van drie strategieën onderverdeeld in zeven praktische pijlers.

Eén van de strategieën is een 'Betere benutting van het daily urban system'. Juist op dit thema zou de samenwerking binnen de Metropoolregio het eerst en het meest vergaand gestalte moeten krijgen: 'één Vervoersautoriteit voor het hele gebied, waarbij taken en middelen rechtstreeks door het Rijk aan de Vervoersautoriteit zouden moeten worden toegekend'. Speerpunten van deze Vervoersautoriteit zijn:

- ✓ Versterking van openbaar vervoer (ontwikkeling en exploitatie);
- ✓ Versterking van het wegennetwerk;
- ✓ Mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement.

Ondanks de val van het kabinet is in mei 2012 besloten om de 24 gemeenteraden, colleges en burgemeesters hun zienswijze te vragen op 'de voorstellen voor de inrichting van de metropoolregio'. Het aanbieden van het zienswijzendocument aan de 24 gemeenteraden kan niet helemaal los worden gezien van de landelijke politieke situatie. Het is nu duidelijk dat de Vervoersautoriteit in ieder geval voorlopig nog via de huidige stadsregio's vorm krijgt. In de voorstellen voor de inrichting wordt daarom ingezet op een samenwerking tussen de 24 gemeenten in één gemeenschappelijke regeling, waarvan verkeer & vervoer een onderdeel vormt. De Vervoersautoriteit zou als opdracht de uitvoering van de OV-concessietaak voor het regionaal openbaar vervoer meekrijgen en de efficiënte inzet van de financiële middelen (BDU) ten behoeve van regionaal openbaar vervoer, investeringen in regionale infrastructuur en verkeersmanagement. In de voorstellen is de Vervoersautoriteit 'de partner in de regio' voor het Rijk in het overleg over het MIRT2, het OV en bij verkeersmanagement.

Als het gaat om het grondgebied wordt de Vervoersautoriteit in eerste instantie operationeel gemaakt voor de 24 gemeenten. De twee huidige stadsregio's hebben namens de 15, respectievelijk 9, gemeenten lopende beleids- en investeringsprogramma's. Deze programma's lopen voorsnag gewoon door.

In 2012 staat de opbouw van de Vervoersautoriteit voorop. De eerste stap is de beschrijving van de taken, verantwoordelijkheden en rollen die de Vervoersautoriteit bij de verschillende taken zou moeten vervullen. Als deze stap eenmaal is gezet kunnen uitspraken worden gedaan over de kwaliteit en de kwantiteit van de benodigde ambtelijke organisatie. Daarna start de fase waarin de organisatie vorm gaat krijgen. Het jaar 2013 zal in het teken staan van het verder "inregelen" van de organisatie. De jaren daarna staan in het teken van verdere integratie en uniformering. Er zal een nieuwe strategische beleidsagenda worden opgesteld (afgestemd op de andere strategieën, programma's en projecten van de Metropoolregio), een nieuw investeringsprogramma worden gemaakt en nieuwe aanbestedingen van OV-concessies worden voorbereid. De verwachting is dat dit proces enkele jaren in beslag zal nemen.

De Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp 2040

In juni 2012 heeft de raad de nieuwe Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp 2040 vastgesteld als vervanger van de Nota Integrale Toekomstvisie Pit! Voor de langere termijn zal de toekomstvisie richtinggevend zijn in het vormen van de politieke agenda (gemeenteraadsverkiezingen 2014), evaluatie en actualisatie van beleid en programmering van ontwikkelingen. Aandachtspunten uit de toekomstvisie voor het programma Mobiliteit zijn:

- ✓ Bereikbaarheid basisvoorzieningen in de kernen garanderen;
- ✓ Bereikbaarheid voorzieningen in omliggend stedelijk gebied bevorderen;
- ✓ Bereikbaarheid recreatieve groengebieden vanuit Pijnacker-Nootdorp en omgeving.

In de nieuwe structuurvisie zullen deze aandachtspunten meegenomen moeten worden.

4. Welke maatregelen hebben we genomen?

Het Mobiliteitsplan beschrijft de Beleidsvisie Mobiliteit voor de periode tot 2025 in de vorm van strategische hoofdlijnen en een streefbeeld voor de mobiliteitsontwikkeling. De waarden uit de strategische hoofdlijnen van toen zijn niet veranderd en vinden we vandaag de dag terug in onder andere de bestuurlijke Agenda 2010-2014. Ook het destijds geschetste streefbeeld voor de mobiliteitsontwikkeling is nog steeds actueel en is herkenbaar in de nieuwe Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp 2040 en het Bestuurlijke Uitvoeringsplan 2010-2014. Anders is het met de planuitwerking in beleidsmaatregelen voor de verschillende thema's uit het Mobiliteitsplan. De meeste maatregelen zijn inmiddels genomen. Wat overblijft vraagt om herziening bij het nieuw op te stellen Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

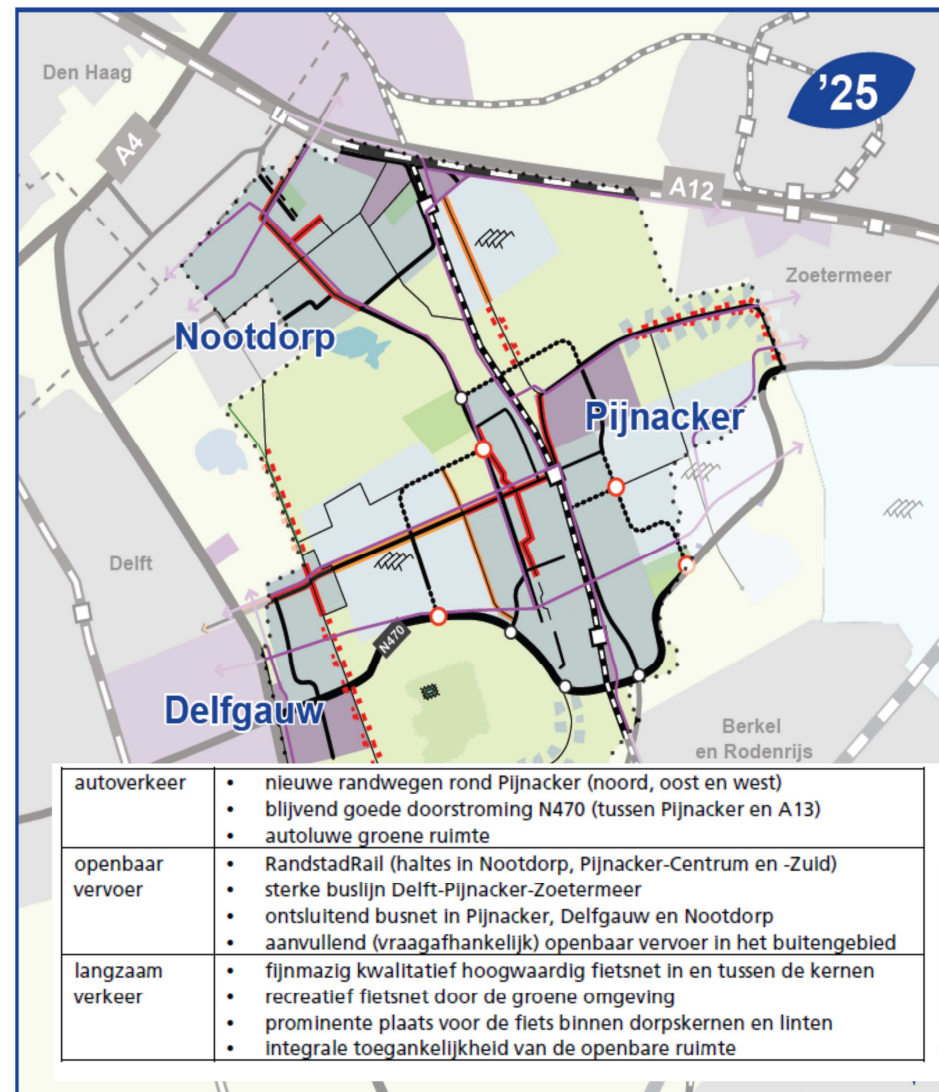
De waarden uit de strategische hoofdlijnen die in 2005 richtinggevend waren voor de mobiliteitsontwikkeling en nog altijd actueel zijn:

-behoud van het dorps karakter - kwaliteit groen ruimte - afstemming bouwlocaties en mobiliteit - aandacht voor maatschappelijke effecten.

Figuur 4.1. is een illustratie van het streefbeeld uit de Nota Integrale Toekomstvisie Pit! Met daar onder een samenvatting in woorden uit het Mobiliteitsplan 2005.

De planuitwerking in het beleidsplan had betrekking op zeven thema's/onderwerpen. In dit hoofdstuk lopen we per thema de in 2005 beschreven beleidsmaatregelen (onderstreept) één voor één langs, voorzien van een korte, actuele beleidsanalyse. De thema's zijn:

-autoverkeer – openbaar Vervoer – langzaam verkeer – verkeersveiligheid – parkeren- leefbaarheid – monitoring van het mobiliteitsbeleid.



Figuur 4.1 Streefbeeld Mobiliteit uit de Nota integrale Toekomstvisie Pit!

Beleidsmaatregelen Autoverkeer

Tot 2010 eerst bestaande ambities afronden: N470 en randweg Nootdorp
Gereed!

Spaarzaam omgaan met aanleg nieuwe weginfrastructuur

Is terug te vinden in het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 waarin zowel wordt gevraagd om heroverweging van de Zijdeweg als ook om herijking van de randwegambities en de verbinding Pijnacker-Nootdorp. In het kader van AckersWoude is om financiële redenen inmiddels besloten om de Zijdeweg niet aan te leggen. De randwegambities en de verbinding Pijnacker-Nootdorp worden meegenomen bij de nieuwe structuurvisie, die in de zomer van 2013 in ontwerp wordt aangeboden aan de raad om vrij te geven voor inspraak.

Randwegen om autoverkeer zoveel mogelijk buiten de kernen om te leiden

Randweg Nootdorp is gereed, evenals de Tuindersweg in Pijnacker. De Komkommerweg en de Oostelijk randweg zijn naar verwachting in 2016 gereed.

Aandacht voor fasering, afstemming & communicatie bij werk aan de weg

Verschillende werkzaamheden aan wegen worden zoveel mogelijk gecombineerd. Overlast is niet altijd te voorkomen, maar weggebruiker worden van te voren wel op de hoogte gesteld van de mogelijke overlast via internet, krantenberichten en bebording.

Wegverbinding N470-Europalaan ter ontsluiting van Pijnacker west (2010)

Gereed! 2 jaar later dan gepland.

Verlengde Oostlaan als uitbreiding van de centrumas van Pijnacker (2010)

In het kader van AckersWoude is om financiële redenen besloten af te zien van de verlengde Oostlaan.

Westelijke randweg Pijnacker primair voor glastuinbouw (voor 2010), op termijn voor ontsluiting van Pijnacker west

De verbinding N470-Delftsestraatweg is naar verwachting in 2016 gereed. Voor de verbinding Delftsestraatweg – Hoefslag zijn op dit moment geen financiële middelen beschikbaar.

Oostelijke randweg primair voor bedrijven Boezem/Reesloot en Klapwijk-noord (voor 2010), op termijn voor ontsluiting Pijnacker oost

Het deel van de Oostelijke randweg voor de Boezem is gereed. De Oostelijke randweg als geheel, inclusief aansluiting op de N470 is naar verwachting gereed in 2016. Zowel AckersWoude als het oostelijke glastuinbouwgebied, worden op de Oostelijke randweg aangesloten. De oostelijke woonwijken Klapwijk en Tolhek vooralsnog niet.

Noordelijke randweg Pijnacker als alternatieve route voor de Oostlaan door het centrum (eventueel na 2025)

In de Bestuurlijke Agenda is besloten dat de noordelijke randweg rond de woonwijk Pijnacker-Noord definitief van de baan is.

Aandachtspunt 1: Groei verkeer Delftsestraatweg maakt goede doorstroming N470 noodzakelijk (na 2010 maar voor 2025).

Meenemen bij opstellen Uitvoeringsprogramma en de Structuurvisie.

Aandachtspunt 2: Nieuwe wegverbinding tussen Pijnacker en Nootdorp koppelen aan eventuele ontwikkeling Noukoop op lange termijn (na 2025)

Meenemen bij opstellen Structuurvisie.

Aandachtspunt 3: Regionale studie naar wegverbinding N470 - A12

Meenemen bij opstellen Structuurvisie.

Bewegwijzering Autoverkeer

Gereed in 2012! Op basis van het Beleidsplan bewegwijzering uit 2005.

Sluipverkeerwerende maatregelen

Ontmoedigingsmaatregelen tegen autogebruik zijn volgens de Bestuurlijke Agenda 2010-2014 op dit moment geen optie.

Visie verkeersfunctie Wegen

Conform de Toekomstvisie 2010 Duurzaam Veilige functie van wegen uit het mobiliteitsplan. Daarna verder uitgewerkt Gemeentelijke standaard essentiële herkenbaarheidskenmerken (2008).

Beleidsmaatregelen Openbaar vervoer

Prioriteit aan de ontwikkeling van RandstadRail met goed bereikbare en veilige haltes

Gereed!

Versterken bestaande busverbinding Delft – Pijnacker – Zoetermeer, geen nieuwe tram- of buslijn langs N470

Gereed!

Handhaven ontsluitende buslijnen

Geldt voor:

- Lijn 121: Delft–Delfgauw–Pijnacker–Zoetermeer;
- Lijn 66 (nu 82): Delfgauw-Delft;
- Lijn 60: Delft-Nootdorp.

Verdwenen zijn:

- Lijn 62: Nootdorp - Delft Station
- Lijn 33: Rijswijk–Ypenburg–Leidschenveen.
- Lijn 131: Bergschenhoek–Berkeel & Rodenrijs–Pijnacker–Nootdorp-Den Haag.

Initiëren en stimuleren van ontsluitend en vraagafhankelijk vervoer in aanvulling op het hoofdlijnenet

Buurtbus 484 past in deze ambitie. Door ook zelf in de kosten bij te dragen stimuleert de gemeente het openbaarvervoergebruik en voorziet zij in een sociale behoefte aan vervoer.

Openbaar-vervoervriendelijke maatregelen

In zijn algemeenheid wordt voor alle routes uitgegaan van infrastructuur zonder verticale snelheidsremmende maatregelen. Op plaatsen waar een snelheidsremmer nodig is worden zoveel als mogelijk 'OV-vriendelijke maatregelen' toegepast zoals een maldense drempel of wegversmalling.

Aanleg van nieuwe haltekommen openbaar vervoer

Niet nodig gebleken. Alleen bij de laan van Nootdorp zal er nog dit jaar één worden aangelegd.

Toegankelijkheid van de halte en het voertuig

Gereed!

Haltevoorzieningen

Gereed!

Informatievoorziening

In uitvoering. Nog dit jaar gereed.

Beleidsmaatregelen Langzaam verkeer

Prominente plaats voor de fiets: Een heel leven op de fiets

Verder uitgewerkt in het Fietsplan (2006).

Ontbrekende schakels in fietsnetwerk aanvullen en kwaliteit verbeteren

Verder uitgewerkt in het Fietsplan (2006).

Goede fietsvoorzieningen naar en bij winkels, scholen, haltes en bedrijven als alternatief voor de auto

Verder uitgewerkt in het Fietsplan (2006).

Recreatief netwerk van fiets-, wandel- en ruiterpaden vanuit de dorpskernen door de groene ruimte

Verder uitgewerkt in het Fietsplan (2006) en het Ruiterpadenplan (2010).

Bromfietsverkeer op de rijbaan

Gereed!

Vorrangssituatie fietsers op rotondes

Gereed!

Grote verblijfsgebieden

Conform de Toekomstvisie 2010 Duurzaam Veilige functie van wegen uit het Mobiliteitsplan.

Integrale toegankelijkheid van de openbare ruimte is randvoorwaarde

De inrichting van wegen en paden moeten voldoen aan de gemeentelijke Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR), waarin ook aandacht wordt besteed aan de toegankelijkheid van straten en wegen voor kinderwagens, invalidenwagens en dergelijke.

Beleidsmaatregelen Verkeersveiligheid

Wegcategorisering

Verder uitgewerkt in Gemeentelijke standaard essentiële herkenbaarheidskenmerken (2009).

Herkenbaarheid en inrichting

Verder uitgewerkt in Gemeentelijke standaard essentiële herkenbaarheidskenmerken (2009).

Aangepaste maatregelen op openbaar-vervoerroutes en routes hulpdiensten

Openbaar vervoer en hulpdiensten in het algemeen en de brandweer in het bijzonder stellen eisen aan een goede berijdbaarheid van wegen. In samenwerking met de Brandweer is het Handboek Bereikbaarheid Brandweer opgesteld en vastgesteld als onderdeel van de LIOR. Bij nieuwbouw en verandering van het wegennet wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met deze eisen. Het betreft eisen aan de rijbaanbreedte en aan de toepasbaarheid van verkeersremmers met een specifieke vormgeving. Van deze inrichtingseisen kan alleen worden afgeweken na goedkeuring door de brandweercommandant.

Vormgeving, maatvoering, materiaalgebruik en bebording bij verkeersmaatregelen

Uiteraard wordt door de gemeente altijd aan de wettelijke voorschriften voldaan. Daarnaast hanteren wij bij het nemen van verkeersmaatregelen waar mogelijk algemeen geaccepteerde richtlijnen die zijn opgesteld door het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW en zijn opgenomen in publicaties.

Verkeersveiligheid bij werk in uitvoering

Voor maatregelen bij werken aan de weg worden in principe de richtlijnen van het CROW toegepast.

Educatie en voorlichting

Educatie is veelal gericht op jongeren, maar kan voor alle leeftijden worden toegepast. In de huidige situatie vinden de volgende educatievormen plaats: verkeersexamens en gedragscampagnes. Bij de vaststelling van het rapport kansen voor verkeersveiligheid heeft het college besloten om maatregelen te nemen gericht op gedragsbeïnvloeding ter vermindering van het verkeersveiligheidsrisico van jongere en oudere fietsers en jonge bromfietzers.

Handhaving

Handhaving is het sluitstuk voor de verkeersveiligheid. Primair wordt getracht om via een verkeersveilige infrastructuur en educatie en voorlichting een verkeersveilige situatie te bereiken. Handhaving is een taak van de politie. De gemeentelijke handhavers ondersteunen waar mogelijk, in het bijzonder in de schoolomgeving.

Beleidsmaatregelen Leefbaarheid

Bij leefbaarheidsaspecten in relatie tot verkeer werd in 2005 gedacht aan:

- ✓ Geluidhinder;
- ✓ uitstoot/luchtkwaliteit;
- ✓ visuele hinder;
- ✓ parkeerhinder.

Bij gebrek aan een verkeersmilieukaart of een inzicht in de toenmalige knelpunten kon bij het mobiliteitsplan niet expliciet rekening worden gehouden met leefbaarheidsaspecten. Inmiddels beschikt de gemeente wel over een verkeersmilieukaart. Bij de laatste leefbaarheidsmonitor eind vorig jaar kwam naar voren dat Pijnacker-Nootdorp significant vooruitgang had geboekt bij het terugdringen van de verkeersoverlast. De meest recente nieuwbouwwijken als Crayenburg en Keijzershof en bestaande wijken waar de openbare ruimte recent opnieuw was ingericht, zoals Koningshof en Achter het raadhuis, scoorden allemaal een ruime voldoende.

Beleidsmaatregelen parkeren

Parkeerbeleidsplan

Gereed! 2006.

Sturend of volgend parkeerbeleid

In nieuwe woonwijken wordt nog een volgend parkeerbeleid gehanteerd. Sturend parkeerbeleid vindt plaats in gebieden waar sprake is van menging van functies. Bestuurlijk is in het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 afgesproken dat de invoering van betaald parkeren daarbij geen optie is.

Inzet van BOA's voor handhaving

Dat gebeurt. Over de taakverdeling tussen politie en BOA's zijn nadere afspraken gemaakt.

Parkeernormen

Verder uitgewerkt in het Parkeerbeleidsplan en in 2012 geactualiseerd.

Parkeerterreinen aan de rand van natuur- en recreatiegebieden

De gemeente wil medewerking verlenen aan parkeerterreinen aan de rand van natuur- en recreatiegebieden. Het parkeerterrein ten noorden van de Katwijkerlaan is inmiddels gerealiseerd. Bij Ruyven (nog) niet.

Vrachtwagenparkeerplaatsen

Er is op dit moment één (particulier geëxploiteerd) vrachtwagenparkeerterrein op bedrijventerrein de Boezem.

P+R voorzieningen

Nabij twee van de drie RandstadRail-haltes zijn nieuwe P+R-voorzieningen gerealiseerd. Uit behoefte-onderzoek is de benodigde capaciteit van de terreinen bepaald. Nabij de halte Pijnacker-centrum wordt op dit moment nog altijd gebruik gemaakt van het voormalige NS-parkeerterrein. Een nieuwe P+R-voorziening is gepland aan de zijde van de Klapwijkseweg.

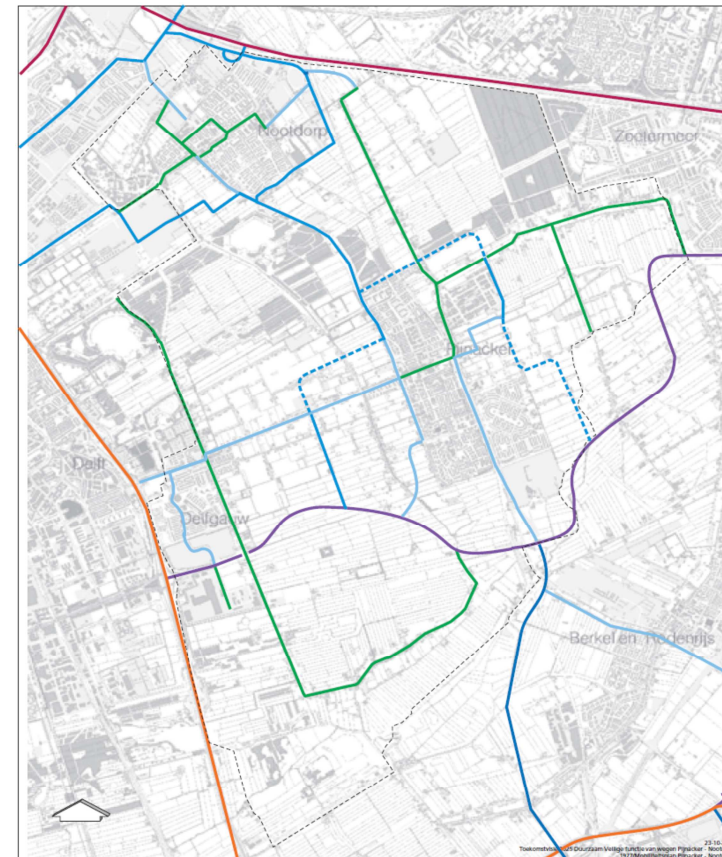
Beleidsmaatregelen monitoring mobiliteitsbeleid

In het Mobiliteitsplan is voorgesteld om jaarlijks een mobiliteitsmonitor op te stellen. Het monitoren van mobiliteitsbeleid betekent het gedurende een langere perioden in beeld brengen en beoordelen van ontwikkelingen en resultaten van het mobiliteitsbeleid op basis van eenduidige kencijfers (indicatoren). Dergelijke cijfers ontbreken op dit moment. Op basis van de doelenboom in de programmabegroting moet bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma goed nagedacht worden over welke indicator bruikbaar en beschikbaar zijn. Daarna kan dan een zogenaamde 0-meting uitgevoerd worden. Aan de hand van de toetsing van de beoogde effecten kan in de daarop volgende jaren bijsturing van het beleid plaatsvinden.

5. Welke maatregelen gaan we nemen?

Het Mobiliteitsplan is in 2005 ontwikkeld in samenhang met de Nota Integrale Toekomstvisie (Pit!) als een overkoepelend plan dat verder uitgewerkt kon worden in verschillende deelplannen. Uitwerking heeft plaatsgevonden in een Fietsplan (2006), Parkeerbeleidsplan (2006), Bewegwijzeringsplan deel 1 (2005) en de Gemeentelijke standaard essentiële herkenbaarheidskenmerken (2009). Het Beleidsplan vormt nog altijd het overkoepelende plan voor het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en de basis voor de doelenboom uit de programmabegroting. De waarden uit de strategische hoofdlijnen vinden we terug in de bestuurlijke Agenda 2010-2014, terwijl het geschetste streefbeeld voor de mobiliteitsontwikkeling herkenbaar is in het Bestuurlijke Uitvoeringsplan 2010-2014 en de nieuwe Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp 2040, de vervanger van Pit! Mede als gevolg van dit consistente beleid, beschikt Pijnacker-Nootdorp binnen 4 jaar over de hoofdinfrastructuur die in Pit! en volgens de toekomstvisie (figuur 5.1) uit het Mobiliteitsplan pas was voorzien voor 2025 en hoort bij een gemeente van 64.000 inwoners.

De Beleidsvisie 2025 uit het Mobiliteitsplan is nog steeds actueel. De nieuwe Toekomstvisie Pijnacker-Nootdorp vraagt echter ook om een visie op mobiliteit na 2025. In het bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 is daarom afgesproken om de toekomstige hoofdinfrastructuur te betrekken bij de opstelling van de ruimtelijke structuurvisie, die in de zomer van 2013 in ontwerp aan de raad zal worden aangeboden om vrij te geven voor inspraak. Ook de evaluatie van het Mobiliteitsplan is een afspraak uit het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014. In het Bestuurlijk Uitvoeringsplan 2010-2014 is afgesproken om op basis van de evaluatie een nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op te stellen om ook in deze (tot 2014) en de volgende bestuursperioden (tot 2025) de voorzieningen te realiseren die nodig zijn om de mobiliteit van (het toenemende aantal) inwoners en bedrijven mogelijk te maken.



AFBEELDING 5.3
Toekomstvisie 2025 verkeersfunctie van wegen Pijnacker - Nootdorp



Figuur 5.1 Toekomstvisie 2025 verkeersfunctie van wegen uit het Mobiliteitsplan 2005

Opmaat naar een nieuw Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Uit de evaluatie blijkt dat 80% van het bestaande Uitvoeringsprogramma uit het mobiliteitsplan van 2005 inmiddels is gerealiseerd. De resterende 20% vormt het vertrekpunt voor het nieuw op te stellen Uitvoeringsprogramma. We zullen ons daarbij de vraag moeten stellen wat we nog gaan doen en waarom? En waar we dat van gaan betalen. Bij het nieuwe uitvoeringsprogramma nemen we ook de (nog) niet uitgevoerde maatregelen en acties uit het Fietsplan 2006 mee. Hierbij zullen dezelfde vragen beantwoord moeten worden. In het nieuw op te stellen Uitvoeringsprogramma zal daarnaast opnieuw veel aandacht moeten worden besteed aan de diverse aandachtspunten op het gebied van de doorstroming, de verkeersoverlast en verkeerveiligheid. Daarbij is al wel duidelijk dat het bestaande parkeerbeleidsplan uit 2006 niet meer toereikend is en in 2013 geactualiseerd zal moeten worden.

Het nieuwe Uitvoeringsprogramma zal geheel in lijn met de doelenboom voor het programma Mobiliteit uit de programmabegroting 2013 worden opgesteld. Zowel bij het opstellen als de uitvoering van het nieuwe programma zullen we ons bij ieder programmaonderdeel de vraag stellen wat we er mee willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat het mag kosten. Wat bij de evaluatie van het Mobiliteitsplan duidelijk is geworden is dat, deze vragen moeilijk te beantwoorden zijn zonder goede, gedegen en periodiek beschikbare beleidsinformatie. We zijn weliswaar goed op weg, maar de vraag of dit ook de goede weg is, is veel moeilijker te beantwoorden.

Om die reden mag het monitoren en evalueren van beleid niet ontbreken in het nieuwe Uitvoeringsprogramma. Te beginnen bij een objectieve nulmeting van een groot aantal effectindicatoren uit de programmabegroting waarover in het Uitvoeringsprogramma normafspraken gemaakt moeten worden.

Het nieuwe Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt een lijst met uitvoeringsmaatregelen voor de korte (tot 2014) en middellange termijn (tot 2025) om de verkeersknelpunten aan te pakken. Uit financieel oogpunt is het niet realistisch om alle knelpunten aan te pakken. Bovendien is de ernst van de knelpunten vaak nog onduidelijk. Dat geldt vooral voor de mogelijke knelpunten uit de prognoses met het verkeersmodel. We zullen ons bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma af moeten vragen of oude uitvoeringsmaatregelen nog nodig zijn of aangepast moeten worden. Voor nieuwe maatregelen moeten we prioriteiten stellen. We gebruiken hiervoor o.a. onze doelenboom mobiliteitsbeleid. Voor de lange termijn (tot 2040) zullen we verkeersoplossingen opvoeren in de structuurvisie. Het gaat daarbij om ingrijpende of dure maatregelen zoals de aanleg van nieuwe wegen.

In het Mobiliteitsplan werd al gesteld dat (nieuwe) infrastructuur duur is en (groene) ruimte kosten en dat waar mogelijk bestaande infrastructuur beter benut moest worden. Diverse projecten met name op het gebied van langzaam verkeer en uit het Fietsplan van 2006 zijn (nog) niet doorgedaan omdat de financiële dekking (nog) niet is geregeld. Er zijn inmiddels zelfs al voorgenomen mobiliteitsinvesteringen teruggedraaid. Om financiële redenen, in het kader van AckersWoude. Zoals de aanleg van de Zijdeweg en de reconstructie van het knooppunt Oostlaan – Klapwijkseweg. Dit terwijl die investeringen mede tot doel hadden om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen.

Het wordt daarnaast steeds moeilijker om subsidies los te krijgen. Sinds 2005 heeft de gemeente bijna 34 miljoen euro subsidie van het Stadsgewest ontvangen en verwacht nog zo'n 13 miljoen euro. Mogelijk stelt het Rijk de BDU in de toekomst rechtstreeks beschikbaar aan een nieuwe Vervoersautoriteit.